

Варшавская Подкомисія.

645/04
6-4

385/09
P-76

1 аз.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

О П И С А Н И Е

ЛОДЗИНСКОЙ ФАБРИЧНОЙ
ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ.

М

[SD]

385
P76 Ф

www.aroundspb.ru
scan by D.Fokin

ВАРШАВСКАЯ ПОДКОММИСІЯ.

ОПИСАНІЕ

Лодзинской фабричной желѣзной дороги.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На основаніи этого договора и устава, обществомъ приступлено къ постройкѣ дороги въ Августѣ мѣсяцѣ, 1865 года, и дорога открыта для движенія съ $\frac{20 \text{ мая}}{1 \text{ июня}}$ 1866 года.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Скрепления, общепринятые для стальныхъ рельсовъ, причемъ для сопротивленія угону рельсъ, употребляются клемщи.

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

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

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

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

Всѣхъ перѣездовъ на линіи 32 и большая часть изъ нихъ находится при сторожевыхъ домахъ, и всѣ они мѣщенные. Переѣзды затворяются выдвижными барьерами.

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

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

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

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

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

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

Пассажирское зданіе мало и неудобно, и малая

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

Количество путей недостаточно и для отправленія и приема товаровъ иѣть никакихъ устройствъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Пассажирское зданіе тѣсно и жилыя въ немъ помѣщенія недостаточны.

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

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

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

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

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

Для выгрузки угля вдоль устроенного пути длиною, 320 сажень—отведены мѣста отдаваемыя въ аренду заводчикамъ всего 4300 квадр. сажень, при чемъ вагоны сортироваться не могутъ, и, за отсутствіемъ разъѣзда на этомъ пути, задерживаются до выгрузки послѣдняго, находящагося на пути, вагона отчего является непроизводительный простой большей части поданныхъ подъ выгрузку вагоновъ.

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

Удобное помѣщеніе вѣсоваго помоста необходимо.

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

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

Подвижной составъ запущенъ.

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

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

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

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

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

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

Дорога имѣеть особаго управляющаго въ рукахъ

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

Цисьменныхъ заявлений и жалобъ было подано комиссіи только четыре, но за то словесныя жалобы комиссія должна была выслушивать, иѣсколько часовъ съ ряду, отъ представителей почти всѣхъ фабрикантовъ, грузоотправителей и товарополучателей—всѣ эти жалобы относятся:

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

Всѣ эти заявленія и жалобы имѣютъ полное основаніе.

По 1-му пункту:

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

сходить той, которая нормально определена для Варшавско-Бромбергской железнодорожной дороги.

На этой дороге каменный уголь перевозится по $\frac{1}{54}$ копейки с пуда и версты, на Лодзинской же по $\frac{1}{2}$ копейки.

По 2-му пункту:

Станция Лодзь не находится в прямом сообщении с Петербургом и Ригой, что темъ менѣе объяснимо, что дорога в прямом сообщении с главными станциями Петербурго-Варшавской и Риго-Динабургской дорогами.

По 3-му пункту:

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

По 4-му пункту.

Недостатокъ пакгаузовъ и платформъ чрезвычайный. Вследствіе заявлений комиссіи, лѣтомъ 1879 года — была выстроена одна крытая платформа, но это далеко недостаточно. Комиссія осматривала дорогу весной — другой разъ осенью, гдѣ особаго на-

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

По 5-му пункту.

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

По 6-му пункту.

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

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

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

Подкоммісія нашла, что большое количество товара было выгружено на землю въ грязь и что нижние мѣшки выгруженной соли уже на половину расстяли. Совѣтъ отвѣчаетъ обѣ одномъ мѣшкѣ, подмоченному, будто-бы, отъ того, что съ брезента, кото-

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

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

Впрочемъ, какъ выше уже сказано, по приѣздѣ въ Лодзь-Подкоммісія едва успѣвала записывать всѣ эти заявленія которыхъ ей были сдѣланы почти всѣми лицами имѣющими какое либо дѣло съ дорогой.

Найденные беспорядки также объясняются управлениемъ не обычайно быстрымъ развитіемъ товарного движения, котораго нельзя было предвидеть.

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

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

Относительно пассажирскаго движенія возрастаніе тоже произошло въ слѣдующемъ порядкѣ:

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

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

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

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

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

на сумму 159.056 р. 25 к. каковые на основаніи устава не должны пользоваться гарантіею и тѣмъ болѣе служить удержаніемъ изъ эксплоатационныхъ доходовъ.

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

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

Но въ виду малаго движеніяожидаемаго въ первые годы эксплоатациіи, Совѣтъ управлениія 13 (25) Июня 1866 г. за № 326, вошелъ съ представлениемъ къ г-ну начальнику управлениія путей сообщенія въ Царствѣ Польскомъ объ исходатайствованіи Высочайшаго разрѣшенія—пріобрѣсть на первое время только

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

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

управління увеличена была до 120000 р. въ акціяхъ.

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

Изъ отчисленнаго такимъ образомъ капитала 120.000 руб. акціями, который наросшими процентами увеличился номинально до 128.623 руб. 4 к. куплены: Дѣйствительная стоимость паровоза 19.841 р. 36 $\frac{1}{2}$ к. но такъ какъ для уплаты этой суммы израсходовано акціями 27 506 руб. 31 к. а акціи считались *al pari* въ суммѣ 120.000 р. то въ балансе расходъ значится показанной суммой.

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

Итого 128,623 р. 4 к.

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

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

Въ 1878 г. изъ *доходовъ эксплоатациіи* пріобрѣтенъ еще одинъ—шестой паровозъ (товарный).

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

2 „ „ III кл.

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

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

облигациі, причемъ $\%$ по займамъ и облигациі ихъ не гарантируются правительствомъ.

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

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

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

Нельзя не обратить вниманіе на значительное повышение расходоять, несостѣствующее настоящему положенію дороги, и невольно бросается въ глаза расходъ службы тяги и подвижнаго состава, показанный въ вѣдомости № 3, гдѣ расходы по ремонту и содержанию подвижнаго состава превосходятъ 1 р. съ версты полезнаго пробѣга, и гдѣ безполезный про-

бѣгъ перешелъ за максимумъ существующаго на другихъ желѣз. дорогахъ.

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

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

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

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

За обточку 1 пары шинъ пассажир- скихъ и товарныхъ колесъ	6 руб.
За 1 пару тендерныхъ и паровозныхъ неведущихъ колесъ	12 "
З 1 пару паровозныхъ ведущихъ колесъ	18 "
За снятіе съ колесъ старыхъ шинъ, на- тяжку и обточку новыхъ пассажирскихъ, товарныхъ и тендерныхъ колесъ пара . .	24 "
Паровозныхъ	30 руб.

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

Казалось бы, что при лучшихъ отношенiяхъ
управленiй двухъ соседнихъ дорогъ, при нѣсколько
тверdomъ желанiи—можно было бы прiйти къ согла-
шенiю тѣмъ болѣе, что почти на всѣхъ дорогахъ су-
ществуетъ обычай перевозить принадлежностисосѣд-
ней дороги по пониженnoиу тарифу.

Общее состоянiе маленькой, 26 верстной Лодзин-
ской дороги представляется въ крайне непривлека-
тельномъ видѣ. Постройка этой линiи, начатая въ
1866 году было отдана особому обществу, а не Вѣн-
ской дороги, которой она составляетъ лишь питательную вѣтвь, и подвижнымъ составомъ, которой
она почти и существуетъ такъ какъ у Лодзинской

дороги, только съ 1879 г. имѣется 58 раз-
ныхъ вагоновъ, которыхъ, при постоянно развивающемся движenіи и теперь недостаетъ. Общество это
очевидно взяло постройку этой линiи въ надеждѣ
вынудить Правительство дать ему концессiю для
продленiя этой линiи, хотя направлениe этого прод-
ленiя, кажется и до сихъ поръ, ясно не установи-
лось. Лодзинская дорога готова идти и на западъ къ
Калишу или Верушеву и на востокъ къ Ивангороду
лишь бы получить концессiю, а потому и всѣ без-
порядки и неурядицы, существующiя на дорогѣ объ-
ясняются Управлениемъ—малымъ протяженiемъ ея и
невозможностiо, за неимѣniемъ средствъ дѣлать не
только улучшeniя, по исполнить настоятельныя по-
требности. Между тѣмъ дорога, проходя по совер-
шенно гладкой мѣстности, не требуя по этому ка-
кихъ-либо затратъ, на поддержанiе какихъ-либо тех-
ническихъ большихъ сооруженiй, которыхъ на до-
рогѣ вовсе нѣть, слѣдовательно гдѣ и эксплоатациi
легче, ежегодно увеличиваетъ расходъ по этой экс-
плоатациi до весьма большихъ размѣровъ. Между
тѣмъ развитiе фабричнаго города Лодзь увеличиваетъ
ежегодно доходность дороги, которая находится еще
въ томъ выгодномъ положенiи, что она работаетъ по
всей своей длинѣ и грузы перевозитъ по весьма вы-
сокому тарифу, такъ, что средняя выручка съ пудо-
версты составляетъ $\frac{1}{20}$ коп.

Не только фабриканты и товароотправители жа-
ловались на небрежность, неаккуратность, излишнiе

поборы и порчу товаровъ, но даже служащіе на дороѣ просили коммисію освидѣтельствовать ихъ помѣщенія и побудить Управлениe дороги помѣстить ихъ болѣе человѣчно.

Книги на товарной станціи ведутся съ чрезвычайною небрежностію—итоги по иѣсколько мѣсяцевъ остаются неподведенными, полежалое берется, иѣсколько съ товара прибывшаго и не взятаго, но и съ товара сданного и дорогой неотправленного, за покрытие этого же товара брезентомъ берется кромѣ того 1 рубль серебромъ.

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

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

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

Предсѣдатель Баронъ *В. Менденъ*.

Члены: Инженеръ *А. Петлинъ*.

Профессоръ *Г. Симоненко*.

Я. Натансонъ.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ МНѢНИЕ Г. НАТАНСОНА.

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

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

