

24 /

A 1196

2.1196.

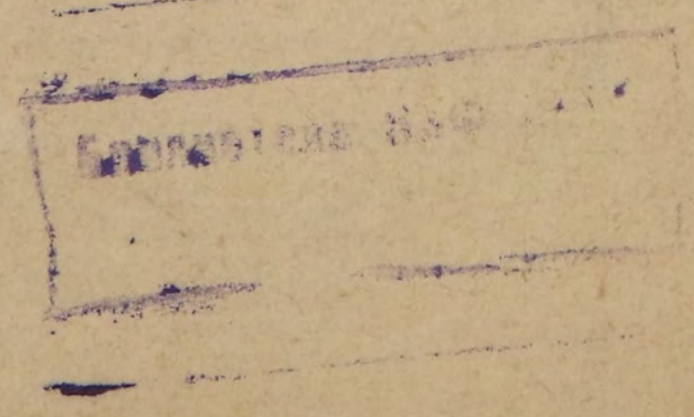
Варшавская подкоммиссия.



~~8582~~

ВАРШАВСКО-БРОМБЕРГСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.



575

69608

Варшавско-Бромбергская желѣзная дорога.

На основаніи Высочайше утвержденнаго $\frac{28 \text{ Сентября}}{10 \text{ Октября}} 1857$ Общія усло-
 года уступочнаго договора, предоставлено Обществу Вар- вія построй-
 шавско-Бромбергской желѣзной дороги постройка и экспло- ки жел. д.
 атація въ теченіи 75 лѣтъ:

1) Главной линіи, отъ ст. Ловичъ чрезъ Александровъ
 къ Прусской границѣ открытой для движенія $\frac{22 \text{ Ноября}}{4 \text{ Декабря}} 1862$
 года длиною 130, 693 в.

2) Боковой вѣтви отъ Александрова въ
 Цехоцинскъ открытой для движенія $\frac{19 \text{ Юня}}{1 \text{ Юля}}$
 1867 года длиною 7, 200 в

Всего 137, 893 в

Затѣмъ уставомъ Общества Высочайше утвержденнымъ
 30 Сентября 1872 года на Совѣтъ Управленія Общества
 Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги изъ Предсѣда-
 теля и 8 членовъ возложено высшее управленіе дѣлами
 Общества.

Актомъ договорнымъ заключеннымъ между Совѣтами Управленій Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской желѣзныхъ дорогъ, управленіе дорогою возложено на Директора Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, при чемъ всѣ чиновники какъ то: Начальники ремонта, тракціи, движенія, транспортовъ и Инспекторъ телеграфовъ, съ канцеляріями получаютъ жалованіе общее отъ обѣихъ дорогъ въ соразмѣрности съ Варшавско-Вѣнской 70⁰/₀, а съ Варшавско-Бромбергской 30⁰/₀.

Согласно условію 11 (23) Ноября 1871 года, Варшавско-Бромбергская желѣзная дорога уплачиваетъ жалованье служащимъ на ст. Ловичъ за исключеніемъ чернорабочихъ соблюдающихъ чистоту на станціи, каковыя получаютъ содержаніе уже отъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги.

**Направленіе
дороги.**

Варшавско - Бромбергская желѣзная дорога, составляя продолженіе Скерневице Ловичьской вѣтви, принадлежащей Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ, начинается въ Ловичѣ и проходитъ вблизи города того же наименованія пересѣкая рѣку Бзуру мостомъ отверстіемъ въ 342 фута о 6 пролетахъ. Далѣе направляясь къ западу дорога подходит къ ст. Пнево, откуда идетъ къ юго-западу и подходит къ ст. Кутно, вблизи которой пересѣкаетъ р. Охню желѣзнымъ мостомъ отверстіемъ въ 205 фут. о 4 пролетахъ. За станціею Кутно дорога вновь направляется къ западу и незначительнымъ подъемомъ подходит къ ст. Острова, откуда понижаясь подходит къ ст. Влоцлавскъ и Нешава находящихся вблизи р. Вислы, и за пограничною ст. Александровъ соединяется съ Восточно-Прусскою желѣзною дорогою.

Вѣтви.

Со ст. Александровъ отдѣляется вѣтвь къ востоку и доходитъ до ст. Цехоцинскъ.

Кромѣ того дорога, имѣетъ три вѣтви устроенныя къ сахарнымъ заводамъ.

1) Со ст. Пнево въ сахарный заводъ Добжелинъ длиною 850 саж.

2) Со ст. Островъ въ сахарный заводъ Островъ длиною 700 саж.

3) Со ст. Кутно въ сахарный заводъ Констанція длиною 279 саж.

Предѣльный уклонъ на главной линіи не превосходитъ 0,0066 и таковой встрѣчается скатомъ отъ ст. Ловичъ къ Александрову на 81 верстѣ протяженіемъ 1400 саж. и на 129 верстѣ, протяженіемъ 1400 саж.

**Профиль
дороги.**

На вѣтви къ Цехоцинекъ уклонъ допущенъ уже въ 0,00909 протяженіемъ въ 1000 саж.

Устроенная въ одинъ путь шириною 4 фут. 8¹/₂ дюйма съ полуторными откосами въ выемкахъ и насыпяхъ, дорога имѣетъ на всемъ протяженіи главной линіи земляное полотно на два пути. Отводъ воды на всей дорогѣ, правильный, ковальеры и резервы имѣютъ правильный видъ. Дно канавъ размывавшееся вымощено камнемъ. Въ полотнѣ дороги гдѣ проявлялись пучины подъ путемъ слой земли замѣненъ слоемъ песку и сдѣланъ отводъ канавками заполненными мелкимъ булыжнымъ камнемъ. Откосы выемокъ дренированы фашинными кишками, но снятая съ откосовъ земля мѣстами осталась на полотнѣ дороги на мѣстѣ назначенномъ для втораго пути.

**Земляное
полотно.**

Въ выемкахъ на каждые 2 саж. высоты сдѣланы бермы въ откосахъ.

Балласту весьма достаточно и мѣстами доходитъ даже до

0,59 саж, наименьшая толщина балластного слоя 18 дюймовъ—балласть весьма хорошаго качества.

Переѣзды. Настилы переѣздовъ въ уровнѣ пути устроены достаточные и содержатся весьма исправно. Дома при нихъ прежніе деревянные, замѣняются мало по малу кирпичными. Затворы при переѣздахъ изъ выдвижныхъ брусевъ.

Къ сожалѣнію число переѣздовъ не вполне соображено съ мѣстными потребностями и въ силу условій владѣнія въ Царствѣ Польскомъ землею крестьяне стѣснены въ общеніяхъ съ полями. Нарѣзка крестьянамъ земли идетъ весьма длинною полосою шириною отъ 15 до 25 саж. и желѣзная дорога пересѣкая означенную полосу изолируетъ часть ея, отдѣленную отъ жилья собственника, такъ что доступъ къ ней возможенъ или чрезъ желѣзную дорогу, гдѣ не имѣется переѣзда или же чрезъ чужія сосѣднія земли. Желательно было бы устройство полевой дороги вдоль полотна на отчужденной полосѣ къ чему не должно встрѣчаться препятствій. Конечно устройство такой дороги стѣснить дорожныхъ сторожей, отнявъ отъ нихъ часть засѣваемой ими земли, но эта потеря сторожей можетъ быть вознаграждена дорогою прибавкою содержанія. Такъ при д. Туржи на 131 верстѣ между ст. Александровъ и Нешава отсутствіе переѣзда между ст. Нешава и Влоцлавскъ на землѣ принадлежащей крестьянамъ при удаленіи переѣздовъ другъ отъ друга на разстояніи болѣе 2 верстѣ вызвало справедливое требованіе крестьянъ на устройство имъ переѣзда.

На ст. Ловичъ переѣздъ, устроенный въ началѣ Бромбергской желѣзной дороги, хотя и стѣсненъ происходящими на немъ маневрами, но перемѣщеніе его затруднительно и главный недостатокъ его происходитъ отъ устройства

пассажирскаго зданія со стороны противуположной городу.

Перемѣщеніе переѣзда потребуетъ значительныхъ расходовъ необходимыхъ на болѣе нужныя устройства.

Рельсы первоначальные желѣзные вѣсомъ 25,43 ф. на п. ф. были уложены со стыками на шпалахъ при употребленіи желѣзныхъ подкладокъ. Нынѣ при замѣнѣ рельсовъ стальными стыки помѣщаются на вѣсу, что разительно чувствуется при проѣздѣ по линіи. **Верхнее строеніе.**

Шпалы дубовыя и зарубка ихъ производится станкомъ, при чемъ стоимость зарубки составляетъ около 2-хъ коп. на штуку. Рельсы и шпалы въ большомъ порядкѣ.

Стрѣлки замѣняются новыми, при чемъ уже перья не изъ рельсовъ, а особо прокатные сплошной формы и двигающіеся по желѣзнымъ подкладкамъ одинаковой системы съ Варшавско-Вѣнской желѣзною дорогою. Для движенія пассажирскаго поѣзда стрѣлки завинчиваются.

При стальныхъ рельсахъ вездѣ введены фасонные накладки.

Въ настоящее время уложено стальныхъ рельсовъ на участкѣ отъ Ловича до Кутно 42 вер. и отъ Границы до Нешавы 7 вер.

При этомъ на станціяхъ рельсы оставлены еще желѣзные. Всего стальныхъ рельсовъ уложено до 1880 года 49 верстѣ. Въ 1880 году укладывается еще 20 верстѣ. Семафоры и электрическіе колокола установлены у каждой будки.

На Цехоцинской вѣтви при уклонѣ въ 0,00909 путь уложенный на шпалахъ укрѣпленъ еще вертикальными сваями.

Мосты. Всѣхъ мостовъ на линіи 105 изъ нихъ 4 отверстіемъ болѣе 30 фут. изъ коихъ 3 желѣзныхъ и одинъ каменный арочный и 64 менѣе 30 фут. изъ числа коихъ съ желѣзными балками 33, деревянныхъ 1 и каменныхъ арочныхъ 30 и 37 чугунныхъ трубъ.

Отверстія мостовъ достаточны, но въ текущемъ году произведена перестройка 5 малыхъ мостовъ, вслѣдствіе разстройства кладки устоевъ и обвала облицовки устоевъ мостовъ, каковая произведена изъ булыгъ сложенныхъ циклопскою кладкою. По мнѣнію управленія желѣзною дорогою, обвалъ этотъ произошелъ потому что камни были положены безъ надлежащей перевязки. Такъ какъ послѣдствіемъ означеннаго разстройства кладки явилось уменьшеніе толщины устоевъ, то таковыя и требуютъ перекладки.

Облицовка изъ песчаника на мосту при ст. Ловичъ вывѣтривается, а настилка на мосту требуетъ капитальной перемѣны тѣмъ болѣе что поперечные балки изъ дерева и мѣстами совершенно обуглились.

Станціи. Всѣхъ станцій на дорогѣ семь, а именно:

	Пнево	25 в. отъ Ловича
I кл.	Кутно	18 „
	Острова	13 „
	Коваль	23 „
I кл.	Влоцлавскъ	15 „
	Нешава	21 „
I кл.	Александровъ	14 „

и кромѣ того 8-я станція Цехоцинекъ въ разстояніи 6 верстъ отъ Александрова.

При настоящемъ развивающемся движеніи станцій этихъ уже недостаточно и потому проектированы полустанціи

между Ловичъ и Пнево, между Острова и Коваль и Нешава и Александровъ.

Пассажирскія зданія на всѣхъ станціяхъ каменные за исключеніемъ станціи Цехоцинекъ гдѣ таковое выстроено изъ дерева. Размѣры зданій достаточны за исключеніемъ ст. Пнево, гдѣ необходимо расширить помещеніе и устроить залы для пассажировъ I и II класса.

На ст. Александровъ пассажирскія помещенія малы, но могутъ быть расширены внутреннимъ ихъ размѣщеніемъ безъ пристройки зданія.

Кромѣ того на ст. Александровъ станціонный телеграфъ помещенъ во второмъ этажѣ, тогда какъ въ нижнемъ этажѣ устроены кухня съ кладовою и мѣстная почтовая контора съ жильемъ для почтовыхъ чиновниковъ неимѣющихъ никакого отношенія къ желѣзной дорогѣ.

Вообще же на станціяхъ Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги также какъ и на Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги неимѣется теплыхъ отхожихъ мѣстъ.

Прилагаемая вѣдомость показываетъ количество путей и построекъ на станціяхъ.

**Станціон-
ныя по-
стройки.**

Обозначеніе станцій и полустанцій.	Товарныхъ платформъ.				П а к г а у о в ъ.				Запасныхъ и разъ- ѣздныхъ путей. Дли- на погон. саж.	Горизонтальныхъ гло- щадокъ, пог. саж.	Стрѣлокъ.	Крестовинъ.	Поворот. круговъ.	Передвижныхъ те- лѣжекъ.	Вѣсовыхъ помостовъ.	Путевыхъ крановъ.	Стойлъ паровозныхъ зданій.	
	Количе- ство.		Д л и н а. погон. саж.	Ш и р и н а. кв. саж.	Количество.	Д л и н а. пог. саж.	ш и р и н а. саж.	Поверх- ность. кв. саж.										
	крытыхъ.	открытыхъ.																
Пнево	—	1	11,4	10	114	1	8	4	32	1312,63	343	18	16	—	—	1	2	—
Кутно	—	2	60	11,5	690	1	1,3	0,72	0,936	1834,82	670	23	23	2	1	1	2	4
			11,4	10	114		11,7	5,7	66,690									
Острова	—	1	11,4	10	114	1	13,7	5,5	75,35	879,36	356	14	14	—	—	1	2	—
Коваль	—	1	11,4	10	114	1	11,7	5,7	66,69	808,70	323	11	11	—	—	—	2	—
Влоцлавскъ	—	2	60	13	780	1	16,43	5,57	91,51	1558,885	460	25	25	2	1	1	2	4
			11,4	10	114													
Нешава	—	1	13	3	39	1	2,86	4	11,44	509,425	258	9	9	—	—	—	2	—
Александровъ	—	1	15	3,3	49,5	2	15,86	5,4	85,64	3723,18	602,79	43	47	2	1	1	2	6
							10,0	4,43	44,30									
Цехоцинскъ	—	1	11,4	10	114	1	7,47	5,86	43,7	311	209,55	5	5	1	1	—	—	—
Итого	—	10	216,40	—	2242,50	9	99,02	—	518,256	10938,50	—	148	150	7	4	5	14	14

Изъ вѣдомости этой оказывается, что на Варшавско-Бромбергской жел. дорогѣ имѣется всего товарныхъ платформъ открытыхъ 10—площадью 2242 к. с. и пакгаузовъ 9—площадью 518 к. с., запасныхъ и разъѣздныхъ путей всего 10938,50 пог. саж. при 148 стрѣлкахъ и 7 поворотныхъ кругахъ. Пакгаузы и товарные платформы на станціяхъ вообще недостаточны и особенно ощутительно это на станціяхъ Кутно и Александровъ.

Число путей на станціи Александровъ весьма недостаточно, и одного существующаго вѣсоваго помоста на ней мало. Всѣхъ вѣсовыхъ помостовъ 5, по одному на станціяхъ: Пнево, Кутно, Острова, Влоцлавскъ и Александровъ.

ВЪДОМОСТЪ

о водоснабженіи Варшавско-Бромбергской желѣзной
дороги.

СТАНЦІИ.	Источник водоснаб- женія.	Разстоя насоса о водопод- емнаго з нія. футы	Н а с о с ь .		Сила паровой машины. Лошади- ной.	Б а к и .		ПРИМЪЧАНІЕ.
			Паровой или ручной.	Поднимаетъ воды въ 1 часъ.		Ч и с л о .	Вмѣсти- мость. Куб. фут.	
				Куб. фут.				
Пнево	Артезіанскій колодезь.	50	паровой.	150	4	4	1168	
Кутно	рѣка.	15	паровой.	279	4	} 4	1222	
»	рѣка.	15	ручной.	93	—			
Острова	Артезіанскій колодезь.	Въ здан	ручной.	98	—	2	584	Въ починкѣ.
Коваль	колодезь.	10	ручной.	80	—	2	584	
Влоцлавскъ	колодезь.	18	ручной.	80	—	2	584	
Нешава	Артезіанскій колодезь.	20	—	—	—	2	584	Въ постройкѣ.
Александровъ	Артезіанскій колодезь.	18	паровой.	160	4	} 2	1036	Въ бездѣйствіи, такъ какъ вода негодится для паровозовъ.
»	такой же колодезь.	42	паровой.	—	—			

**Водоснаб-
женіе.** Изъ приведенной вѣдомости сказывается, что водоснаб-
женіе обильно по Подкомисіа, усматривая на мѣстѣ что на
ст. Александровъ вода получается изъ Артезіанскаго ко-
лодца и сильно портитъ котлы паровозовъ, полагала не-
обходимымъ измѣнить систему водоснабженія и устроить
такое изъ близъ лежащей пограничной рѣки.

**Мастерскія
и паровоз-
ныя зданія.** Мастерскія въ Александровѣ хотя и существуютъ, но
подвижной составъ ремонтируется на Варшавско-Вѣнской
желѣзной дорогѣ, а часть зданія мастерскихъ обращена
нынѣ въ жилое помѣщеніе.

Паровозныя зданія имѣются на ст. Кутно и Влоцлавскѣ
на 4 паровоза, а на ст. Александровъ на 6 паровозовъ.

Означеннаго количества паровозныхъ сараевъ недоста-
точно для Бромбергской желѣзной дороги и какъ паровозы
Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги сопровождаютъ
поѣзда и между Ловичъ и Скерневице, то Управление Вар-
шавско-Вѣнской желѣзной дороги проектировало устройство
новаго паровознаго зданія на ст. Скерневице собственно
для паровозовъ Варшавско-Бромбергской ж. д.

Производство ремонта подвижнаго состава въ мастер-
скихъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги весьма удобно
и практично, но уничтоженіе мастерскихъ бывшихъ на ст.
Александровъ естественно ставитъ Варшавско-Бромберг-
скую желѣзную дорогу въ вѣчную зависимость отъ Вар-
шавско-Вѣнской жел. дороги.

**Подвижной
составъ.** Всѣхъ паровозовъ на Варшавско-Бромбергской желѣз-
ной дорогѣ 33
Изъ нихъ пассажирскихъ 12
„ товаропассажирскихъ 15
„ товарныхъ 6

Паровозы эти всѣ завода Борзига и отапливаются Домбровскимъ каменнымъ углемъ.

Паровозы съ двумя ведущими колесами вѣсомъ . 27 т.
 Паровозы съ 4-мя ведущими колесами 29 т.
 „ „ 6-мя „ „ 35 т.

По числу дней находившихся на дорогѣ паровозы состояли въ ремонтѣ не болѣе 12⁰/₀ а именно:

въ 1875 г. изъ 11765 дней было въ ремонтѣ 1122 д.
 „ 1876 „ „ 12045 „ „ „ „ 1495 „
 „ 1877 „ „ 12045 „ „ „ „ 1054 „
 „ 1878 „ „ 12045 „ „ „ „ 1468 „

69608

Всѣхъ вагоновъ на дорогѣ 642.

Изъ нихъ пассажирскихъ 81, а именно:

І и ІІ класса 21 въ томъ числѣ 12 шестиколесныхъ,
 9 четырехколесныхъ,
 ІІ кл. 6 въ томъ числѣ 5 шестиколесныхъ,
 1 четырехколесный
 ІІ и ІІІ кл 9 шестиколесныхъ
 ІІ, ІІІ и ІV кл. 1 „
 ІІІ кл. 19 въ томъ числѣ 11 „
 8 четырехколесныхъ.
 ІV кл. 24 въ томъ числѣ 16 шестиколесныхъ
 8 четырехколесныхъ.
 Арестантскихъ 1 четырехколесный.

Товарныхъ 561 а именно:

Багажныхъ 12 шестиколесныхъ
 Крытыхъ 264 „
 80 четырехколесныхъ
 Платформъ 50 шестиколесныхъ
 89 „

Вагоновъ для извести	50	четырёхколесныхъ
„ „ лошадей	4	„
„ „ скота	10	„

Подвижной составъ не въ порядкѣ. Отопленіе вагоновъ производится частью паромъ, частью печками а 40 вагоновъ отапливаются грѣлками; отопленіе вообще нехорошо и требуетъ капитальной перемѣны.

**Пробѣгъ
подвижнаго
состава.**

Изъ прилагаемыхъ статистическихъ свѣдѣній усматривается что въ 1878 году паровозы Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги пробѣжали 642,551 вер.
Въ томъ числѣ по своей дорогѣ 424,368 „
по Варш.-Вѣнской. 218,183 „
а какъ паровозы Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги пришли по Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ 191221 версту то паровозы Варшавско-Бромбергской дороги выработали въ пользу своей дороги на чужихъ дорогахъ 16962 версть.

Средній пробѣгъ парсвоза 19462. За пробѣгъ паровозовъ по Скерневице Ловичскому участку за 67080 версть получено 28748 р. 50 к. т. е. за версту 0.4285 р.

Вагоны Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги прошли всего 11,341,085 р.

Въ томъ числѣ по своей дорогѣ . 2,455,554 в.

По чужимъ желѣзн. дорогамъ . . 8,885,531 „

За тѣмъ собственные вагоны пробѣжали по чужимъ дорогамъ осе-версть 21278584

Чужіе вагоны пробѣжали по Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ осе-версть. 17444780
 т. е. вагоны Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги пробѣжали по чужимъ дорогамъ болѣе осе-версть 3833804
 за что и получила вознагражденіе 26422.54 т. е. 0.68 к. за осе версту. Средняя нагрузка оси составляла въ пассажирскомъ движеніи 27%₀ должной нагрузки а въ товарномъ движеніи 52%₀.

Изъ прилагаемой статистики движенія по желѣзной дороге оказывается: что преимущественно пассажирское движеніе идетъ по направленіе къ Ловичу изъ Александрово и что общее количество перевозимыхъ пассажировъ дошло уже до 639/т. человекъ при чемъ главнѣйшее число составляли пассажиры IV и III классовъ. **Движеніе по дорогѣ.**

Среднее протяженіе пройденное однимъ пассажиромъ составляетъ около 49 версть тогда какъ средній пробѣгъ поѣзда составляетъ 108 версть.

Товарное же движеніе по дорогѣ идетъ уже въ другомъ направленіи а именно двѣ трети всего перевозимаго товара идутъ къ Александрову а 1/3 миль къ Ловичу.

Количество перевозимыхъ товаровъ перешло за 26 мил. пуд., при чемъ среднее пространство проходимое товаромъ составляетъ около 80 версть.

Выручка съ пудо-версты составляетъ около 0.03 к.

Главнѣйшія товары составляютъ товары перевозимые по IV классу, затѣмъ каменный уголь и товары III класса. Перевозка муки и строеваго лѣса значительно ослабла за послѣдніе годы.

**Финансовое
положеніе.** Общій приходъ дороги составлялъ въ 1878 году 9780 руб. 45 коп. съ версты и соразмѣрно стоимости дороги представлялъ 21,48%.

Расходъ же по дорогѣ составлялъ 7462 руб. 11 коп. такъ что остатка чистаго дохода уже было достаточно на уплату гарантированныхъ процентовъ и излишекъ зачислялся въ запасный капиталъ.

Всего съ 1869 года по конецъ 1876 года Правительствомъ было доплочено до размѣровъ гарантіи 1.365,665 руб. 92 коп.

Изъ расходовъ производимыхъ Управленіемъ является высокимъ расходъ на ремонтъ подвижнаго состава составляющій 3294 р. 41 к. на версту дороги и 1 р. на версту полезнаго пробѣга поѣзда. Расходъ этотъ долженъ и можетъ быть сокращенъ тѣмъ болѣе что подвижной составъ содержится не въ должномъ порядкѣ.

Кромѣ того съ 1869 года по 1876 включительно произведено экстраординарныхъ расходовъ на сумму 923796 р. 60 к. изъ доходовъ эксплуатаціи которое Правительство какъ бы заплатило изъ суммы 1365665 р. 92 к. На эту сумму 923796 р. 60 к. должна быть увеличена стоимость дороги и по мнѣнію Подкоммисіи часть акцій оставшихся въ рукахъ Совѣта Управленія Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги должна была бы быть передана въ руки Правительства дабы тѣмъ погасить часть вышеупотрянутой суммы за экстраординарные расходы.

**Заключеніе
подком-
мисіи.** Общее состояніе Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги, представляется нѣсколько лучшимъ съ технической стороны нежели Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, хотя служба тракціи общая для обѣихъ дорогъ, также не-

достаточно извлекаетъ пользу изъ подвижнаго состава. Въ силу этого расходы тракціи на версту пробѣга поѣздовъ составляютъ уже около 1 р., а на пудо-версту 0.0206 к., т. е. болѣе $\frac{1}{50}$ коп.

Величина этого расхода главнѣйшимъ образомъ зависитъ отъ неправильнаго распредѣленія службы тракціи, такъ какъ паровозы и Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги также какъ и Варшавско Вѣнской желѣзной дороги пробѣгаютъ въ годъ лишь 19 т. верстъ.

Весь итогъ расходовъ по Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ доходитъ до 2 р. 28 к. на версту поѣзда, а на пудо-версту до 0.04676, т. е. до $\frac{1}{22}$ коп.

Понятно, что при такомъ расходѣ на содержаніе дороги и движенія по оной, нѣтъ возможности получать чистый доходъ и, по мнѣнію Подкоммисіи, результаты 1879 года должны быть въ финансовомъ отношеніи много хуже предпоследнихъ 2-хъ лѣтъ и опять потребуетъся приплата Правительственной гарантіи.

Сравнивая статистику движенія и расходы Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги съ результатами для Варшавско-Бромбергской оказывается:

1) что средняя выручка на этихъ дорогахъ съ пассажиро-версты:

для Варшавско-Вѣнской		для Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г.	1,26	1,36
„ 1876 „	1,29	1,42
„ 1877 „	1,26	1,34
„ 1878 „	1,28	1,42

съ пудо-версты:

для Варшавско-Вѣнской		для Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г.	0,024	0,035
„ 1876 „	0,022	0,032
„ 1877 „	0,021	0,030
„ 1878 „	0,022	0,033

2) что общій доходъ на этихъ дорогахъ на версту пробѣга поѣзда:

для Варшавско-Вѣнской		для Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г.	2,27	2,31
„ 1876 „	2,21	2,22
„ 1877 „	2,52	2,63
„ 1878 „	2,70	3,00

на пудо-версту, включая и пассажировъ, считая каждаго пассажира въ 5 пудовъ:

для Варшавско-Вѣнской		для Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г.	0,036	0,065
„ 1876 „	0,033	0,059
„ 1877 „	0,034	0,057
„ 1878 „	0,035	0,060

Казалось бы, при такомъ положеніи дѣлъ и при общемъ управленіи обѣими дорогами, результаты доходности должны были бы быть блестящими для Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги въ виду того, что Варшавско-Вѣнская дорога получаетъ почти 11% чистой прибыли на затраченный капиталъ; но въ дѣйствительности дѣло представляется далеко не въ столь блестящемъ видѣ.

Сравнивая расходы этихъ двухъ дорогъ оказывается:

Расходы по Центральному Управленію и Управленію дороги на Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ меньше

на версту дороги противъ Варшавско-Вѣнской, но нѣсколько больше на версту поѣзда. Расходы же прочіе какъ-то по ремонту пути и движущей силѣ значительно превосходятъ расходы по Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ.

Такъ по ремонту пути:

	Варшавско-Вѣнской	Варшавско-Бромбер.
	на версту дороги	
въ 1875 г.	1328 р. 10 к.	1528,90
„ 1876 „	1437 „ 76 „	1628,70
„ 1877 „	1444 „ 50 „	1710,28
„ 1878 „	1740 „ 76 „	2215,69

Но, приведя длину путей въ линейную длину, т. е. взявши сумму главныхъ путей и прибавивъ полусумму развѣдныхъ путей и боковыхъ вѣтвей, оказывается, что расходы по ремонту пути изданій на линейную версту дороги:

	по Варшавско-Вѣнской	Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г.	853,91	1343 р. 24 к.
„ 1876 „	912,77	1397 „ 28 „
„ 1877 „	914,28	1492 „ 54 „
„ 1878 „	1091,50	1566 „ 52 „

Расходы же по движущей силѣ, т. е. тяги и ремонту подвижнаго состава, при сравненіи ихъ на версту полезнаго пробѣга поѣзда, являются тоже преувеличенными на Варшавско-Бромбергской сравнительно съ Варшавско-Вѣнскою желѣзною дорогою.

Дѣйствительно расходы эти на версту полезнаго пробѣга поѣзда:

	по Варшавско Вѣнской	Варшавско Бромбер.
въ 1875 г.	53,925	80,491
„ 1876 „	50,160	80,313
„ 1877 „	54,724	89,797
„ 1878 „	57,312	100,910

Отопленіе версты пройденной паровозомъ составляетъ для дороги Варшавско-Вѣнской 4,94 к., а для Варшавско-Бромбергской 8,49 коп.

Казалось бы страннымъ, какъ двѣ дороги, управляемыя однимъ и тѣмъ же лицомъ и одними и тѣми же начальниками службъ, столь различествуютъ въ расходахъ, тѣмъ болѣе, что Варшавско-Бромбергская желѣзная дорога пользуется правительственною гарантіею, а Варшавско-Вѣнская таковою не пользуется.

Общая узкая заграничная колея, общее управленіе или вѣрнѣе владѣніе подвижнымъ составомъ и постоянный обмѣнъ вагоновъ съ заграничными дорогами, прилегающими какъ къ Варшавско-Вѣнской, такъ и къ Бромбергской желѣзнымъ дорогамъ, усложняютъ расчеты выручки и расходовъ каждой дороги отдѣльно, тѣмъ болѣе, какъ было выше упомянуто, что Бромбергская подлежитъ гарантіи Правительства, а Вѣнская напротивъ лишь платитъ арендную плату. Такое необходимое раздѣленіе счетоводства хозяйства, находящагося въ однихъ рукахъ, невольно возбуждаетъ толки и подозрѣнія, можетъ быть и несправедливые, но не менѣе того существующіе.

Нѣтъ сомнѣнія, что совершенное объединеніе этихъ линій могло бы имъ принести только пользу. Вообще соединеніе нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ совершенно общіе интересы, признано уже полезнымъ и желательнымъ какъ въ отношеніи удешевленія расходовъ на

управленіе, такъ и на принятія общихъ мѣръ для болѣе правильнаго прямаго сообщенія, и если первый опытъ такого соединенія Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ не привелъ къ желаемому результату, то неудачу эту надо искать въ другихъ какихъ-либо причинахъ, а никакъ не въ самомъ основаніи мысли, что соединеніе цѣлой группы дорогъ могло бы быть не цѣлесообразнымъ.

На основаніи вышеизложеннаго Подкомиссія полагаетъ крайне полезнымъ скорѣйшее слитіе Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги съ Варшавско-Вѣнскою и учрежденіе до тѣхъ поръ болѣе строгаго контроля надъ счетоводствомъ этихъ дорогъ и взаимными ихъ отношеніями. Печатаемая настоящае описаніе положенія Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги, получили отчетъ за 1879 годъ изъ коего оказывается, что въ дѣйствительности въ 1879 г. доходъ составилъ . . . 1332775 р. 55 к.

расходъ 1229129 „ 54¹/₂ „

Затѣмъ чистая прибыль. 103646 р. 00¹/₂ к.

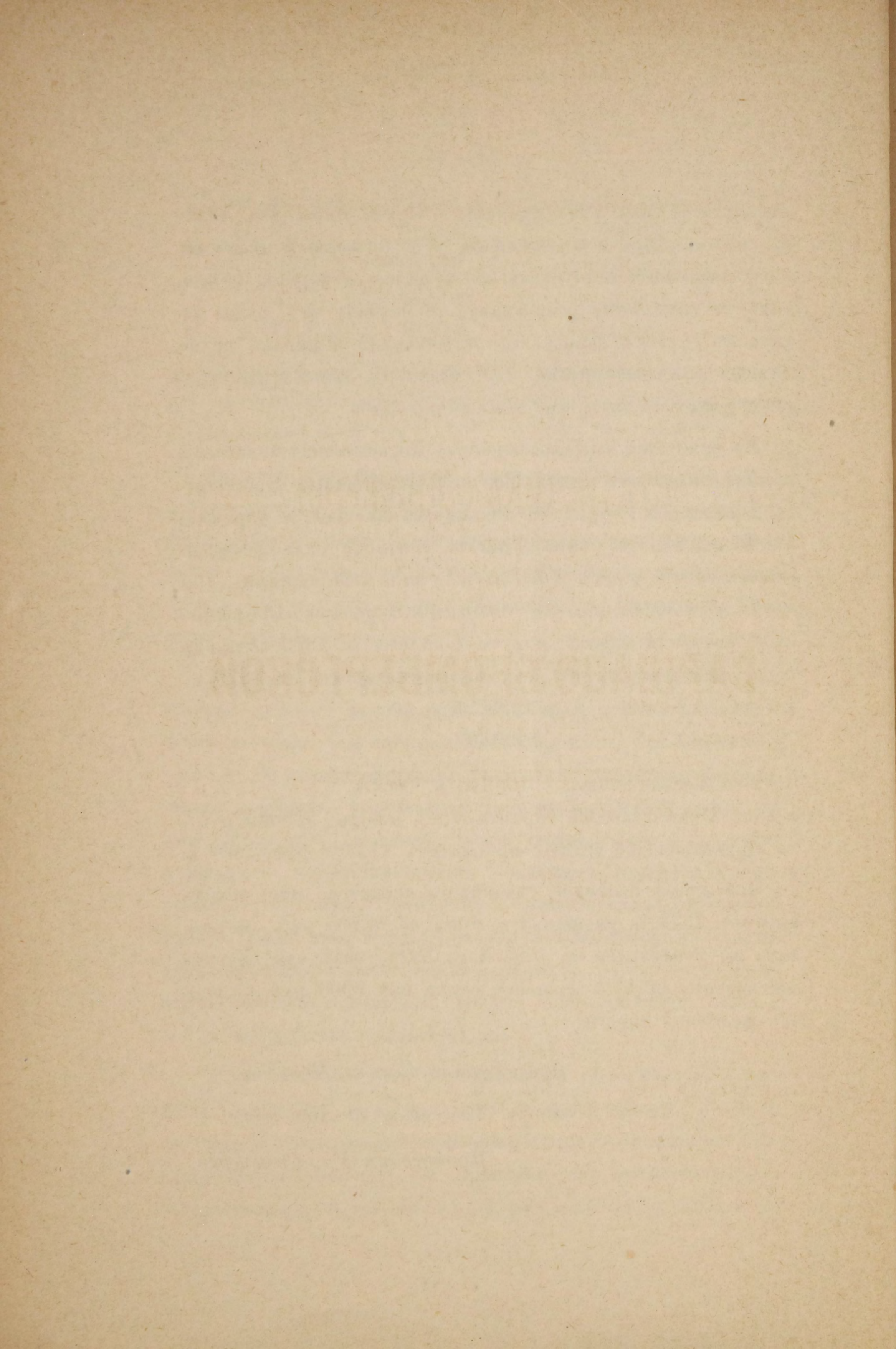
а какъ Правительство гарантируетъ доходъ 279045 руб., то Правительство должно приплатить 175398 руб. 99¹/₂ к.

При этомъ особенно страннымъ является, что доходъ противъ 1878 г. уменьшился лишь на 83700 руб., а расходъ же увеличился на 199354 р. 38¹/₂, такъ что расходъ составляетъ 99,22% валоваго сбора или 8960 руб. на версту желѣзной дороги.

Предсѣдатель *Баронъ Менденъ.*

Члены Комисіи: Инженеръ *А. Петлинъ.*

Профессоръ *Гр. Симоненко.*



СТАТИСТИКА ДВИЖЕНІЯ

ПО

ВАРШАВО-БРОМБЕРГСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

П А С С А Ж И Р С К О 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 .			в е з е н о п а с с а ж и р о в ъ .					
	Число поѣздовъ.	Пробѣгъ поѣздовъ въ верстахъ.	Средній пробѣгъ поѣзда.	I класса.	I класса.	III класса.	IV класса.	Воинскихъ чиновъ.	И Т О Г О .
1879	2196	219941	100	9874	76855	227360	50417	21150	385656
1878	2265	244775	108	11151	81485	147625	172417	26220	439298
1877	2217	243373	109	9260	69559	107629	194970	20862	402280
1876	2222	258867	117	10167	75126	102779	182334	13784	384190
1875	2346	237811	106	11141	84214	101882	175666	29709	402612
1874	1496	196245	131	11169	89238	98556	179120	38268	416351
1873	1508	216727	143	9499	82852	91415	175646	31331	390743
1872	1476	198902	134	8667	82310	89281	155951	26590	362799
1871	1457	189742	130	7134	76619	83778	137805	21956	327292
1870	1562	201031	128	6184	72742	81908	138849	26072	325755
1869	5562	167143	107	6034	50477	101676	136555	17378	312120

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

Годъ.	На каждый поѣздъ приходится.		Пассажиро- версть.	Выручка.	П е р е в е з е н о к л а д и.			Выручка.
	Въ Александровъ.	Въ Ловичъ.			Багажа.	Экипажей, со- бакъ и живот.	Итого пере- везено пуд.	
1879	150352	214154	18607558	288793	165537	659334	824871	47813
1878	184626	254672	21594598	306009	153734	628092	781826	44902
1877	168417	234863	19752352	265283	127608	965397	1093005	52679
1876	163576	220614	19510486	276118	139910	682422	822332	42586
1875	166551	236061	21227192	287874	150413	566717	717130	40250
1874	173665	243176	21726971	281223	146409	259323	405732	31562
1873	161741	229002	21085142	268973	137893	287704	425597	32283
1872	151590	211209	18456209	243455	125121	491731	616852	35229
1871	135268	192024	15881005	210144	117885	277947	396802	22863
1870	191230	134525	16235842	207414	103890	419177	520367	30391
1869	130286	181834	15064721	186951	109602	211493	321095	19546

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

Годъ.	На каждый поѣздъ приходится.		Среднее протяженіе верстъ сдѣланныхъ пассажиромъ.	Средняя выручка поѣзда.			Средняя выручка.			
	Пассажировъ.	Клади пудовъ.		Съ пассажировъ.	Съ клади.	ИТОГО.	Съ пассажира.	Съ клади пуда.	Съ пассажира вер.	Съ поѣзда верст.
							Коп.	Коп.	Коп.	Р.К.
1879	176	376	48,25	131,99	21,77	153,76	75	5,796	1,557	1,53
1878	194	345	49,15	135,15	19,82	154,97	69,5	5,743	1,417	1,43
1877	181	493	49,10	119,65	23,76	143,41	66	4,819	1,343	1,38
1876	173	370	50,78	124,27	19,48	143,75	71 ¹ / ₂	5,178	1,415	1,23
1875	171	305	52,72	122,71	17,67	140,38	71 ¹ / ₂	5,608	1,356	1,39
1874	278	271	52,18	187,98	21,09	209,07	67,5	7,779	1,293	1,59
1873	259	282	53,96	178,36	21,40	199,76	68,5	7,585	1,275	1,39
1872	245	418	50,87	164,94	23,86	188,80	67	5,711	1,319	1,40
1871	224	272	48,52	144,23	15,69	159,92	64,5	5,761	1,323	1,23
1870	208	334	50,14	132,78	19,45	152,23	63,5	5,810	1,277	1,18
1869	199	205	48,26	119,68	12,51	132,19	59	6,087	1,240	1,23

Т О В А Р Н О Е Д В И Ж Е Н И Е.

Г О Д Ъ.	Т о в а р н ы е п о ъ з д а.			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.				
	Число поѣздовъ.	Пробѣгъ поѣздовъ.	Средній пробѣгъ поѣзда.	Большой скорости.	I класса.	II класса.	III класса.	Мука и хлѣбъ крупно молот.
1879	3247	241623	71	37372	962361	494562	182881	35104
1878	3066	227616	74	96396	962361	536715	259139	6231
1877	3120	230493	74	76260	697504	426201	296789	35175
1876	2968	230430	77	89846	802507	497506	318583	22576
1875	2994	263259	88	90786	844823	517519	270894	23266
1874	3750	272576	73	76472	762495	477123	237424	41838
1873	3846	283205	74	70507	736402	480529	238954	35860
1872	3433	290362	84	64432	730257	440760	229755	41174
1871	4218	321711	76	59644	607243	385139	147509	72286
1870	3426	271153	79	48528	547297	361504	121964	64159
1869	2338	172714	73	45399	582982	388316	109601	88266

Т О В А Р Н О Е

П е р е в е з е н о т о в а р о в

ГОДЪ.	П е р е в е з е н о т о в а р о в		
	I класса.	II класса.	III класса.
1879	28022	3523804	3508634
1878	44226	2491011	5556399
1877	50561	2033047	6067833
1876	49015	2205716	6703976
1875	66813	2413968	5634285
1874	73429	2262427	6711963
1873	84047	2030613	5962680
1872	73865	2030944	4083302
1871	47942	1983553	6189028
1870	56875	2245087	5376810
1869	85645	2276818	3078066

Д В И Ж Е Н И Е.

ц ъ л ы м и в а г о н а м и.

IV класса.	Строит. лѣсъ.	Известь и известковый камень.	Навозъ.	Каменный уголь.
8563820	39477	874983	18927	8292418
8101268	70866	930025	23144	6350988
6475264	46567	830259	9196	5397610
3878810	30601	881574	8950	6013137
3302864	92443	653997	3765	3434470
3491134	123728	819656	8058	3787589
3517278	123464	786322	1862	3803473
2273986	—	571971	—	4153733
2674558	—	541675	—	4993997
3236826	—	474703	—	4152017
2562439	—	439824	—	3328887

ГОДЪ.	Т О В А Р Н О Е			
	П е р е в е з е н о т о в а р о в ъ.			
	Служебныя перевозки.	И Т О Г О.	В ъ т о м ъ ч и с л ѣ.	
Къ Л о в и ч у.			Къ Александрову.	
1879	1284112	27896412	10026038	17870374
1878	831494	26260283	8647743	17612540
1877	674019	23116293	7422019	15694274
1876	938195	22440992	10229861	12211131
1875	1260864	18610734	9223697	9387037
1874	604777	19478113	9143715	10334398
1873	516312	1838303	9976512	8411791
1872	357048	15051227	6793542	8255685
1871	420149	18122714	7012603	11110111
1870	598928	17284628	4585103	12699525
1869	494531	13502555	4392634	9109921

Среднее пространство пройденное пуд. груз. верстъ.	С р е д н я я в ы р у ч к а.			Въ каждомъ поѣздѣ находится груза.
	Съ п о ѣ з д а.	Съ п у д а.	Съ пудо-версты.	
	Руб. Коп.	Коп.	Коп.	
80	211,25	2,57	0,03124	8196
79,21	214,88	2,59	0,0327	8565
81,03	176,55	2,38	0,0302	7409
77,46	178,78	2,46	0,0318	7560
85,78	142,30	2,97	0,0355	6216
81,09	141,26	2,80	0,0345	5194
82,33	129,35	2,78	0,0338	4781
79,16	120,07	2,80	0,0354	4384
84,84	108,36	2,58	0,0304	4296
84,70	136,15	2,79	0,0330	5045
74,41	156,71	2,80	0,0379	5775

П Р И Х О Д Ъ Д О Р О Г И.

ГОДЪ.	Длина дороги по главному пути.	Общій пробѣгъ поѣздовъ.	Полезный пробѣгъ поѣздовъ.	Линейная длина дороги съ развѣтвѣнками и вѣтвями.	Съ пассажирскаго движенія.			Съ товарнаго движенія.		
					ВСЕГО.	На версту дороги.	На версту полезнаго пробѣга поѣзда.	ВСЕГО.	На версту дороги.	На версту полезнаго пробѣга поѣзда.
1879	137,893	482974	461764	150,660	337648	2446,72 ^{1/2}	0.69,910	702951,20 ^{1/2}	5093,84	1.45,546
1878	137,893	472391	450528	150,660	351196,30 ^{1/2}	2544,90	0.77,952	679820,31 ^{1/2}	4926,23	1.50,894
1877	137,893	473866	451227	150,660	318244,91 ^{1/2}	2306,11 ^{1/2}	0.70,528	570339,76 ^{1/2}	4132,89 ^{1/2}	1.26,398
1876	137,893	489297	463396	—	319415,26	2314,60	0.68,929	542656,74 ^{1/2}	3932,29 ^{1/2}	1.17,105
1875	137,893	501070	448756	—	329342,94	2386,53	0.73,691	537364,45 ^{1/2}	3893,90	1.19,744
1874	137,893	468821	429744	149,512	314279,79	2277,39	0.73,131	548221,47	3972,61 ^{1/2}	1.27,569
1873	137,893	499933	479093	149,512	301746,01	2186,56	0.62,982	510600,50 ^{1/2}	3700,00	1.06,576
1872	137,893	489264	442413	—	279076,77	2022,29	0.63,080	432167,81 ^{1/2}	3131,65	0.97,684
1871	137,893	510453	479432	—	233151,02	1689,50	0.48,630	473654,23	3432,27	0.98,795
1870	137,893	472184	422413	—	238017,69 ^{1/2}	1724,76	0.56,347	488301,24 ^{1/2}	3538,41	1.15,598
1869	137,893	339857	301223	—	206504,42 ^{1/2}	1496,40 ^{1/2}	0.68,555	382737,42	2773,46	1.27,061

П Р И Х О Д Ъ.				И Т О Г О.				
ГОДЪ.	Р а з и ы е д о х о д ы.			В с е г о.	На версту до- роги.	На версту по- лезнаго пробѣга поѣздовъ.	На версту пробѣга вагона.	Соразмѣрно стоимости дороги.
	ВСЕГО.	Н а в е р с т у.						
		Дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.					
1879	292175,62 ¹ / ₂	2117,21	0.60,495	332775,55	9657,78	Рубли. Коп. 2.75,951	Копѣйки. 11,54	21,21 ⁰ / ₀
1878	318686,52 ¹ / ₂	2309,32	0.70,736	349703,14 ¹ / ₂	9780,45	2.99,582	12,46	21,48 ⁰ / ₀
1877	297512,57 ¹ / ₂	2155,89	0.65,934	186097,25 ¹ / ₂	8594,90	2.62,860	11,82	18,89 ⁰ / ₀
1876	166096,80	1203,60	0.35,843	1028168,80 ¹ / ₂	7450,49	2.21,876	10,57	16,37 ⁰ / ₀
1875	171653,20 ¹ / ₂	1243,86	0.38,251	1038360,60	7524,34	2.31,386	9,88	16,54 ⁰ / ₀
1874	168863,32	1223,64 ¹ / ₂	0.39,293	1031364,58	7473,65	2.39,994	10,42	17,05 ⁰ / ₀
1873	171822,24 ¹ / ₂	1252,33	0.35,864	984168,76	7131,65	2.05,423	10,95	15,60 ⁰ / ₀
1872	186644,13	1352,49	0.42,187	1897888,71 ¹ / ₂	6506,44	2.0,2952	11,53	14,23 ⁰ / ₀
1871	135173,01 ¹ / ₂	979,51	0.28,194	841978,26 ¹ / ₂	6101,29	1.75,619	10,81	13,35 ⁰ / ₀
1870	97234,84 ¹ / ₂	704,60	0.23,018	823553,78 ¹ / ₂	5967,78	1.94,964	8,97	13,06 ⁰ / ₀
1869	85185,45 ¹ / ₂	617,28	0.28,279	674427,30	4887,15	2.23,896	8,89	10,67 ⁰ / ₀

РАС

Годъ.	Содержаніе центрального Управленія		
	Всего.	НАВЕРСТУ.	
		дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.
1879	65295	473,15	0.13.519
1878	52921,47	383,48	0.11,746
1877	40098,66	290,57	0.07,408
1876	33898,90	245,64	0.07,315
1875	26128,61	189,33	0.05,822
1874	25908,28 ^{1/2}	187,74	0.06,028
1873	23725,08	171,92	0.04,952
1872	25639,10	186,51	0.05,817
1871	24466,94	177,30	0.05,103
1870	21435,92	155,33	0.05,074

ХОДЪ.

Содержаніе Управленія дорогою.			Ремонтъ пути и зданій.	
Всего.	НАВЕРСТУ.		Всего.	На версту линейной длины до- роги.
	Дороги.	Полезнаго пробѣга по- ѣзда.		
114967,89	833,10	0.23,804	434509,67	2883,90
97140,41	703,91	0.21,561	305675,29	2029,50
90093,80	652,85	0.19,966	236019,11	1566,56
83664,22	606,26	0.18,054	224761,16	1492,80
88166,69	638,88	0.19,646	210506,06	1397,22
81672,71 ^{1/2}	591,83	0.19,004	202371,51	1343,24
69562,29 ^{1/2}	504,06	0.14,519	198513,10	—
82323,10	596,54	0.18,607	145906,87 ^{1/2}	—
73248,99	530,78	0.15,278	42189,24 ^{1/2}	—
64174,73	465,04	0.15,192	111256,01 ^{1/2}	—

РАС

Г О Д Ъ.	Содержаніе и ремонтъ пути и зданій.		Д в и ж е н і е.		
	Н А В Е Р С Т У.		В С Е Г О.	Н А В Е Р С Т У.	
	Дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.		Дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.
1979	3148,62	0.89,965	128069,06	928,04	0.26,516
1878	2215,69	0.67,868	119318,77	864,62	0.26,484
1877	1710,28	0.52,306	114222,40	828,20	0.25,329
1876	1628,70	0.48,503	113354,24	821,40	0.24,461
1875	1528,40	0.46,908	109552,34	793,85	0.24,412
1874	1466,46	0.47,091	109139,81 ^{1/2}	790,86	0.25,396
1873	1438,50	0.41,435	103986,43	753,52	0.21,704
1872	1057,29	0.32,979	99640,10	722,03	0.22,522
1871	305,71	0.08,799	96562,97	699,74	0.20,141
1870	806,20	0.26,338	84600,50	613,04	0.20,027
1869	—	—	—	—	—

Х О Д Ъ.

Д в и ж у щ а я с и л а.			Экстраординарные расходы.		
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 про- бѣга поѣзда.		Дороги.	Полезнаго про- бѣга поѣзда.
486287,91	3523,82	1.00,686	—	—	—
454629,21	3294,41	1.00,910	—	—	—
405191,71	2936,17	0.89,797	—	—	—
372167,81	2696,86	0.80,313	14532,25	105.30	0.03,136
361209,60	2617,46	0.80,491	38887,94	281.79	0.08,665
380710,83	2758,77	0.88,590	43210,29	313.12	0.10,034
364315,15	2639,97	0.76,042	133501,06	967.40	0.27,864
287453,79 ^{1/2}	2082,99	0.64,974	245539,61 ^{1/2}	1779.27	0.55,500
345122,05 ^{1/2}	2500,88	0.71,985	249641,01	1808.99	0.52,070
248304,86 ^{1/2}	1799,31	0.58,782	198484,44	1438.29	0.46,988
—	—	—	923796,60	—	—

Годъ.	Р А С Х О Д Ъ.		
	И Т О Г О.		
	Сумма расходовъ.	Н а в е р с т у.	
Дороги.		Полезнаго пробѣга поѣзда.	
1879	1229129,54	8906,73	2.54,490
1878	1029775,16	7462,11	2.28,569
1877	885695,58 ¹ / ₂	6418,07	1.94,806
1876	842378,60	6104,16	1.81,782
1875	834450,20 ¹ / ₂	6046,71	1.85,944
1874	843013,44	6108,78	1.96,163
1873	893602,11 ¹ / ₂	6475,37	1.86,516
1872	886602,58 ¹ / ₂	6427,38	2.00,401
1871	831231,21	6026,90	1.73,378
1870	728256,47	5277,22	1.72,404
1869	593682,11	4302,04	1.97,090

О с т а т о к ъ д о х о д а.	Отчислено въ за- пасный капиталъ.	Приплата Прави- тельства.
319927,98 ¹ / ₂	40882,98 ¹ / ₂	—
300401,67	21356,67	—
185790,20 ¹ / ₂	—	93204,79 ¹ / ₂
203910,39 ¹ / ₂	—	75134,60 ¹ / ₂
188351,20 ¹ / ₂	—	90693,86 ¹ / ₂
90566,64 ¹ / ₂	—	188478,35 ¹ / ₂
11286,13	—	267758,87
10747,06 ¹ / ₂	—	268297,93 ¹ / ₂
95297,31 ¹ / ₂	—	183747,68 ¹ / ₂
80745,19	—	198299,81

РАБОТА ПОДВИЖ

ГОДЪ.	Число паровозовъ.	Пройдено производительныхъ паровозо-верстъ.		
		Всего.	Въ томъ числѣ по В.-В. жел. дор.	Паровозами В.-В. жел. дор. пройдено верстъ.
1878	33	642551	218183	191221
1877	33	675052	235721	161095
1876	33	610246	125136	130091
1875	26	659099	152428	133136
1874	26	673634	155863	117530
1873	26	639709	162597	101181
1872	26	608419	51502	70346
1871	26	707024	79173	38972
1870	22	602934	38388	48107
1869	22	469560	38514	56469

НАГО СОСТАВА.

Средній про-бѣгъ паровозовъ.	Число вагоновъ.		Пробѣгъ вагоновъ.		
	Пассаж.	Товарн.	Пассаж.	Товарн.	Итого.
19471	93	548	2255032	9086053	11341085
20456	93	548	1971667	8656690	10628357
18492	93	548	2035367	7536344	9571711
19972	93	548	1998914	6977195	8976109
25909	93	548	2338995	8070567	10409562
24604	93	548	2213385	7642096	9855481
23400	81	494	1994455	6347275	8341731
27220	82	410	2129326	6986489	9115815
27405	70	410	1747813	6715718	8463531
21346	70	410	1762490	4896964	6659454

РАБОТА ПОДВИЖНАГО

ГОДЪ.	Вагоны прошли по своей дорогѣ.			Чужіе вагоны прошли по Бр. ж. д.		
	Пассажи- рскихъ.	Товарныхъ.	Итого.	Пассажи- рскихъ.	Товарныхъ.	Итого.
1878	1073967	1381587	2455554	837645	7533243	8370888
1877	967181	1536841	2504022	868284	6657252	7525536
1876	1064736	1593560	2658296	773732	6293650	7067382
1875	966871	1861909	2828780	997003	6674267	7671270
1874	1124641	1784451	2909048	542694	6390200	6932894
1873	1133854	1169103	2302957	610162	6067791	6677953
1872	973476	1585891	2559367	410184	4814787	5224971
1871	860031	1627254	2487285	402167	4899088	5301255
1870	1035202	2008629	3043831	510048	5619142	6129190
1869	1069942	2088556	3158498	351093	4074533	4425626

СОСТАВА.

Средній составъ поѣзда по числу вагоновъ.

ГОДЪ.	Всѣ вагоны прошли по Бр. ж. д.			Пассажирскихъ.	Товарныхъ.
	Пассажи- рскихъ.	Товарныхъ.	Итого.		
1878	1911612	8914830	10826442	8	32
1877	1835465	8194093	10029552	—	—
1876	1838468	7887210	9725678	—	—
1875	1963874	8336172	10500046	—	—
1874	1717335	8174657	9891992	—	—
1873	1744016	7236894	8980910	—	—
1872	1383660	6400678	7784338	—	—
1871	1262198	6526342	7788540	—	—
1870	1545251	7627771	9173022	—	—
1869	1421035	6163089	7584125	—	—

Инженеръ Алексѣй Петлинъ.

