

A. 1196.
45

A 1196

БИБЛИОТЕКА
Учслаго Комитета Цар. Орд.

Варшавская подкоммиссія.



~~8582~~

ОПИСАНИЕ

ВАРШАВСКО-ВѢНСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

БИБЛИОТЕКА ЦАР. ОРД.

39

11/10/11

11/10/11

11/10/11

11/10/11

Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога.

Въ 1841 году проектирована была конно-желѣзная дорога отъ Варшавы по направленію Скерневицъ, Петроковъ, Ченстоховъ къ Австрійской границѣ для удешевленія проѣзда пассажировъ въ Вѣну.

Съ этою цѣлію бывшій Намѣстникъ Царства Польскаго Князь Паскевичъ-Эриванскій разрѣшилъ приступить къ постройкѣ означенной дороги отъ г. Варшавы на средства Царства Польскаго.

Затѣмъ недоконченная постройкою, дорога достраивалась уже Правительствомъ, подъ управленіемъ Инженеръ-Генерала Э. И. Герстфельдъ, для паровозной дороги и въ 1845 году открыто первоначальное паровозное движеніе.

До 1857 г. эксплуатація дороги производилась Правительствомъ, а съ 1857 г. дорога на 75 лѣтъ передана частному Обществу по уступочному договору Высочайше

утвержденному $\frac{28 \text{ Сентября}}{10 \text{ Октября 1857 г.}}$

Дорога состоитъ:

Изъ 288 вер., главной линіи отъ Варшавы до Границы. 19,93 верстъ, вѣтви отъ Скерневицъ до Ловича, и 16,75 верстъ, вѣтви отъ Зомбковицъ къ ст. Сосновице для соединенія съ Силезскою дорогою.

Въ 1858 г. длина дороги была 304,20 вер. съ однимъ уложеннымъ путемъ и съ 30,016 вер. развѣздныхъ путей

*

на станціяхъ, а въ настоящее время длина дороги 324,753 версты, при чемъ часть ея въ два пути на протяженіи 95,900 вер., разѣздныхъ путей на станціяхъ 159,500 вер. и сверхъ того имѣются 22 питательныя вѣтви общимъ протяженіемъ 35,169 верстъ.

Затѣмъ въ виду количества перевозимыхъ нынѣ грузовъ представляется необходимость въ близкомъ будущемъ укладки втораго пути по всей длинѣ дороги. Укладка этого пути обязательная для Общества жел. дороги по уступочному договору еще съ 1870 г. не исполнена жел. дорогою на всемъ протяженіи, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія допустившаго въ 1873 г. предварительное расширение станцій и увеличеніе подвижнаго состава.

Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога прорѣзывая Варшавскую и Петроковскую губерніи подходитъ къ пограничнымъ государствамъ, двумя вѣтвями, одною на ст. Граница, для соединенія съ Австрійскими жел. дорогами, а другою на ст. Сосновець для соединенія съ Германскими желѣзными дорогами.

Вся длина дороги 324,753 вер. включая сюда и вѣтвь отъ Скерневиць до ст. Ловичъ т. е. до начала Бромбергской желѣзной дороги.

Всѣхъ станцій на дорогѣ 25 и 8 полустанцій; изъ числа станцій 7 большихъ первоклассныхъ, а именно: Варшава, Скерневице, Петроковъ, Ченстоховъ, Граница, Сосновець и Ловичъ т. е. въ томъ числѣ 4 окончныхъ станцій.

Наибольшій подъемъ на профили отъ Варшавы близъ ст. Пльцви на 75 верстѣ 0,0071 на протяженіи 350 п. с. и затѣмъ спускъ на 267 вер. 0,0066 на протяженіи 450 саж. Кромѣ того отъ Зомбковиць къ Сосновицы уклонъ

доходить до 0,0065 на протяженіи 650 с. и. 0,0069 на протяженіи 600 саж.

Полотно дороги устроено въ 2 пути при ширинѣ колеи въ 4,81 $\frac{1}{2}$ дюймовъ т. е. 0,672 п. с. саж.

Отъ ст. Варшава до ст. Колюшки дорога идетъ въ два пути, и кромѣ того въ прошедшемъ году уложенъ второй путь между ст. Ченстоховъ и Мышковъ; что вызвалось необходимостью увеличить число товарныхъ поѣздовъ. Расстояние между остановочными пунктами для участка дороги въ одинъ путь теперь не превосходитъ 12,4 вер.

Отъ линіи желѣзной дороги при ст. Колюшки отдѣляется Лодзинско-Фабричная желѣзная дорога, управляемая особымъ обществомъ, и кромѣ того 22 питательныхъ вѣтви принадлежащихъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ по слѣдующимъ направленіямъ:

Вѣтви.

1) На 7-й верстѣ отъ г. Варшавы въ лѣвую сторону въ кирпичный заводъ имѣнія Влохи длиною 0,081 вер.

2) На 129-й верстѣ отъ полустанціи Мощенице въ лѣвую сторону въ лѣсопильню Мощенице длиною 0,171 вер.

3) На 15-й верстѣ отъ ст. Прушковъ въ сахарный заводъ Юзефовъ длиною 7,932 вер.

4) На 99-й верстѣ отъ ст. Колюшки до лѣсопильни братьевъ Гольдштейнъ длиною 0,747 вер

5) На 297-й верстѣ отъ ст. Заверце въ прядильню Гинсберга длиною 0,980 вер.

6) На 205-й верстѣ отъ ст. Рудники въ печи для обжиганія извести длиною 0,496 вер.

7) На 249-й верстѣ отъ полустанціи Жарки въ печь для обжиганія извести Козегловы длиною 0,276 вер.

8) На 243-й верстѣ отъ полустанціи Жарки въ известковообжигательныя печи Жарки длиною 0,112 вер.

9) На 292 верстѣ отъ ст. Стржемшице въ печь для обжиганія извести длиною 0,322 вер.

10) На 288 верстѣ между ст. Домброва и Сосновецъ вѣтвь къ известково-обжигательнымъ печамъ дл. 0,310 в.

11) На 289 верстѣ между ст. Домброва и Сосновецъ вѣтвь къ известково - обжигательнымъ печамъ Сельце длиною 0,552 вер.

12) Отъ Сосновецъ въ цинковый заводъ Романія длиною 0,600 вер.

13) На 285 верстѣ близъ ст. Граница въ копи каменноугольныя Феликсъ I длиною 2,457 вер.

14) Тоже Феликсъ II длиною 1,19 вер.

15) Отъ ст. Сосновецъ въ каменноугольную копъ Миловице съ вѣтвю для нагрузки костей длиною 5,39 вер.

16) Отъ ст. Сосновецъ въ каменноугольную копъ Людмила длиною 4,66 вер.

17) тоже въ копъ Юрій 2,120.

18) „ „ „ Рудольфъ 1,053

19) Отъ ст. Домброва въ каменноугольную копъ Иванъ и Николай длиною 0,997 вер.

Кромѣ того имѣются еще три вѣтви для подвозки гравіа, а именно:

На 12 верстѣ въ копъ гравіа Творки 1,960.

На 172 верстѣ въ копъ гравіа Доброшице 1,331.

На 243 верстѣ въ копъ гравіа Жарки 1,412.

Итого всѣхъ вѣтвей 22 дл. 35,169 вер.

Кромѣ того существуетъ вѣтвь отъ ст. Руда Гузовская къ фабрикѣ Дитриха Жирардовъ, по на вѣтви этой вагоны Варшавской-Вѣнской желѣзной дороги перевозятся лошадьми,

Грунтъ земли по всей дорогѣ песчаноглинистый мѣстами-же проявляется и чисто глинистый гдѣ и приходилось устраивать дренажъ для уничтоженія пучинъ.

Земляное
полотно.

Балластъ на дорогѣ отличнаго качества преимущественно изъ гравія.

Нагорныхъ канавъ нѣтъ, а размѣры боковыхъ канавъ недостаточны и наблюденіе за ними, равно какъ и вообще за отведеніемъ воды, желательно улучшить, такъ напр. близъ ст. Рокицинъ отсутствіе нагорной канавы за кавальеромъ, повлекло къ образованію значительнаго подпора воды, которая частью просачиваясь сквозь кавальеръ и размывая его угрожала пути.

Всѣхъ мостовъ 246 изъ нихъ отверстіемъ болѣе 30 ф.—4 въ томъ числѣ три желѣзные и одинъ каменный. Мостовъ малого отверстія 237 изъ числа коихъ 142 каменныхъ. Кромѣ того мостовъ для проѣзда подъ дорогою 15 изъ числа коихъ 12 каменныхъ и три желѣзныхъ.

Мосты.

Бурею, бывшею въ іюнѣ 1879 г., при выпавшемъ ливнѣ, сорвало плотины лежавшія выше дороги и массою хлынувшей воды, часть пути, между ст. Мышковъ и Заверце, подверглась значительной порчѣ, причемъ промыло насыпь въ 2-хъ мѣстахъ и 5 мостовъ совершенно разрушило.

Поврежденія эти произошли между 245 и 254 верстами. Вслѣдствіе этой причины пріостановлено было товарное движеніе на 2 недѣли, а пассажиры перевозились на лошадяхъ и нынѣ устроены временные мосты до перестройки постоянныхъ мостовъ съ увеличеннымъ отверстіемъ, а именно:

На 246 верстѣ вмѣсто моста отв. 9 саж. устроивается въ 12 сажень.

„ 248 верстѣ вмѣсто 4 саж. отв. 6 саж. косою.

„ 251 верстѣ вмѣсто 2 саж. отвер. 5 саж.

„ 252 верстѣ вмѣсто 2 саж. отвер. 4 саж.

„ 254 верстѣ вмѣсто $4\frac{1}{2}$ саж. отвер. 5 саж.

Рельсы.

Рельсы на линіи дороги мало-по-малу замѣняются стальными, вѣсомъ 22,4 ф. на 1 пог. футъ, причемъ прежде уложенныя рельсы желѣзныя имѣютъ нѣсколько разныхъ видовъ. Въ настоящее время Правительство потребовало укладки рельсовъ уже въ 23,4 ф. на 1 пог. футъ. Изъ старыхъ рельсовъ, есть до сихъ поръ еще рельсы системы Стефенсона, вѣсомъ 18,06 фунта на 1 п. ф., затѣмъ рельсы Виньоля имѣются вѣсомъ 18,22 фунта, 23,14 ф., 25,43 ф. и 25,71 ф. на 1 пог. ф. Рельсы Стефенсона и первоначальные Виньоля, сохранились лишь въ мастерскихъ и на путяхъ для стоянки порожнихъ вагоновъ.

Стыки рельсовъ уложены на вѣсу и для предупрежденія угонки укладываются фасонныя накладки.

Шпалы.

Шпалы дубовыя, на всемъ главномъ пути и частию на станціяхъ. Подъ стрѣлками уложены дубовые брусья.

Стоимость шпаль 1 р. 45 к. за штуку и хотя сосновыя стоятъ отъ 50 до 60 коп. за штуку, но въ виду замѣчаемаго, по заявленію Управленія дорогою, врѣзыванія рельсовъ въ сосновыя шпалы, что можетъ быть предупреждено только употребленіемъ желѣзныхъ подкладокъ подъ рельсы на каждой шпаль, Управленіе признаетъ экономичнымъ ввести вездѣ дубовыя шпалы тѣмъ болѣе, что срокъ службы ихъ оно считаетъ отъ 8 до 9 лѣтъ, а сосновыхъ только отъ 4 до 5 лѣтъ.

Зарубка шпаль производится машиннымъ станкомъ.

Стрѣлки.

Стрѣлки на дорогѣ уложены самодѣйствующія, причемъ перья сдѣланы не изъ рельсовъ, а изъ особо-прокатныхъ полосъ. Крестовины изъ закаленного чугуна.

Вообще, путь Варшавско-Вѣнской ж. дороги уложенъ

хорошо и содержится удовлетворительно, такъ что движеніе курьерскихъ поѣздовъ съ большою скоростью безопасно и, можно съ увѣренностью сказать, что при предстоящемъ окончаніи замѣны стальныхъ рельсовъ, коихъ уложено уже нынѣ 240 вер., путь будетъ вполне надежный.

Количество путей и построекъ на станціяхъ показано **Станціи.**
въ нижеслѣдующей таблицѣ

ПОСТАНЦІОННАЯ ВѢДОМОСТЬ

Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги съ показаніемъ количества товарныхъ платформъ, запасныхъ и разъѣздныхъ путей, горизонтальныхъ площадокъ, стрѣлокъ крестовинъ, поворотныхъ круговъ, передвижныхъ тѣлежекъ, вѣсовыхъ помостовъ, путевыхъ крановъ и стойлъ паровозныхъ зданій.

Обозначеніе станцій и полустанцій.	Товарныхъ платформъ.					П а к г а у			о в ѣ.	Запасныхъ и разъѣзд- ныхъ путей. Длина пог. сажень.	Горизон- тальныхъ ныхъ пло- щадокъ. пог. саж.	С т р ѣ л о к ѣ.	Крестовинъ.	Поворотныхъ круговъ.	Передвижныхъ телѣжекъ.	Вѣсовыхъ по- мостовъ.	Путевыхъ кра- новъ.	Стойлъ паровоз- ныхъ зданій.	
	Количество.		Д л и н а.	Ш и р и н а.	Поверх- ность.	Количество.	Д л и н а.	Ш и р и н а.	Поверх- ность.										
	Крытыхъ.	Открытыхъ.																	погон. сажень.
Варшавско-Вѣнская железная дорога.	—	—	17.25	2	34.50	—	7.00	3.71	25.97										
	—	—	14.28	2	28.56	—	27.61	2.82	77.86										
Варшава пасс.	}	6	56.00	2	112.00	—	16.86	4.93	83.12								1	2	28
» товарный			35.85	2	71.70	—	67.14	5.93	398.14	28004.92	600.0	305	394	8	10	3	1	36	
			66.14	2.14	141.54	—	67.14	5.93	398.14										
	—	—	46.14	2	92.28	—	46.40	5.00	232.00										
Прушковъ.	—	—	—	—	—	1	2 714	2.714	7.37	336.29	278.7	11	11	—	—	—	1	—	
Гродискъ.	—	1	32	12	384	1	3	6	18.00	740.63	338.0	11	11	—	—	—	2	—	
Руда Гузовская.	—	1	24	22	528	1	9.93	3.28	32.50	1435.06	433.2	21	21	1	—	1	2	1	
Радзивилловъ.	—	—	—	—	—	1	3.57	2.75	9.82	390.54	325.3	8	8	—	—	—	1	—	
Скверпевицы	—	2	12.35	22.14	273.43	2	12.86	4.86	62.50	4310.39	601.5	69	98	3	1	1	3	24	
			19.0	51.0	969.00		7.82	5.43	42.46										
Кренжцы полустанція. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	355.00	111.7	4	4	—	—	—	—	—	

Обозначеніе станцій и полустанцій	Товарныхъ платформъ.					П а к г а у		
	Количество.		Д л и н а.	Ш и р и н а.	Поверх- ность.	Количество.	Д л и н а.	Ш и р и н а.
	Крытыхъ.	Открытыхъ.						
			погон. сажень.		кв. саж.		пог. сажень.	
Плыцвя.	—	—	—	—	—	—	—	—
Роговъ	—	—	—	—	—	1	7.21	3.64
Колюшки	—	—	—	—	—	—	—	—
Рокицны.	—	1	7	3	21.00	2	11.43	5.18
							3	4.21
Бабы	—	1	7	3	21.00	—	—	—
Мощеница полустан. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковъ пассаж. . . .	—	—	8	3	24	1	14.07	5.79
	—	2	—	—	—	—	—	—
» товарн.	—	—	48.28	2	96.56	1	21.50	5.43
Ропша полуст.	—	—	—	—	—	—	—	—
Горжковицы	—	1	9.5	3.5	33.25	1	6.75	2.75
Каминскъ полуст. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомскъ	—	1	17.714	3.286	58.21	2	14.28	5.46
							15.00	6.32
Видзовъ полуст.	—	—	—	—	—	—	—	—
Кломницы	—	1	17.714	3.286	58.21	1	7.28	2.5

В о в ъ.	Запасныхъ и разъѣзд- ныхъ путей. Длина пог. саж.	Горизон- тальныхъ площадокъ. пог. саж.	С т р ѣ л о к ъ.	Крестовинъ.	Поворотныхъ круговъ.	Передвижныхъ телѣжекъ.	Вѣсовыхъ по- мостовъ.	Путевыхъ кра- новъ.	Стойлъ паровоз- ныхъ зданій.
Поверх- ность. кв. саж.									
—	683.50	1395	9	9	—	—	—	1	—
26.24	725.00	200.0	12	12	—	—	—	2	—
—	1590.70	100.0	20	20	—	—	—	—	—
59.21	1327.20	210.5	10	10	—	—	—	2	—
12.63									
—	724.9	301.5	5	5	—	—	—	2	—
—	—	50.0	1	1	—	—	—	—	—
81.47	—	—	—	—	—	—	—	2	16
—	6676.56	400	47	77	2	2	—	—	—
116.75	—	—	—	—	—	—	1	2	18
—	444 5	444.5	2	2	—	—	—	—	—
18.56	1638.00	415.9	11	11	—	—	2	2	—
—	747.14	441.0	6	6	—	—	—	—	—
77.97	2403.13	457.85	23	23	—	—	2	2	—
94.50									
—	584.00	361.00	5	5	—	—	—	—	—
18.20	858.00	—	7	7	—	—	—	2	—

Обозначеніе станцій и полустанцій.	Товарныхъ платформъ.					П а к е т а		
	Количество.		Д л и н а.	Ш и р и н а.	Поверх- ность.	Количество,	Д л и н а.	Ш и р и н а.
	Крытыхъ.	Открытыхъ.						
			погон. сажень.		кв. саж.		пог. сажень.	
Рудники полуст.	—	—	—	—	—	—	—	—
Ченстоховъ.	—	1	60.61	4	242.44	2	13	4.86
							10.36	5.5
Порай	—	—	—	—	—	1	7	3.79
Жарки полуст.	—	—	—	—	—	—	—	—
							9.14	3.75
Мышковъ	—	1	17.714	3.286	58.21	2	10.39	5.39
							14.64	4
Завърде	—	—	—	—	—	1	4.71	3.29
Лазы.	—	—	—	—	—	1	11.57	5.14
							2.29	1.71
Зомбковицы	—	—	—	—	—	2	—	—
Стржемешцы полуст. .	—	1	12	5	60	—	—	—
							37.71	7.14
Граница.	—	1	17.714	3.286	58.21	2	33.86	8.43
							2.5	2.14
Вѣтъ Зомбковицко- Котовицкая Домброва.	—	1	110	2.571	282.81	1	6.39	3.96

З о в ъ.	Запасныхъ и развѣд- ныхъ путей. Длина пог. сажень.	Горизон- тальныхъ пло- щадокъ. пог. саж.	С т р ѣ л о к ъ.	Крестовинъ.	Поворотныхъ круговъ.	Передвижныхъ телѣжекъ.	Вѣсовыхъ по- мостовъ.	Путевыхъ кра- новъ.	Стойлъ паровоз- ныхъ зданій.
Поверх- ность. кв. саж.									
—	741.00	250	6	6	—	—	1	—	—
63.18	3982	486.36	35	64	1	—	1	2	12
56.98									
26.53	990	—	7	7	—	—	—	2	—
—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
34.27	1370	391	11	11	—	—	1	2	—
56.00									
58.56	1296	415	12	12	1	—	—	—	—
15.49	1009	150	9	9	—	—	—	1	—
59.47									
	1350	—	19	19	1	—	—	2	2
39.23									
—	750	—	9	9	—	—	—	—	—
269.25									
	2262	373	24	24	1	—	1	—	4
285.44									
5.35									
25.30	2155.60	412	18	18	—	—	1	—	1

Обозначеніе станцій и полустанцій	Товарныхъ платформъ.					П а к г а у			ъ. верх- ость. саж.	Запасныхъ и развѣзд- ныхъ путей. Длина пог. сажень.	Горизон- тальныхъ пло- щадокъ. пог. саж.	С т р ѣ л о к ѣ .	Крестовинъ.	Поворотныхъ круговъ.	Передвижныхъ телѣжекъ.	Вѣсовыхъ по- мостовъ.	Путевыхъ кра- новъ.	Стойль паровоз- ныхъ зданій.
	Количество.		Д л и н а .	Ш и р и н а .	Поверх- ность.	Количество.	Д л и н а .	Ш и р и н а .										
	Крытыхъ.	Открытыхъ.																
Сосновицы	—	1	11.429	6.0	68.57	2	8	6.79	54.32	7787.5	600	62	133	2	1	2	2	19
							12.75	6 79	86.57									
Вѣтъ Скерневице- Ловицкая.																		
Ловичъ	—	2	11	5	5.50	1	13	4.86	63.18	1397.5	304.75	17	17	—	—	1	2	—
			3.5	2.5	8.75													
Итого	—	25	682.185	—	3781.23	36	569.874	—	992.83	99066.56	—	817	1065	20	14	19	42	160

Хотя число запасныхъ путей на станціяхъ и значительно, а именно $159\frac{1}{2}$ верстъ, но расположеніе ихъ весьма неудобно и на большей части станцій встрѣчаются много затрудненій при движеніи.

Въ настоящее время уже отдѣлены товарныя станціи отъ пассажирскихъ въ Варшавѣ, Петроковѣ и Ченстоховѣ, и этимъ значительно улучшена служба движенія, но на пограничной станціи Сосновецъ, расположеніе путей весьма стѣснительно и требуетъ неотлагательнаго переустройства, такъ какъ вслѣдствіе существованія лишь 6 параллельныхъ путей, ежедневно отправляющихся и прибывающихъ 26 паръ поѣздовъ и необходимости таможеннаго досмотра, требуются продолжительные маневры вызывающіе постоянное содержаніе 14 паровозовъ собственно для маневровъ.

По мнѣнію Подкоммисіи, необходимо нынѣ же на ст. Сосновецъ устроить сортировочную станцію, отдѣльный таможенный дворъ и расширить станцію увеличеніемъ числа сквозныхъ путей для удобства сортировки вагоновъ и прохожденія поѣздовъ, такъ какъ въ настоящее время всѣ маневры происходятъ на главныхъ путяхъ.

Ст. Скергевеце, растянутая на протяженіи 2-хъ верстъ, совершенно неудобна для надзора за нею, а отсутствіе устроеннаго переѣзда и перехода чрезъ пути, вызываетъ постоянныя пререканія между желѣзною дорогою и жителями города, проходящими по путямъ станціи, и влечетъ къ несчастнымъ случаямъ съ городскими обывателями. Нынѣ, вслѣдствіе заявленія Подкоммисіи, уже устроенъ переѣздъ въ уровнѣ рельсовъ и проектированъ переѣздъ мостомъ надъ путями.

Ст. Бабы расположена такимъ образомъ, что не допускаетъ укладки втораго пути безъ сноса существующихъ зданій.

Ст. Домброва, помѣщенная въ мѣстѣ добычи угля и при открытыхъ раскопкахъ, проектирована дорогою къ перенесенію на другое мѣсто, такъ какъ пласть угля лежащій подъ желѣзною дорогою подверженъ самовозгоранію. Коммисія изслѣдовавшая вопросъ Домбровской станціи въ 1877 г. и составленная изъ представителей отъ желѣзной дороги, отъ Министерства Путей Сообщенія и отъ Министерства Государственныхъ имуществъ, выработала проектъ перенесенія станціи удовлетворяющій безопасности движенія по дорогѣ.

Вообще, пассажирскія зданія удовлетворительны, кромѣ станціонныхъ ст.: Варшава, Петроковъ, Ченстоховъ, Граница и Сосно-сооруженія. вецъ, гдѣ необходимо увеличить помѣщенія для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ и, сверхъ того, необходимо устройство на всѣхъ станціяхъ дороги мужскихъ и дамскихъ комнатъ съ ватерклозетами въ тепломъ помѣщеніи. Отсутствіе ватерклозетовъ на станціяхъ, тѣмъ болѣе неудобно, что вагоны не проходные и ретирады имѣются только въ одномъ вагонѣ поѣзда и могутъ быть посѣщаемы лишь при остановкахъ на станціяхъ, такъ что большею частью пассажирамъ приходится пользоваться холодными наружными отхожими мѣстами, что въ нашемъ климатѣ въ зимнее время не можетъ быть терпимо.

Распредѣленіе въ станціонныхъ домахъ какъ служебныхъ такъ и жилыхъ помѣщеній неудовлетворительно.

Телеграфъ, въ большей части станціонныхъ зданій I-го класса, помѣщенъ въ верхнемъ этажѣ, а въ станціонныхъ домахъ, какъ напр. въ Границѣ, живутъ агенты таможи, тогда какъ служащіе или совсѣмъ не имѣютъ помѣщенія отъ дороги или же въ значительномъ отдаленіи отъ станціи.

Подъѣздные дворы и дороги къ товарнымъ платформамъ

какъ содержимые городами, такъ и желѣзною дорогою, находятся въ весьма плохомъ состояніи, особенно на ст. Петроковъ и Ченстоховъ.

На ст. Колюшки не было подъѣзда къ станціонному зданію, и пассажиры, останавливаясь у путей, достигали станціи пролѣзая подъ вагонами. Нынѣ, вслѣдствіе замѣчанія Подкоммисіи, устроено особый переходъ чрезъ пути на счетъ Лодзинской жел. дороги, коей и принадлежитъ станція.

Вѣсовыхъ помостовъ на станціяхъ хотя и устроено 19, но таковыя расположены неудобно, и не на всѣхъ станціяхъ. Но это происходитъ отъ того что по мѣрѣ развитія движенія станціи расширяются, и такимъ образомъ вѣсовые помосты оказались между путями, впрочемъ дорога принимаетъ мѣры къ устраненію этого неудобства.

Одну изъ слабѣйшихъ сторонъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги составляютъ пакгаузы и платформы.

Ихъ вообще недостаточно и на многихъ станціяхъ какъ видно изъ вышеприведенной вѣдомости кромѣ небольшихъ пакгаузовъ не существуетъ совсѣмъ товарныхъ платформъ.

Мѣста для склада товаровъ тоже не имѣется и если такіе на нѣкоторыхъ станціяхъ могли-бы быть отведены, то необходимо ихъ неотлагательно поднять надъ окружающею мѣстностью, такъ какъ большая часть станціонныхъ площадей заливается дождевою водою.

Станціи плохо освѣщены и нѣкоторыя не освѣщаются ночью, тогда какъ переходъ попутямъ ночью необходимъ напр. въ Границѣ, гдѣ таможня отдѣлена путемъ отъ пассажирскаго зданія и таможенные чиновники обязательно присутствуютъ при приходѣ пассажирскихъ поѣздовъ вечеромъ, а также на станціи Скерневице, гдѣ неимѣется промежу-

точной платформы, а скрещивающіеся поѣзда не всѣ подходятъ къ рампѣ станціи и кромѣ того служащіе ночью должны проходить по путямъ не освѣщеннымъ по дѣламъ службы.

Жилыхъ домовъ на дорогѣ недостаточно и вообще служащіе кромѣ высшихъ неимѣютъ квартиръ, или-же весьма дурное помѣщеніе.

Прилагаемая вѣдомость показываетъ по станціонно родъ источника водоснабженія и количество воды добываемой въ сутки, а также систему накачиванія воды.

ВѢДОМОСТЬ

О водоснабженіи Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромберг-
ской желѣзныхъ дорогъ.

СТАНЦІИ	Источникъ водоснабженія.	Расстояніе на- соса отъ во- доподъемнаго зданія. фут.	Н а
			Паровой или ручной.
Варшава	водопроводъ	12	паровой
”	колодезь	32	паровой
”	артезіанскій	44	паровой
Прушковъ	колодезь	16	ручной
Гродзискъ	колодезь	32	паровой
Руда Гузовская	рѣка	29	паровой
Радзивиловъ	колодезь	въ зданіи	ручной
Скерневицы	рѣка	117	паровой
”	съ		паровой
”	плотиною		паровой
Ловичъ	колодезь	въ зданіи	ручной
Плыцвя	колодезь	въ зданіи	ручной
Роговъ	артезіанскій	26	паровой
Рокицины	колодезь	20	паровой
Бабы	артезіанскій	16	паровой
Петроковъ	колодезь	15	паровой
	артез. кодезь		

с о с ъ		Сила паро- вой машины.	Б а к и.		ПРИМѢЧАНІЕ.
Поднимаетъ воды въ 1 часъ.	куб. фут.		Ч и с л о.	Вмѣстимость.	
		лошад.		куб. фут.	
47		3	4	5732	Всѣ 3 насоса въ дѣйстви.
150	}	4	2	1634	
105					
93		—	4	872	Два малыхъ насоса въ бездѣйстви.
270		3	4	1032	
279		4	6	1536	
83		—	—	—	
—		4	6	3378	
322	}	—	—	—	
—					
90		—	3	969	
70		—	1	336	
93		4	4	1072	
—		4	4	1080	
187		4	4	1016	
300		4	2	6000	На товарн: станціи.

СТАНЦІИ	Источникъ водоснабженія.	Разстояніе насоса отъ водоупорнаго зданія. фут.	Н а
			Паровой или ручной.
Горжковицы	колодезь	247	паровой
Радомскъ	колодезь	30	паровой
„		30	ручной
Кломницы	колодезь	18	ручной
Ченстоховъ	артезианскій колодезь	23	паровой
Порай	колодезь	16	ручной
Мышковъ	артезианскій колодезь	22	паровой
„	колодезь	15	ручной
Лазы	колодезь	10	ручной
Зомбековицы	артезианскій колодезь	24	паровой
„	колодезь	16	паровой
Граница	рѣка	10	ручной
Сосновицы	колодезь	23	паровой
„	колодезь	16	паровой

с о с ъ	Сила паровой машины.	Б а к и		ПРИМѢЧАНІЕ
		Ч и с л о .	Вмѣстимость.	
Поднимаетъ воды въ 1 часъ. куб. фут.	лошад.	Ч	куб. фут.	
220	4	4	1016	
210	3	2	1078	
90	—	—	—	Въ бездѣйствіи.
83	—	2	504	
270	4	4	1138	
93	—	2	498	
194	3	4	1074	
90	—	—	—	Въ бездѣйствіи.
98	—	4	1058	
—	3	6	1589	Оба насоса померенно въ дѣйствіи.
107	—	—	—	
98	—	2	579	
216	4	4	1142	На пассаж. станціи.
456	4	2	6000	На товар. станціи.

Изъ вѣдомости этой составленной по сентябрь 1879 г. усматривается, что большая часть источниковъ колодези, и въ послѣднее время Общество стремилось къ устройству артезіанскихъ колодцовъ, которые оказались неудовлетворительными, потому что вода изъ нихъ портитъ котлы паровозовъ и снабженіе нерѣдко останавливается вслѣдствіе трудности исправленія порчи колодезной трубы. Такъ были примѣры прекращенія водоснабженія на нѣсколько мѣсяцевъ и Коммисіею были получены заявленія о продолжительномъ прекращеніи водоснабженія не только паровозовъ, но и станціонныхъ обывателей.

Недостатокъ воды существующій на дорогѣ привелъ уже къ большимъ затрудненіямъ и потерямъ недозволяя усилить движенія поѣздовъ въ 1879 г. и вынудивъ Общество къ ходатайству разрѣшенія новыхъ затратъ на улучшенія водоснабженія.

Въ теченіи осени и зимы 1879 года Управленіе дороги значительно улучшило водоснабженіе разчисткою колодезей и увеличеніемъ силы насосовъ, такъ что въ настоящее время имѣется необходимое количество воды для 9 товарныхъ, 4 пассажирскихъ поѣздовъ и 3 поѣздовъ отправляющихся на Варшавско-Бромбергскую желѣзную дорогу, но для развивающагося движенія и проектированныхъ дополнительныхъ поѣздовъ воды уже недостаточно, а потому необходимо еще усилить водоснабженіе станцій.

Подкоммисія, признавая необходимость усиленія водоснабженія, считаетъ важнымъ и неотлагательнымъ серьезное изученіе со стороны Управленія дороги вопроса о водоснабженіи станцій и выборъ новыхъ источниковъ для водоснабженія произвести подъ строгимъ контролемъ инспекціи.

ВѢДОМОСТЬ

телеграфнымъ аппаратамъ по станціи Варшаво-Вѣнской желѣзной
дороги съ означеніемъ системъ.

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦІЙ.	Аппаратовъ Морзе.				Магнито-Индукторовъ.	Колокольныхъ снарядовъ на пути.	
		О постоян- номъ токѣ.		О періодичес- комъ токѣ.			Системы.	
		Рельефныхъ.	Чернопишущихъ.	Рельефныхъ.	Чернопишущихъ.		Шпиндельевой	Зубчатой.
		штукъ.					штукъ.	
1	Варшава	5	1	3	—	1	—	1
2	Товарная въ Варшавѣ	8	—	—	—	3	2	4
3	Прушковъ. . . .	1	—	—	—	1	—	11
4	Гродзискъ. . . .	1	—	—	—	1	9	1
5	Руда Гузовская. .	2	—	1	—	1	9	1
6	Радзивилловъ . .	1	—	—	—	1	8	—
7	Скерневицы . . .	4	—	2	—	1	6	1
8	Плыцьвя. . . .	1	—	—	—	1	12	4
9	Роговъ. . . .	1	—	—	—	1	13	—
10	Колюшки. . . .	2	—	—	—	1	7	—
11	Рокицины. . . .	1	—	—	—	1	6	—
12	Бабы	1	—	—	—	1	11	—
13	Петроковъ . . .	5	—	2	—	1	9	1
14	Товарная въ Петроковѣ. . . .	1	—	—	—	—	—	1
15	Роспржа	1	—	—	—	1	11	—
16	Горжковицы. . .	1	—	—	—	1	9	—
17	Каминскъ . . .	1	—	—	—	1	8	—
18	Радомскъ. . . .	2	—	1	—	1	8	—
19	Видзовъ	1	—	—	—	1	10	—

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦІЙ.	Аппаратовъ Морзе.				Магнито-Индукторовъ.	Колокольныхъ снарядовъ на пути.	
		О постоян- номъ токѣ.		О періодичес- комъ тарифѣ.			Системы.	
		Рельефныхъ.	Чернопишущихъ.	Рельефныхъ.	Чернопишущихъ.		Шпиндельевой.	Зубчатой.
		штукъ.					штукъ.	
20	Кломницы . . .	1	—	—	—	1	8	—
21	Рудники . . .	1	—	—	—	1	8	—
22	Ченстоховъ . . .	3	—	1	—	1	10	1
23	Порай. . .	1	—	—	—	1	14	1
24	Мышковъ. . .	1	—	—	—	1	11	1
25	Заверце . . .	1	—	—	—	1	11	1
26	Лазы . . .	1	—	—	—	1	4	1
27	Зомбковицы . . .	2	—	1	—	1	9	1
28	Стржемешницы . .	1	—	—	—	1	6	1
29	Граница . . .	1	1	1	—	1	4	1
30	Домброва. . .	1	—	—	—	1	6	1
31	Товарная Сосновицы	1	—	—	—	—	10	—
32	Сосновицы . . .	3	1	1	—	1	—	3
33	Ловичъ . . .	1	—	1	—	1	15	1
ИТОГО . . .		59	3	14	—	33	254	38

Телеграфъ. Телеграфъ устроенъ вдоль линіи въ три провода съ аппаратами системы Морзе; количество аппаратовъ по станціямъ съ означеніемъ ихъ систсмы показано въ выше-приведенной таблицѣ. Станціи ограждены семафорами помѣщенными также и при сторожевыхъ домахъ по линіи, при которыхъ установлены и электрическіе колокола.

Проходя вообще населенною мѣстностью и прорѣзывая города, дорога часто стѣсняетъ проѣздъ обыкновенныхъ экипажей, а потому желательно, чтобы на станціяхъ, Варшава, Скерневицы и другихъ были устроены переѣзды не въ уровнѣ рельсовъ, а мостами, что значительно облегчитъ проѣздъ обыкновенныхъ экипажей и избавитъ Общество отъ отвѣтственности за несчастные случаи происходящіе на станціонныхъ путяхъ съ людьми во время маневрированія паровозами.

Врачебная служба. Врачей штатныхъ имѣется 2, одинъ при Управленіи дороги въ Варшавѣ, а другой при мастерскихъ тамъ же. На линіи нѣтъ штатныхъ врачей и до 60 врачей получаютъ бесплатныя билеты на проѣздъ по дорогѣ со своими семейства и за эти билеты обязаны подавать врачебную помощь служащимъ на дорогѣ.

Такое совершенное отсутствіе штатныхъ врачей, фельдшеровъ, аптекъ и пріемныхъ покоевъ на дорогѣ для подачи медицинской помощи и вообще неустройство врачебнаго отдѣла на дорогѣ требуетъ немедленнаго принятія мѣръ къ устраненію этого важнаго недостатка.

Подвижной составъ.	Всѣхъ паровозовъ на дорогѣ 154 изъ нихъ:	
	пассажирскихъ	43
	товарныхъ	82
	товаро-пассажирскихъ	29

Паровозы семи различныхъ фабрикъ и до 25 серій.

Старые паровозы прежняго Императорскаго заказа

равно какъ и пріобрѣтенные Обществомъ желѣзн. дороги, малосильны и мало-по-малу исключаются изъ списковъ паровозовъ.

Распредѣленіе паровозовъ и работы между ними, не-удовлетворительно.

По линіи дороги имѣются слѣдующія депо:

Бѣ Варшавѣ главное депо. . . .	64
„ Скерневице оборотное депо . .	24
„ Петроковъ главное депо . . .	34
„ Ченстоховъ оборотное депо . .	12
„ Сосновецъ „ „ . .	19
„ Граница „ „ . .	4
Итого . .	157

Кромѣ того, имѣются еще паровозныя зданія на ст. Руда-Гузовская на 1 стойло и на ст. Зомбковицы на 2 стойла, такъ что всего стойлъ паровозныхъ на линіи 160 при 154 паровозахъ.

При такомъ размѣщеніи стойлъ паровозныхъ и существующемъ графикѣ службы паровозовъ является необходимымъ на каждую пару поѣздовъ 7 паровозовъ.

Если же расположить депо въ слѣдующемъ порядкѣ, а именно: сдѣлавъ главными депо Скорневица и Ченстоховъ, а Варшава, Петроковъ, Сосновице и Граница назначить депо обротными и измѣнить графикъ службы паровозовъ, то на каждую пару поѣздовъ потребуется по 5 паровозовъ и тогда для полного движенія на дорогѣ предполагаемаго въ настоящемъ и будущемъ годахъ т. е. для 12 товарныхъ и 4 пассажирскихъ поѣздовъ потребуется всего 144 паровоза, а именно:

80 паровозовъ для движенія отъ Варшавы до Сосновицъ
6 паровозовъ для Скерневице—Ловичъ,—6 паровозовъ для

Граница Зомбковице 18 паровозовъ для маневровъ на Варшавской и Сосновецкой станціи 10 паровозовъ резервныхъ въ депо. Итого 120, а прибавляя 20% на ремонтъ, все количество потребнаго для дороги подвижнаго состава опредѣлится 144 паровозами.

Одновременно оказывается и число стойлъ въ паровозныхъ зданіяхъ излишнимъ, такъ какъ ихъ существуетъ всего 160 стойлъ, при чемъ въ депо имѣются 153 стойла, а принимая во вниманіе, что въ мастерскихъ для ремонта паровозовъ имѣются 23 стойла и что маневрирующие паровозы, а также постоянно находящіеся на пути составятъ общимъ числомъ не менѣе 25 паровозовъ, оказывается, что число стойлъ удовлетворяющее настоящему количеству паровозовъ составляетъ 100 стойлъ.

Варшавско-Вѣнская жел. дорога владѣетъ слѣдующимъ количествомъ вагоновъ:

Пассажирскихъ 148, изъ нихъ четырехъ колесныхъ 83 и шести колесныхъ 65.

Изъ числа этихъ вагоновъ 56 съ тормозами и кромѣ того 9 салонныхъ вагоновъ, изъ нихъ 6 составляетъ принадлежность Императорскаго поѣзда.

Всѣ означенные вагоны отопливаются или печами или паромъ отъ паровозовъ, или же грѣлками съ водою или пресованнымъ углемъ; но всѣ эти системы отопленія весьма неудовлетворительны и требуютъ скорѣйшаго улучшенія. Удобнѣе всего было бы устроить новые вагоны проходные съ ватерклозетами и водянымъ отопленіемъ и ввести эти вагоны предварительно хотя для курьерскаго поѣзда, — совершающаго свой путь ночью.

Товарныхъ вагоновъ 2965

Изъ числа коихъ багажныхъ 43

Товарныхъ крутыхъ 661

известковыхъ	178
Углевозныхъ	1549
Платформъ	352
Рабочихъ вагоновъ	182

Часть вагоновъ, а именно шесть 8 колесные. 314
шести колесные и остальные 2645 вагоновъ 4-хъ колесные.

Изъ всѣхъ 2965 вагоновъ 567 снабжены тормозами.

Вслѣдствіе развивающагося употребленія каменнаго угля и усиливающейся его перевозки, Общество нанимало въ дополненіе къ своимъ еще 450 вагоновъ, для перевозки угля съ Германскихъ жел. дор.

Изъ прилагаемыхъ таблицъ можно усмотрѣть что въ 1878 г. пройдено паровозами по Варшавско-Вѣнской ж. дорогѣ 3.154.407 верстъ, а поѣздами 2.724.034 верстъ, что вагонами въ томъ же 1878 г. пройдено по Варшавско-Вѣнской ж. дорогѣ.

Пассажирскими 7.721.816 вер.

Товарными 64.293.160 „

Вообще 72.014.976 „

и что чужіе вагоны пробѣжали по Варшавско-Вѣнской ж. дорогѣ болѣе чѣмъ вагоны Варшавско-Вѣнской ж. дороги по чужимъ дорогамъ на 45.483.688 осе-верстъ.

Послѣдняя цифра ясно показываетъ или недостатокъ вагоновъ на Варшавско-Вѣнской ж. дорогѣ, или же неправильное пользованіе своими вагонами. Средній составъ поѣзда на главномъ пути опредѣляется 48 вагонами. Наибольшій пробѣгъ поѣзда 290 верстъ. Время пробѣга его по графику 22 час. Время для загрузки вагона 24 час. Время для выгрузки вагона тоже 24 час. а для вагона съ углемъ таковое сокращено употребленіемъ дороги до 12 час.

Такимъ образомъ оборотъ вагона долженъ состоять изъ 22+24+22+24 часа т. е. четырехъ сутокъ, а при-

бавляя еще сутки на задержку на станціи или Сосновице, или же Варшава весь оборотъ вагоновъ составитъ 5 сутокъ, рассчитывая поѣзда изъ 48 вагоновъ на каждый поѣздъ потребуется 240 вагоновъ и прибавляя на ремонтъ 15⁰/₀ число вагоновъ необходимое для одного поѣзда опредѣлится 276 ваг.

Цифра эта не преуменьшена и изъ свѣдѣній добытыхъ изъ станціонныхъ книгъ за время съ 1 по 15 Ноября 1879 г. помѣщенныхъ въ прилагаемыхъ при семъ вѣдомостяхъ, оказывается что на станціи Сосновецъ прибыли изъ за-

границы	1504	ваг.
изъ края	1028	„
изъ копей	1502	„
и нагружены на станціи	205	„

Всего . 4239 ваг.

Всѣ эти вагоны отправлены въ теченіи лишь 16 дней со дня прибытія при чемъ 3279 вагоновъ были задержаны на станціи до отправленія отъ 1 до 4 дней, 527 вагоновъ отъ 5 до 10 дней, и 40 вагоновъ отъ 11 до 16 дней, хотя на станціи не производится перегрузка.

Такая задержка на станціи находится въ зависимости какъ отъ таможенныхъ обрядностей, такъ и отъ существующихъ неудобствъ въ расположеніи станціи и конечно подобное задержаніе не должно имѣть мѣста при улучшенномъ расположеніи станціонныхъ путей и правильнаго отправленія службы движенія. 5 дневный оборотъ всѣхъ вагоновъ долженъ служить основаніемъ расчета количества подвижнаго состава и потому на 12 товарныхъ поѣздовъ потребуется 3312 вагоновъ. Но принимая во вниманіе число пройденныхъ осе-верстъ чужими вагонами, оказывается, что ежедневно на ж. дорогѣ прибываетъ 270 чужихъ ва-

гоновъ, что умноженное тоже на 5 дневный оборотъ дастъ 1350 вагоновъ въ день дополняющихъ необходимое количество вагоновъ и потому собственно Варшавско-Вѣнской ж. дорогѣ для ея товарныхъ поѣздовъ необходимо 3312—1350 или 1762 вагона *).

Состояніе подвижнаго состава вообще нельзя признать **Мастерскія**. вполне удовлетворительнымъ, а старые паровозы, какъ сказано выше, малосильны — ремонтъ подвижнаго состава производится въ мастерскихъ устроенныхъ на ст. Варшава. Мастерскія нынѣ вполне достаточны для дороги и даютъ возможность ежегодно пропустить весь подвижной составъ чрезъ ремонтъ.

Каждые шесть дней выпускаютъ изъ мастерскихъ 170 вагоновъ послѣ ревизіи.

Паровозы по пробѣгѣ ими 21/т. верстъ поступаютъ въ ремонтъ и котлы ихъ испытываются гидравлическимъ прессомъ, при чемъ большею частью вынимаются всѣ трубы или только ихъ нижніе ряды вслѣдствіе осадка накипи.

Отопленіе паровозовъ и всѣхъ зданій на дорогѣ производится углемъ добываемымъ въ Домбровскихъ копяхъ и какъ уголь заключаетъ въ себѣ сѣру, то приходится замѣнять латунныя дымогарныя трубы желѣзными съ конечниками изъ красной мѣди. При мастерскихъ въ Варшавѣ имѣется техническое желѣзнодорожное училище, при чемъ высшій классъ практикуется въ самыхъ мастерскихъ.

Количество станковъ въ мастерскихъ показано въ прилагаемой у сего вѣдомости.

*) Имѣется же ихъ 2765.

ВЪДОМОСТЪ

машинамъ, и станкамъ и т. д., обозначеннымъ соотвѣтственными номерами въ планѣ главныхъ мастерскихъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги въ гор. Варшавѣ.

ESTIMATES

RESISTANCE IN TUNNELS IN U. S. GOVERNMENT
TUNNELING WORKS IN U. S. GOVERNMENT
TUNNELING WORKS IN U. S. GOVERNMENT

В Ъ Д О М О С Т Ъ

машинамъ, станкамъ и т. д., обозначеннымъ соотвѣтственными номерами въ планѣ главныхъ мастерскихъ Варшавско-Вѣнской жел. дор. въ г. Варшавѣ.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
1	Паровой молотъ (60 пуд.).
2	» » (24 пуд.).
3	Вентиляторъ.
4	Точило.
5	Радіальный сверлильный станокъ.
8	Станокъ для обрѣзыванія огневыхъ трубокъ.
9	Точило.
10	Машина для сгибанія листового желѣза.
12	Малая водокачательная паровая машина съ однимъ цилиндромъ.
13	Ножницы и штампа для листового желѣза.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
14	Насосъ.
15	Сверлильный станокъ.
16	Самодѣйствующій токарный станокъ.
17	Токарный станокъ для малыхъ колесъ.
18	Самодѣйствующій токарный станокъ.
19	Токарный станокъ для малыхъ колесъ.
20	Подъемная машина.
21	Двойной сверлильный станокъ.
22	Токарный станокъ для большихъ колесъ.
23	Точило.
24	Тоже.
25	Токарный станокъ для малыхъ колесъ.
26	Самодѣйствующій токарный станокъ.
27	Токарный станокъ для малыхъ колесъ.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
28	Самодѣиствующій токарный станокъ.
29	Токарный станокъ для осей.
30	Строгальный станокъ для рельсовъ.
31	Токарный станокъ для малыхъ колесъ
32	Строгальный станокъ.
33	Тоже.
34	Тоже.
35	Токарный станокъ для большихъ колесъ.
36	Строгальный станокъ.
37	Токарный станокъ для малыхъ колесъ.
38	Горизонтальный сверлильный станокъ.
39	Тоже.
40	Токарный станокъ для малыхъ колесъ.
41	Горизонтальный сверлильный станокъ.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
42	Радіальный сверлильный станокъ.
43	Паровая машина съ 2 цилиндрами.
44	Четыре паровыхъ котла.
46	Долбильный станокъ.
47	Тоже.
48	Токарный станокъ для малыхъ колесъ,
49	Станокъ для разсверливанія колесныхъ ступицъ.
50	Токарный станокъ для обтачиванія осей и валовъ.
51	Радіальный сверлильный станокъ.
52	Четыре водоснабжающихъ резервуара. На 3-мъ этажѣ.
53	Строгальный станокъ.
54	Тоже.
55	Горизонтальный сверлильный станокъ.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
56	Самодѣйствующій токарный станокъ.
57	Продольный сверлильный станокъ.
58	Шлифовальный станокъ.
59	Двойной токарный станокъ.
60	Двойной токарный станокъ.
61	Тоже.
62	Тоже.
63	Самодѣйствующій токарный станокъ.
64	Сверлильный станокъ.
65	Тоже.
66	Самодѣйствующій токарный станокъ.
67	Токарный станокъ.
68	Тоже.
69	Тоже.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
70	Токарный станокъ.
71	Самодѣйствующій токарный станокъ.
72	Токарный станокъ.
73	Тоже.
74	Тоже.
75	Тоже.
76	Сверлильный станокъ.
77	Двойной долбильный станокъ для гаекъ.
78	Болторѣзный станокъ.
79	Тоже.
80	Тоже.
81	Станокъ для мѣтки центровъ.
82	Строгальный станокъ.
83	Тоже.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
84	Токарный станокъ.
85	Строгальный станокъ.
86	Точило.
87	Станокъ для наръзки моделей зубчатыхъ колесъ.
88	Токарный станокъ для дерева.
89	Тоже.
90	Малый токарный станокъ.
91	Тоже.
92	Токарный станокъ.
93	Приемникъ для дистилированной воды.
94	Гидравлическій прессъ для насадки колесъ.
95	Точило.
97	Строгальный станокъ.
98	Радіальный сверлильный станокъ.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
99	Токарный станокъ для вагонныхъ колесъ.
100	Тоже.
101	Тоже.
102	Тоже.
103	Тоже.
104	Тоже.
105	Тоже.
106	Тоже.
107	Строгальный станокъ для дерева.
108	Станокъ для растиранія красокъ.
109	Тоже.
110	Безконечная пила.
111	Станокъ для выдѣлки пазовъ.
112	Круглая пила для дерева.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
113	Круглая пила для дерева.
115	Круглая пила для дерева.
119	Станокъ для сѣуживанія трубъ и вытягива- нiя проволоки.
120	Поворотный подъемный кранъ.
121	Тоже.
124	Сотенные вѣсы для опредѣленiя тары ва- гоновъ.
125	Двойной сверлильный станокъ.
126	Болторѣзный станокъ.
127	Сверлильный станокъ.
128	Поворотный подъемный кранъ.
129	Тоже.
130	Тоже.
131	Тоже.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ.
132	Сверлильный станокъ.
134	Ножницы для жести.
135	Станокъ для сгибанія жести.
137	Ножницы для жести.
139	Шлифовальный станокъ.
а)	Кузнечные горны.
б)	Печь для нагрѣванія шинъ.
в)	Открытый очагъ съ подвижными угольными ящиками, для сниманія шинъ съ колесъ.

Движеніе. Главное движеніе на линіи производится нынѣ, какъ видно изъ прилагаемыхъ статистическихъ вѣдомостей, по направленію отъ Сосновецъ къ Варшавѣ и главный грузъ представляетъ уголь, затѣмъ зерновой хлѣбъ въ разныхъ его видахъ, какъ то: рожь, пшеница, овесъ, ячмень, кукуруза и горохъ, и затѣмъ слѣдуетъ строительный лѣсъ, известь, кирпичъ, соль, желѣзо, ленъ, сахаръ и другіе товары.—Изъ всего количества перевезенныхъ товаровъ доходившаго въ 1878 г. до 111 милліоновъ пудовъ—часть 33 мил.

пудовъ идетъ отъ Варшавы, а 78 мил. идутъ по направле-
нію къ Варшавѣ.

Дальнѣйшее развитіе движенія по дорогѣ будетъ проис-
ходить въ сторону къ Варшавѣ т. е. предстоитъ въ усилен-
номъ размѣрѣ перевозка каменнаго угля и въ случаѣ
передачи его на правой берегъ Вислы все развитіе движе-
нія будетъ въ зависимости отъ обводной вѣтви находящейся
въ вѣдѣніи Привислянской желѣзной дороги, а потому
одновременно съ развитіемъ перевозочной способности
Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги необходимо развить и
вѣтвь для возможности усиленнаго по ней движенія.

Изъ прилагаемаго статистическаго обзора Варшавско-
Вѣнской желѣзной дороги за № 2 усматривается, что въ
десятилѣтній періодъ съ 1869 по 1878 г. движеніе пассажи-
ровъ удвоилось, а именно съ 895,134 человекъ дошло до
1.772,205 человекъ причемъ среднее протяженіе проходимое
пассажиромъ нѣсколько сократилось перейдя съ 71 на 65
верстъ и средняя выручка съ пассажиро-версты вращается
около 1,26 коп.

Товарное движеніе почти утроилось, а именно съ 42
мил. пуд. перевозка возросла до 111 мил. пуд., при чемъ
среднее пространство проходимое товаромъ перешло съ
159 до 174 верстъ и выручка съ пудо-версты упала, дойдя
до 0,022 коп.

Вмѣстѣ съ развитіемъ движенія возрасталъ и приходъ
дороги, дошедшій съ 3 мил. руб. до 6390000 в. т. или на
версту дороги; съ 9 т. руб. до 19680 р. 24 к. т. е. до
24% стоимости жел. дороги. Расходъ жел. дороги тоже
возросъ съ 4072 р. на версту до 9140 р. 63 к. на версту
дороги т. е. 1 руб. 25 к. на версту полезнаго пробѣга
поѣздовъ и вообще за послѣдніе года эксплуатаціонной
расходъ относительно валоваго дохода достигаетъ:

1878 г.		46,44‰
1877 г.		48,16‰
1876 г.		50,90‰

Распредѣленіе занятій служащихъ на дорогѣ какъ по службѣ движенія, такъ и по службѣ тракціи неудовлетворительно.

Такъ служба машинистовъ установлена съ частыми и излишне продолжительными отдыхами, послѣдствіемъ чего средній пробѣгъ паровозовъ достигаетъ лишь до 19 т. в. въ годъ.

Служба же движенія, гдѣ Начальники станцій съ ихъ помощниками чередуются чрезъ продолжительные промежутки вызываетъ усиленное и непосильное напряженіе служащихъ—напр. на ст. VI кл., гдѣ имѣются начальникъ станціи и 2 его помощника они же и телеграфисты работа распредѣлена такимъ порядкомъ, что начальникъ станціи работаетъ 14 часовъ въ день, а помощники чередуются каждыя сутки то есть имѣютъ 24 час. сплошнаго занятія и затѣмъ столько же отдыха. Отправление поѣзда со станціи производится безъ выдачи пропуска машинисту, а лишь врученіемъ оберъ-кондуктору отъ начальника станціи дорожной вѣдомости, послѣ чего оберъ-кондукторъ даетъ свистокъ и машинистъ повторивши его трогается въ путь.

Подобный порядокъ можетъ повести при скрещеніи поѣздовъ на станціи къ гибельнымъ послѣдствіямъ, такъ какъ машинистъ другаго поѣзда можетъ принять свистокъ относящимся къ нему и тронуться въ путь.

Вообще служба эксплуатаціи дороги заведенная по старому образцу Прусскихъ желѣзныхъ дорогъ подлежитъ коренному пересмотру.

Простой вагоновъ на станціяхъ весьма продолжителенъ,

вслѣдствіе неудовлетворительности организаціи дѣла распре-
дѣленія вагоновъ по станціямъ.

Въ Ноябрь 1879 г. было загроможденіе ст. Сосновице
вагонами съ хлѣбомъ, стоявшими не разгруженными болѣе
10 дней и Управленіе дороги тогда только узнало о необхо-
димости прекратить дальнѣйшее отправленіе хлѣба, когда
уже не только ст. Сосновице была загромождена вагонами,
но и на предшествующихъ станціяхъ Домброво, Зомбковице
и даже Завѣрце не было свободного мѣста.

Послѣдствіемъ этого обстоятельства было прекращеніе
перевозки угля изъ Сосновице, такъ какъ угольные вагоны
стояли съ хлѣбомъ и управленіе дороги вынуждено было
выгружать хлѣбъ изъ вагоновъ на ст. Сосновице за не-
достаткомъ платформъ на настилъ изъ старыхъ шпалъ и
нанять складочный магазинъ, куда и перевозить хлѣбъ на
лошадяхъ. Трехдневное прекращеніе перевозки угля по-
влекло еще и къ угольному кризису въ Варшавѣ и на
фабрикахъ Лодзи.

Временное прекращеніе движенія въ Іюнѣ 1879 г.
вызвало усиленное движеніе въ Іюль, но заводы и фабрики
за время остановки движенія истощили всѣ запасы угля.

Затѣмъ трехдневное прекращеніе перевозки въ Ноябрь
произвело панику между фабрикантами, а ранніе морозы
вызвали одновременный большой спросъ на каменный
уголь. Отсутствіе же запасовъ въ складахъ повело къ
возвышенію цѣны на уголь и къ несоразмѣрному требо-
ванію доставки угля.

Слабое водоснабженіе дороги при недостаткѣ угольныхъ
вагоновъ не дало возможности дорогѣ увеличить число по-
ѣздовъ товарныхъ, а жалобы углепромышленниковъ о не-
равномѣрномъ распредѣленіи вагоновъ по копиямъ выну-
дило назначеніе Коммисіи для разслѣдованія угольнаго кри-

зиса и проектированія мѣръ къ устраненію залежей угля и ускоренію его перевозки.

Коммисія эта съ участіемъ Предсѣдателя и члена Варшавской Подкоммисіи провѣряя залежи на мѣстѣ распредѣлила имѣющееся количество подвижнаго состава соразмѣрно потребностямъ углепромышленниковъ и въ то же время выяснила возможность пополнить недостатокъ угольныхъ вагоновъ крытыми товарными и съ цѣлью усиленія перевозки дороги вслѣдствіе недостатка водоснабженія одобрила проектированную мѣру замѣны курьерскаго поѣзда угольнымъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ выяснившійся вопросъ о недостаткѣ перевозочной способности Варшавско-Вѣнской ж. дороги вынудилъ Совѣтъ Управленія ходатайствовать предъ акціонерами и Правительствомъ о разрѣшеніи выпуска облигацій на усиленіе перевозочной способности ж. дороги.

Предполож.
объ усилен.
перевозочн.
способност.
дороги.

Усиленіе это по представленію Совѣта главнымъ образомъ состоитъ:

- 1) Изъ укладки втораго пути на всемъ протяженіи дороги.
- 2) Изъ развитія оконечныхъ станцій.
- 3) Изъ усиленія и переустройства водоснабженія.
- 4) Изъ увеличенія подвижнаго состава и соотвѣтственнаго разширенія мастерскихъ и паровозныхъ зданій.
- 5) Изъ постройки жилыхъ зданій для служащихъ по дорогѣ.

На означенныя работы составлено приблизительное исчисленіе на сумму 8.700,000 р.

Варшавская Подкоммисія, не входя въ подробное разсмотрѣніе представленныхъ смѣтъ, раздѣляетъ проектированные расходы на два отдѣла:

- 1) Отдѣлъ заключающій въ себѣ укладку втораго пути

улучшеніе водоснабженія Подкоммисія признаетъ неотложнымъ къ исполненію, но разбирая проектированные расходы на развитіе станцій и приобрѣтеніе подвижнаго состава, представляется недостаточность выработки означенныхъ предположеній.

Такъ напр., исчисленный расходъ для улучшенія станціи Сосновице, заключаетъ въ себѣ:

Укладку 5,476 верстъ путей	62,500 р.
Перекладку 0.450	430 „
Укладку 14 стрѣлокъ	6,013 „
Перекладку 8 стрѣлокъ	729 „
Установку вѣсоваго помоста	3,000 „
„ крана для подъема тяжестей	1,500 „
Мощеніе 875 кв. саж. двора	3,500 „
Устройство склада для угля	3,000 „
„ забора при жиломъ домѣ	1,000 „
„ каменнаго товаро-экспеди- ціоннаго зданія	32,000 „
Устройство крытой товарной плат- формы	1,400 „
Устройство открытой товарной плат- формы	400 „
Устройство каменнаго пакгауза	8,000 „
„ паровознаго зданія на 6 па- ровозовъ	24,000 „
Устройство жилого дома съ конторою для службы подвижнаго состава и тяги	24,000 „
Устройство отхожаго мѣста при новомъ экспедиціонномъ зданіи	1,600 „
Устройство сараевъ при новыхъ домахъ	5,000 „
Устройство хозяйственныхъ колодцевъ	

при новыхъ домахъ	1,200 ,,
Устройство втораго паровознаго сарая еще на 6 паровозовъ	24,000 ,,
Устройство двухъ жилыхъ домовъ, каждый на 6 машинистовъ и 6 по- мощниковъ	48,000 ,,
Устройство двухъ жилыхъ домовъ, каж- дый для 25 семействъ нижнихъ чи- новъ	60,000 ,,
Устройство жилого дома для 6 аген- товъ	12,000 ,,
Устройство отхожаго мѣста при двухъ жилыхъ домахъ для машинистовъ .	1,000 ,,
Устройство двухъ сараевъ при жилыхъ домахъ для машинистовъ	4,800 ,,
Устройство двухъ сараевъ при жилыхъ домахъ для нижнихъ чиновъ съ от- хожими мѣстами	10,800 ,,
Устройство сарая при жиломъ домѣ для агентовъ	1,400 ,,
Устройство заборовъ при жилыхъ до- махъ	3,000 ,,

А всего . 343,272 р.

Выше уже объяснено значеніе ст. Сосновице и необ-
ходимость ея переустройства

Въ представляемомъ же исчисленіи не предвидѣно ни
устройство сортировочной станціи, ни отдѣльнаго таможен-
наго двора и проектировано лишь добавленіе путей въ
весьма недостаточномъ количествѣ, тогда какъ число еже-
дневно маневрирующихъ на станціи вагоновъ доходитъ въ
настоящее время до 1,200.

Назначеніе же постройки паровозныхъ зданій на ст. Сосновице, также недостаточно обсуждено, такъ какъ паровозныхъ стойлъ и въ настоящее время болѣе чѣмъ необходимо для наличнаго подвижнаго состава и во всякомъ случаѣ увеличеніе числа стойлъ полезнѣе на станціяхъ Скерневице и Ченстоховъ, а не на ст. Сосновица.

Что же касается до дополнительнаго заказа паровозовъ, то настоящаго числа паровозовъ совершенно достаточно для движенія по вышеприведенному расчету и если смотрѣть на пріобрѣтеніе новыхъ паровозовъ для замѣны старыхъ малосильныхъ паровозовъ, то пріобрѣтеніе новыхъ паровозовъ должно быть произведено изъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, а уже никакъ не изъ облигаціоннаго капитала.

Соглашаясь вполнѣ съ Совѣтомъ Управленія дороги о необходимости устройства жилыхъ зданій на станціяхъ для служащихъ, Варшавская Подкоммисія не можетъ не обратить вниманія на вышеприведенное исчисленіе расходовъ для устройства жилыхъ зданій при ст. Сосновице на 80 семействъ, гдѣ общій расходъ по сему выведенъ въ 141,200 р. Сумма при реализаціи составитъ до 200,000 р. и рассчитывая 6% на капиталъ т. е. 12,000 и 4% на ремонтъ зданія 8,000 р., получается ежегодная сумма 20,000 р. на жилья помѣщенія для 80 семействъ, что составитъ 250 р. въ годъ на каждого служащаго.

Цифра эта значительно превосходитъ нынѣ уплачиваемые квартирныя деньги и будетъ содѣйствовать возвышенію эксплуатаціонныхъ расходовъ.

Возрастающее прогрессивно товарное движеніе по Варшавско-Вѣнской жел. дорогѣ, достигшее въ 1879 году пуд., въ числѣ коихъ главное мѣсто занимаетъ

каменный уголь пуд., придаетъ ж. дорогѣ какъ бы значеніе каменноугольной дороги.

Передача угля на правый берегъ р. Вислы, необходимая въ близкомъ будущемъ въ значительномъ количествѣ, ставить Варшавско-Вѣнскую ж. дорогу въ зависимость отъ обводной дороги и дальнѣйшее развитіе перевозки угля по Варшавско-Вѣнской ж. дорогѣ будетъ въ непосредственной зависимости отъ перевозочной способности обводной вѣтви.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, развивающаяся перевозка угля при необходимости его перегрузки, вынуждаетъ устройство приспособленій для удобной перегрузки, такъ какъ нынѣ производящееся перебрасываніе угля руками изъ вагона въ вагонъ, не можетъ соответствовать перевозкѣ угля въ значительномъ количествѣ.

Устройство Привислянскою ж. дорогою станціи Закро-
чимской на обводной вѣтви, измѣнило значеніе обводной
вѣтви и значительно ослабило ея перевозочную способ-
ность, вынудивъ захожденіе поѣздовъ, двигающихся между
Млавою и Ковелемъ, на эту станцію и, вмѣстѣ съ тѣмъ,
затруднило рѣшеніе вопроса о мѣстѣ устройства перегру-
зочнаго пункта для угля.

Отсутствіе прямого пассажирскаго движенія между дорогами праваго берега Вислы и Варшавско-Вѣнской жел. дорогою, вызываетъ передвиженіе пассажировъ въ экипажахъ со станціи Прага на станцію Варшавско-Вѣнской ж. дороги.

Отсутствіе прямого товарнаго сообщенія между станціями всѣхъ дорогъ въ Варшавѣ и отдаленность станціи на правомъ берегу Вислы отъ города, не допускаютъ развитія перевозки малоцѣнныхъ грузовъ по дорогамъ Тереспольской и Петербургско-Варшавской, а не включеніе стан-

ції между Бѣлостокомъ и Варшавою въ прямое сообщеніе съ Варшавско-Вѣнскою ж. дорогою, влечетъ къ перевозкѣ предметовъ, напр. спирта, на лошадяхъ съ С.-Петербургско-Варшавской на Варшавско-Вѣнскую желѣзн. дорогу и обратно.

Всѣ выше означенные неудобства могутъ быть устранены устройствомъ центральной станціи въ Варшавѣ и уширеніемъ существующаго моста чрезъ р. Вислу для обводной ж. дороги.

Подробное изложеніе настоящаго предположенія, Подкоммисія помѣстила при обсужденіи Привислянской жел. дороги, здѣсь же необходима лишь ссылка на важность ея, въ виду полной зависимости Варшавско-Вѣнской жел. дороги отъ обводной линіи.

Собственно же Варшавско-Вѣнская жел. дорога, при окончаніи предполагаемаго къ устройству втораго пути и усиленіи водоснабженія, а также при устройствѣ товарныхъ платформъ и при развитіи своихъ станцій и ускореніи оборота вагоновъ, будетъ способна къ перевозкѣ до 200 мил. пуд. груза, считая его въ томъ же отношеніи относительно обратныхъ грузовъ, т. е. что обратные грузы будутъ составлять до 30 0/0 всего перевозимаго груза.

Предсѣдатель *Баронъ Менденъ.*

Члены Коммисіи: Инженеръ *А. Петлинъ.*

Профессоръ *Гр. Симоненко.*

Варшавская Подкоммиссія.

ВѢДОМОСТЬ

простоя вагонамъ на ст. Сосновице по Варшавско-
Вѣнской желѣзной дорогѣ.

Вѣдомость вагонамъ проходившимъ чрезъ стан

Мѣсяцъ и число.	Прибыло вагоновъ.					Изъ этого числа отправлено.											
	Изъ загра- ницы.	Изъ края.	Изъ копей.	Нагружены на станціи.	Итого.	На какой день.											
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	117	49	61	4	231	10	70	40	24	8	55	1	2	1	—	—	1
2	35	70	—	3	108	1	21	32	11	12	3	—	—	1	—	1	2
3	46	81	45	11	183	1	50	46	13	9	9	1	3	2	5	6	1
4	81	71	165	29	346	13	199	40	32	8	2	2	2	2	1	1	3
5	137	71	128	19	335	10	146	60	68	5	17	3	3	—	6	1	—
6	107	117	162	24	410	1	155	108	41	17	13	4	—	3	2	1	1
7	110	116	74	17	317	1	96	83	34	30	14	—	10	3	1	2	1
8	95	44	111	17	267	3	110	60	14	21	9	7	1	—	1	—	—
9	121	27	87	5	240	1	119	32	25	25	3	1	2	1	3	—	—
10	61	85	70	12	228	24	77	63	23	12	6	3	1	2	1	1	—
11	108	114	130	24	376	5	133	88	50	32	1	2	3	1	2	—	—
12	93	107	121	14	335	1	121	78	64	10	5	2	2	4	2	—	—
13	143	27	103	9	282	1	76	99	39	11	—	10	2	5	—	—	—
14	113	36	52	14	215	1	78	49	27	12	15	2	3	—	—	—	—
15	137	13	193	3	346	—	138	69	5	29	6	1	—	—	—	—	—
Итого .	1504	1026	1502	205	4239	73	1589	947	470	241	158	45	34	25	24	13	9

цію Сосновице съ 1 Ноября 19 Октября по 15 Ноября 3 Ноября 1879 года.

				Въ томъ числѣ выгружено.																			
				Итого.	На какой день.																	Итого.	Всего.
13	14	15	16		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Неог- рѣдн.		
1	2	—	—	215	4	2	—	6	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	16	231	
2	1	—	—	87	—	7	5	4	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	108	
4	—	1	1	152	3	13	2	1	1	3	—	—	4	3	—	1	—	—	—	—	31	183	
1	—	—	—	306	9	12	8	3	3	—	2	2	—	—	—	—	—	—	1	—	40	346	
—	—	—	1	320	5	8	8	7	1	1	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	35	355	
—	—	—	—	346	4	3	18	11	8	8	4	4	1	1	—	—	1	—	1	—	64	410	
1	1	2	—	279	2	10	4	6	6	5	2	—	—	1	1	1	—	—	—	—	38	317	
—	—	—	—	286	—	5	17	4	4	1	1	—	4	1	2	1	—	—	—	1	41	267	
—	—	—	—	218	—	3	7	2	—	1	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	22	240	
—	—	—	—	213	—	5	—	—	1	—	1	2	—	1	5	—	—	—	—	—	15	228	
—	—	—	—	317	1	8	2	7	2	10	5	12	3	2	4	2	—	—	1	—	59	376	
—	—	—	—	289	—	10	4	1	7	5	12	—	7	—	—	—	—	—	—	—	46	335	
—	—	—	—	243	—	3	—	18	6	7	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	39	282	
—	—	—	—	187	3	6	8	1	2	3	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	28	215	
—	—	—	—	248	1	12	15	21	13	8	12	7	2	4	—	—	1	—	—	3	95	346	
9	4	3	2	3646	32	107	98	92	58	53	47	43	21	15	12	5	2	—	4	1	3	593	4239

Вагоны пришедшіе изъ края по направленію на стан

Мѣсяцъ и число	Количество при- бывшихъ ваго- новъ.	Изъ числа прибывшихъ вагоновъ отправлено по назначенію																Итого.
		Въ какой день послѣ прибытія.																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Ноября																		
1	49	—	2	15	12	5	3	—	1	—	—	—	1	1	2	—	—	42
2	70	—	7	26	8	5	3	—	—	—	—	—	2	2	1	—	—	54
3	81	—	3	29	11	7	6	—	3	1	4	3	1	4	—	—	1	73
4	71	—	15	21	11	5	—	2	1	—	1	1	3	1	—	—	—	61
5	71	—	7	21	15	1	8	1	3	—	6	—	—	—	—	—	1	63
6	117	—	2	51	14	11	7	3	—	3	1	1	1	—	—	—	—	94
7	116	—	5	37	32	2	7	—	7	3	1	2	1	—	1	2	—	101
8	44	—	1	16	6	5	2	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	33
9	27	—	—	11	8	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	20
10	85	—	6	38	18	1	5	2	1	2	1	1	—	—	—	—	—	75
11	114	—	3	37	19	18	—	2	3	1	1	—	—	—	—	—	—	84
12	107	—	—	29	36	7	5	—	1	2	2	—	—	—	—	—	—	82
13	27	—	—	10	2	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	15
14	36	—	4	15	5	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	27
15	13	—	7	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Итого.	1028	—	62	359	200	71	46	12	23	12	18	8	9	9	4	2	2	837

цію Сосновице съ 1 Ноября 19 Октября по 15 Ноября 3 Ноября 1879 года.

Изъ прибывшихъ вагоновъ выгружено на ст. Сосновице.																	Итого.	Осталось не от- правленными.	В с е г о.
Въ который день послѣ прибытія.																			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16				
1	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	49	
—	2	5	4	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	70	
—	—	—	1	1	1	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	8	—	81	
—	2	1	1	1	—	2	2	—	—	—	—	—	—	1	—	10	—	71	
—	2	1	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	71	
—	—	7	1	4	4	2	3	1	—	—	—	1	—	—	—	23	—	117	
—	—	—	1	6	4	2	—	—	1	—	1	—	—	—	—	15	—	116	
—	1	4	4	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	11	—	44	
—	—	2	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	27	
—	2	—	—	—	—	—	2	—	1	5	—	—	—	—	—	10	—	85	
—	1	1	—	—	6	5	8	2	2	4	—	—	—	1	—	30	—	114	
—	—	3	1	—	5	9	—	7	—	—	—	—	—	—	—	25	—	107	
—	—	—	6	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	27	
—	—	5	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	36	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	
1	10	33	25	22	22	24	24	12	4	10	1	1	—	2	—	191	—	1028	

Вагоны приходящіе съ угольныхъ копей на станцію

Мѣсяцъ и число.	Количество при- бывшихъ ваго- новъ.	Изъ прибывшихъ вагоновъ отправлено по назначенію.																Итого.
		Въ который день послѣ прибытія.																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Ноября																		
1	61	8	44	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	45	—	35	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
4	165	9	121	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142
5	128	—	95	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115
6	162	—	106	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140
7	74	—	57	6	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64
8	111	—	71	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97
9	87	—	73	3	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81
10	70	22	37	4	1	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
11	130	—	87	28	2	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120
12	121	—	76	33	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	112
13	103	—	17	68	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86
14	52	—	24	17	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
15	193	—	85	23	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109
Итого .	1502	39	928	275	16	7	2	5	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1274
	—	29	48	42	37	20	13	16	7	2	7	1	1	1	—	—	1	—
Всего .	—	68	976	317	53	27	15	21	8	3	7	1	1	1	—	—	1	и не

Сосновище $\frac{\text{съ 1-го Ноября}}{\text{19-го Октября}}$ по $\frac{\text{15-е Ноября}}{\text{3-е Ноября}}$ 1879 года.

[illegible]

Вагоны приходящіе изъ за границы на станцію

Мѣсяцъ и число.	Количество при- бывшихъ ваго- новъ.	Изъ числа прибывшихъ вагоновъ отправлено по назначенію.																Итого.
		Въ какой день послѣ прибытія.																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Ноября																		
1	117	—	23	22	8	3	52	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	111
2	35	—	14	4	3	7	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	30
3	46	—	4	13	1	2	3	1	—	1	1	3	—	—	—	1	—	30
4	81	—	39	6	21	3	2	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	74
5	137	—	40	16	52	4	9	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	123
6	107	—	40	14	24	5	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	88
7	110	—	29	32	2	25	7	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	97
8	95	—	31	12	8	16	7	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79
9	121	—	45	15	17	22	3	5	1	1	3	—	—	—	—	—	—	112
10	61	—	27	20	3	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
11	108	—	37	13	26	11	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	89
12	93	—	38	13	25	1	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	81
13	143	1	55	18	35	9	—	9	1	5	—	—	—	—	—	—	—	133
14	113	—	43	14	17	9	15	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	101
15	137	—	43	43	1	29	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123
Итого . .	1504	1	508	255	243	155	109	26	9	12	6	5	—	—	—	1	—	1330

Сосновице съ 1-го Ноября по 15-е Ноября 1879 года.
19-го Октября 3-е Ноября

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Итого.	Осталось не от- правленными.	Всего.
—	2	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	6	—	117
—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	35
2	9	—	—	—	2	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	16	—	46
1	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	81
—	4	5	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	137
—	—	5	7	3	1	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	19	—	107
—	3	3	5	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	13	—	110
—	2	5	—	3	1	1	—	3	1	—	—	—	—	—	—	16	—	95
—	2	1	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	121
—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	61
—	6	1	2	1	4	—	3	—	—	—	2	—	—	—	—	19	—	108
—	7	—	—	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	93
—	1	—	4	1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	143
—	6	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	113
—	—	3	2	2	2	1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	14	—	137
3	52	24	27	14	18	7	16	6	1	2	2	—	—	2	—	174	—	1504

ВАРШАВСКО-ВѢНСКАЯ

желѣзная дорога.

П А С С А Ж И Р С К О Е

Д В И Ж Е Н И Е.

ГОДЪ.	П а с с а ж и р с к і е п о ѣ з д а .			П е р е в е з е н о п а с с а ж и р о в ъ .					
	Число поѣздовъ.	Пройдено ими верстъ.	Средній пробѣгъ поѣзда.	I классъ.	II класса.	III класса,	IV класса.	Военныхъ всѣхъ классовъ.	И Т О Г О .
1878	7179	875722	122	35459	254496	595250	798404	88596	1772205
1877	7130	892738	125	29865	217715	417287	861852	73545	1600264
1876	7095	866684	122	31870	233201	404643	800799	49036	1519549
1875	6228	793670	127	31604	236142	374129	752309	66324	1460508
1874	5651	777451	138	32969	247869	334668	776719	93122	1485347
1873	5486	785838	143	30513	243201	308239	708022	76851	1366826
1872	4638	903288	197	24916	237110	289227	637014	62401	1250668
1871	3792	684964	180	18069	191985	305423	528276	56230	1100483
1870	2981	511662	171	16220	186077	284396	470637	61289	1018619
1869	2974	503905	169	14194	121343	353905	367032	38660	895134

П А С С А Ж И Р С К О Е

Годъ.	Перевезено пассажир. верстъ.	Въ томъ числѣ перевезено.		Перевезено клади.			На каждый поѣздъ приходится.	
		Отъ Варшавы.	Къ Варшавѣ.	Багажа въ пуд.	Экипажей со- бакъ и жи- вотныхъ въ пудахъ.	ИТОГО.	Пассажи- ровъ.	Клади пудовъ.
1878	115677201	818132	954073	406577	1050037	1456614	247	202
1877	102928102	867630	732634	341165	1103829	1444994	224	202
1876	99699131	705019	814530	380762	791452	1172214	214	165
1875	98456659	672496	788012	382101	572021	954122	235	153
1874	99955856	690211	795130	372367	426794	799161	263	141
1873	94185882	628738	739088	368492	619722	988214	249	180
1872	84087774	584207	666461	336879	733239	1070118	269	230
1871	75491526	520958	579525	304634	355872	660506	290	174
1870	71267431	486088	538531	283390	455632	739022	341	247
1869	63701285	417981	477153	281505	354651	636156	301	213

Д В И Ж Е Н І Е.

Среднее про- тяженіе верстъ сдѣ- ланныхъ пассажиромъ	Средняя выручка поѣзда.			Средняя выручка.			
	Съ пассажи- ровъ съ воин- скою кладью.	Съ клади.	ИТОГО.	Съ пасса- жира.	Съ клади пуда.	Съ пасса- жира вер.	Съ поѣз- да верст.
	Руб.	Коп.	Коп.	Руб.	Коп.	Коп.	Руб.
65,27	205,85	16,76	222,61	0,83	8,29	1,28	1,82
64,32	182,25	15,89	198,14	0,81	7,86	1,26	1,57
65,61	181,86	15,69	197,55	0,85	9,50	1,29	1,62
67,39	200,54	16,89	217,43	0,85	11,04	1,26	1,70
67,29	214,88	12,17	227,05	0,81	8,63	1,20	1,65
68,90	216,67	13,52	230,19	0,86	7,51	1,26	1,60
67,23	229,59	19,43	249,02	0,85	8,44	1,26	1,26
68,55	247,93	20,24	268,17	0,85	11,63	1,25	1,48
69,96	294,86	27,62	322,48	0,86	11,18	1,24	1,88
71,16	262,45	20,06	282,51	0,87	9,41	1,23	1,67

Т О В А Р Н О Е

Г О Д Ъ.	Т о в а р н ы е п о ѣ з д а.		
	Ч и с л о.	Пробѣгъ ихъ.	Средній пробѣгъ поѣзда.
1878	14282	1594154	112
1877	11571	1318126	114
1876	11841	1459177	127
1875	10884	1335835	123
1874	11131	1513544	136
1873	7967	1480107	186
1872	5795	1050879	181
1871	5684	997326	175
1870	5711	955639	167
1869	4796	784810	163

Д В И Ж Е Н І Е.

П е р е в е з е н о т о в а р о в ъ п о п у д н о.				
Большой ско- рости.	I класса.	II класса.	III класса.	Муки и хлѣба.
433086	2655034	1498981	1476633	290522
351025	2034958	1266365	1420605	318712
341244	2102238	1333822	1373562	305424
337190	2022477	1422067	999747	248092
306127	1743700	1336632	757079	316717
287741	1580287	1256173	746335	266277
252419	1565169	1287631	671798	240797
236695	1397463	1121294	439675	386755
187953	1336010	967122	340891	410454
141160	1316546	914111	320271	523983

Т О В А Р Н О Е			
ГОДЪ.	П е р е в е з е н о т о в а р о в ѣ		
	I класса.	II класса.	III класса.
1878	133712	6439433	22583852
1877	156520	4831291	22167778
1876	183387	5052989	22065961
1875	279155	4650315	19174637
1874	301882	4118014	23858064
1873	303225	3407752	27503066
1872	398833	4214836	24235693
1871	322375	4355348	18046104
1870	217072	4478396	16073727
1869	259577	4617663	12162404

Д В И Ж Е Н И Е.				
Ц ѣ л ы м и в а г о н а м и.				
IV класса.	Строит. лѣсъ.	Известь и известковый камень.	Навозъ.	Каменный уголь.
14963545	3735635	4125496	38926	46650614
11434786	4871223	3358803	40922	35762361
6863568	6238672	3661435	9456	34305044
5294186	6593816	2999520	6720	25364826
7313601	7414995	3296473	17536	22783600
8174129	7361374	3029910	5137	20153227
5714872	—	2112981	—	19665019
4088954	—	1589375	—	23064450
4532435	—	1327318	—	17714808
3464490	—	1331319	—	14950554

Т О В А Р Н О Е Д В И Ж Е Н И Е.

ГОДЪ.	П е р е в е з е н о т о в а р о в ъ.				Среднее прост- ранство пройден- ное товаромъ в.	Средняя выручка поѣзда.	Средняя вы- ручка съ пуда.	Средняя вы- ручка съ пуда версты.
	Служебныхъ предме- товъ.	Всего перевезено товаровъ.	Въ томъ числѣ. Къ Варшавѣ.	Отъ Варшавы.				
						Рубли.	Копѣйки.	Копѣйки.
1878	6094054	111119523	78519978	32599545	173,9	284,72	3,87	0,022
1877	5943629	93958978	60030631	33928347	166,5	272,36	3,58	0,021
1876	6195459	90035261	62819833	27215428	159,5	252,08	3,56	0,022
1875	6158295	75550943	51179087	24371856	152,1	197,02	3,61	0,024
1874	5771163	79336583	41261346	38075237	150,7	246,75	3,73	0,025
1873	5385037	79459670	39581818	39877852	144,9	330,87	3,55	0,025
1872	5927771	66187819	36945756	29242063	139,2	370,03	3,56	0,0255
1871	4569583	59618071	41741340	17876731	159,6	364,81	3,76	0,024
1870	3496096	51082212	31942161	19140051	151,8	316,21	3,79	0,0256
1869	3200785	43202863	29789459	13413404	158,8	339,94	4,05	0,0258

П Р И Х О Д Ъ

ГОДЪ.	Длина главнаго пути при выводахъ среднихъ чиселъ принято считать длину дороги 325 верстъ.	Общій пробѣгъ поѣздовъ верстъ.	Полезный пробѣгъ поѣздовъ верстъ.	Линейная длина дороги съ разѣздами и вѣтвями верстъ.
1878	324,228	2469876	2371730	518,032
1877	324,228	2210864	2117065	513,476
1876	324,228	2325861	2162555	511,936
1875	324,228	2129505	1895491	505,475
1874	324,228	2290995	2076827	505,475
1873	324,228	2265945	2009399	505,475
1872	324,228	1954167	1649504	505,475
1871	324,228	1682290	1511772	377,21
1870	324,228	1467301	1287799	377,21
1869	324,228	1288715	1107514	377,21

Д О Р О Г И.

Съ пассажирскаго движенія.			Съ товарнаго движенія.		
ВСЕГО.	На версту дороги.	На версту полезнаго пробѣга поѣзда.	ВСЕГО.	На версту дороги.	На версту полезнаго пробѣга поѣзда.
Р	уб	ли.	Р	уб	ли.
1598568,19	4918,65	0.67,401	4189454,98	12890,63	1.76,641
1414335,87	4351,79	0.66,806	3242523,06	9976,99	1.83,162
1404527,85	4321,61	0.64,947	3051383,93	9388,87	1.41,101
1354135,45	4166,57	0.71,439	2563215,22	7886,87	1,35,226
1317129,66	4052,71	0.63,420	2800985,74	8618,42	1.34,869
1293675,26	3980,54	0.64,381	2701435,87	8312,11	1.34,440
1154978,43 ^{1/2}	3553,78	0.70,019	2256043,98	6941,67	1.36,771
1016923,63 ^{1/2}	3128,99 ^{1/2}	0.67,267	2153188,07 ^{1/2}	6625,19 ^{1/2}	1.42,428
961318,71	2957,90	0.74,648	1870569,72	5755,59 ^{1/2}	1.45,253
840195,78 ^{1/2}	2585,22	0.75,863	1671602,12	5143,39	1.50,932

Въ отчетахъ, начиная съ 1875 года, наступила перемѣна, а именно, выручка за прѣвозъ животныхъ причислена къ пассажирскому доходу и потому здѣсь, для равнообразія сравненій, распредѣленъ доходъ такимъ же образомъ и за предшествоющія года.

прѣвозъ животныхъ причислена къ пассажирскому доходу и потому здѣсь, для равнообразія

П Р И Х О Д Ъ.

Годъ.	Разные сборы.		
	Всего.	На версту до- роги.	На версту полезного пробѣга.
	Р	уб	ли.
1878	608056,42	1870,94	0.25,637
1877	677353,91	2084,16	0.31,995
1876	324438,50	998,27	0.15,002
1875	275675,14	848,23	0.14,544
1874	328728,19	1011,46	0.15,828
1873	263267,08	810,05	0.13,101
1872	211986,02	652,26	0.12,851
1871	190472,15	586,06 $\frac{1}{2}$	0.12,599
1870	185692,61	571,36 $\frac{1}{2}$	0.14,419
1869	165204,97 $\frac{1}{2}$	508,32	0.14,916

И т о г о.

Всего.	На версту до- роги.	На версту по- лезного пробѣга поѣздовъ.	На версту пробѣга вагона.	Относительно стоимости дороги.
Р	у	бли.	Копѣйки.	
6396079,60	19680,24	2.69,679	8,88	24,14 $\frac{0}{0}$
5334212,84	16412,95	2.519,63	8,94	20,26 $\frac{0}{0}$
4780350,28	14708,76	2.21,050	7,91	18,70 $\frac{0}{0}$
4193025,81	12901,61	2.21,209	7,76	16,59 $\frac{0}{0}$
4446843,59	13682,59	2.14,117	8,31	18,96 $\frac{0}{0}$
4258378,21	13102,70	2.11,922	8,66	18,17 $\frac{0}{0}$
3623008,43 $\frac{1}{2}$	11147,71	2.19,642	8,12	16,56 $\frac{0}{0}$
3360583,86	10340,25 $\frac{1}{2}$	2.22,294	7,83	18,21 $\frac{0}{0}$
3017581,04	9284,86	2.34,321	9,06	17,79 $\frac{0}{0}$
2677002,88	8236,93	2.41,712	7,09	16,63 $\frac{0}{0}$

РАС

Г О Д Ъ.	Содержаніе центрального Управленія			
	В с е г о.	Н А В Е Р С Т У.		
		дороги.	Полезного про- бѣга поѣзда.	Пробѣга вагона.
	Р	уб	ли.	Коп.
1878	192012,64	590,80	0.08.095	0,266
1877	169679,28	522,09	0.08,014	0,284
1876	126709,72	389,88	0.05,859	0,209
1875	99382,78	305,79	0.05,243	0,183
1874	100588,41	309,50	0.04,843	0,188
1873	74124,38	228,08	0.03,689	0,150
1872	68034,20	209,34	0.04,124	0,152
1871	63323,10	194,85	0.04,188	0,147
1870	52816,06	162,51	0.04,101	0,158

ХОДЪ.

Г О Д Ъ.	Содержаніе Управленія дорожною.				Ремонтъ пути и зданій.	
	В с е г о.	Н А В Е Р С Т У.			В с е г о.	На линей- ную версту дороги.
		Дороги.	Полезного пробѣга по- ѣзда.	Пробѣга вагона.		
	Р	уб	ли	Коп.	Руб	ли.
1878	311266,23	957,74	0.13,124	0,432	562748,78	1091,50
1877	276040,66	849,35	0.13,038	0,463	469463,40	914,28
1876	275455,24	847,55	0.127,37	0,455	467274,64	912,77
1875	265510,27	816,95	0.14,007	0,491	431634,33	853,91
1874	259689,28	799,04	0.12,504	0,485	409536,21	
1873	236549,31 ^{1/2}	727,84	0.11,727	0,481	362841,40	
1872	220078,70	677,16	0.13,342	0,493	332224,40	
1871	187822,10	577,92	0.12,424	0,437	298320,00	
1870	156657,40	482,02	0.12,164	0,470	248820,90	

Р А С

Г О Д Ъ.	Содержаніе пути и зданій.		Д в и ж е н і е.		
	На версту дороги.	На версту полезнаго про- бѣга поѣздовъ.	В С Е Г О.	Н А В Е Р С Т У.	
				Дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.
	Руб	ли.	Руб	ли.	
1878	1740,76	0.23,858	542376,65	1668,85	0.22,868
1877	1444,50	0.22,175	495816,21	1525,58	0.23,420
1876	1437,76	0,21,607	479309,87	1474,80	0.22,164
1875	1328,10	0.22,771	449472,20	1382,99	0.23,712
1874	1260,11	0.19,719	442062,26	1360,19	0.21,285
1873	1116,43	0.18,057	384541,49	1183,20	0.19,137
1872	1022,22	0.20,141	328949,70	1012,15	0.19,942
1871	917,91	0.19,735	316625,10	974,24	0.20,944
1870	765,60	0.19,321	264088,63	812,58	0.20,507
1869	—	—	—	—	—

*) Расходъ на ремонтъ пути и подвижнаго состава, за исчисленіемъ прихода отъ продажъ годныхъ матеріаловъ. Тамъ гдѣ прихоть этотъ былъ выше расхода, сего послѣдняго не показано.

Х О Д Ъ.

Д в и ж у щ а я с и л а.			Экстраординарный расходъ.		
В С Е Г О.	Н А В Е Р С Т У.		В С Е Г О.	Н А В Е Р С Т У.	
	Дороги.	Полезнаго пробѣга поѣзда.		Дороги.	Полезнаго пробѣга поѣзда.
	Руб	ли.	Р	уб	ли.
1359306,71	4182,48	0.57,312	508717,47	1565,28	21,449
1158560,68 _{1/2}	3564,80	0.54,724	563697,77 _{1/2}	1734,76	26,631
1084744,67	3337,67	0 50,160	388541,52 _{1/2}	1195,51	17,966
1022153,36 _{1/2}	3145,08	0.53,925	89821,98 _{1/2}	276,37	4,739
997734,17	3069,95	0.48,041	376388,71	1158,11	18,123
966373,87	2973,46	0.48,093	196484,83 _{1/2}	604,56	9,778
862709,09	2654,49	0.52,301	—	—	—
802860,11	2470,34	0.53.107	34544,89 _{1/2}	106,29	2,285
669653,02	2060,47	0.51.999	78765,30	242,35	6,116
—	—	—	—	—	—

годныхъ матеріаловъ. Тамъ гдѣ прихоть этотъ былъ выше расхода, сего послѣдняго не

РАСХОДЪ.
(Эксплоатація и ремонтъ).

Годъ.	И Т О Г О.			
	Весь расходъ.	Н а в е р с т у.		
		Дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.	Пробѣгъ вагона.
	Р	уб	ли.	Коп.
1878	3479430,46	10705,93	1.46,704	4,831
1877	3133359,01	9641,10	1.48,004	5,256
1876	2822035,67	8683,18	1.30,495	4,670
1875	2357974,94	7255,30	1.24,399	4,365
1874	2585999,05	7956,92	1.24,516	4,837
1873	2220915,29	6833,58	1.10,526	4,518
1872	1811996,09	5575,37	1.09,851	4,060
1871	1703505,30 ^{1/2}	5241,55	1.12,682	3,969
1870	1470801,31	4525,54	1.14,210	4,419
1869	1321728,59	4066,85	1.19,341	3,505

ДОХОДЪ.

О С Т А Т О К Ъ.				отноше- ніе расходовъ къ доходу. %
ВСЕГО.	Н а в е р с т у.			
	Дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.	Пробѣга вагона.	
Р	уб	ли.	Коп.	
3425368,57	10539,59	1.44,42	4,756	46,44%
2764651,60 ^{1/2}	8506,62	1.30,58	4,638	48,16%
2346856,14	7221,09	1.08,52	3,883	50,90%
1924872,86	5922,68	1.01,55	3,563	54,09%
2237233,25 ^{1/2}	6883,79	1.07,72	4,185	49,68%
2233947,76	6873,68	1.11,17	4,545	47,53%
1811012,34 ^{1/2}	5572,34	1.09,79	4,058	50,01%
1691623,43	5204,99	1.11,89	3,941	49,66%
1625545,01 ^{1/2}	5001,67	1.26,22	4,884	46,13%
1355274,29	4170,07	1.23,37	3,594	49,37%

РАБОТА ПОДВИЖ

ГОДЪ.	Число паровозовъ.	Пройдено производительн. паровозо-верстъ.	Въ томъ числѣ по В.-Б. ж. д.	Паровозами Варшаво-Бром. жел. дороги пройдено верстъ.
1878	152	3127495	191221	218183
1877	154	2777439	161095	235721
1876	135	2800791	130091	125136
1875	136	2590798	133136	152428
1874	117	2701167	117530	155863
1873	112	2550376	101181	162597
1872	110	2334227	70346	51502
1871	83	2096556	38972	79173
1870	75	1788531	48107	38388
1869	77	1653918	56469	38514

НАГО СОСТАВА.

Средній пробѣгъ паровозами.	Число вагоновъ.		Пробѣгъ вагоновъ по собственнымъ и чужимъ дорогамъ.	
	Пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Пассажирскихъ.	Товарныхъ.
19547	157	2967	7198667	43928615
18516	157	2978	6972062	41821800
20594	157	2982	7018912	41961499
19050	157	2982	6529676	40442006
23087	157	2986	6253675	43891054
22771	158	2922	6172328	41670606
21220	148	2861	5004088	38588289
25259	123	2496	3893449	35728674
23471	101	2030	4112055	29168407
21479	102	2048	3656767	27049608

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