



# SPRAWOZDANIE

ZARZĄDU

w przedmiocie Stanu drogi żelaznej

**WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ**

w roku 1869 i jej potrzeb.

SPRAWA WONDALNE

WYKAZ

w przedmiocie sprawy (drogi kłopoty)



WARSZAWSKA WEDENSKIEJ

nr. 260

w roku 1900 i 1901

B207PK/019-13

DO

## RADY ZARZĄDZAJĄCEJ

### TOWARZYSTWA DROGI ŻELAZNEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ.

Spełniając powierzone mu zadanie Komitet Techniczny ma honor złożyć Radzie Zarządzającej:

„Opis Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej  
„obejmujący: wykazanie stanu, w jakim ta droga  
„wraz z przynależnościami znajdowała się w ro-  
„ku 1869, oraz wyszczególnienie i ocenienie robót  
„spełnionemi być winnych dla doprowadzenia jej  
„do należytego stanu, jak również dla zadosyć-  
„uczynienia potrzebom rozwojem przedsięwzię-  
„cia wywołanym.”

Praca ta przy współudziale służby technicznej Towarzystwa dokonana, oparta na szczegółowych studyach drogi równie jak i na wyrachowaniach technicznych przez Komitet rozpoznanych, wykazuje potrzeby do zaspokojenia będące oraz pieniądze onych ocenienie.

Potrzeby te są znaczne i wielorakie. Jedne spowodowane są koniecznością doprowadzenia drogi do stanu odpowiedniego, by zapewnić eksploatacyi należyte bezpieczeństwo i spełnić obowiązki z koncessyi wynikające; inne znajdują przyczynę swoją w znacznym ruchu i wywołane są koniecznością zadosyćuczynienia obecnemu zadaniu przedsięwzięcia, jak niemniej stawienia go w warunkach dalszemu rozwojowi sprzyjających.



Potrzeby odnoszące się do mostów, budowy wierzchniej, domków dróżniczych z przejazdami, telegrafów a po części i taboru, należą do pierwszej kategorii, w drugiej zaś mieszczą się wydatki spowodowane potrzebą nabycia gruntów, rozprzestrzenienia stacyj i warsztatów, oraz koniecznością znacznego powiększenia liczby parochodów i wagonów.

Wydatki jakie wypadnie ponieść dla zadosyćczenia wzmiankowanym potrzebom objęte są w załączonym wykazie i wynoszą według podziału na Tytuły jak następuje:

I.	Nabycie gruntów . . .	Rs.	59,042 k. 47
II.	Mosty i kanały . . .	,,	54,205 ,, 07
III.	Budowa wierzchnia, mianowicie: zwirowanie, podkłady, szyny z przyborami, drogi boczne, wexle i rozjazdy . . .	,,	2,546,831 ,, 73
IV.	Domki dróżnicze i przejazdy . . . . .	,,	249,267 ,, 65
V.	Telegraf elektryczny i optyczny . . . . .	,,	17,280 ,, 77½
VI.	Tabor { parochody rz. 951,243 k. 71 wagony „1,954,851 „ — }	,,	2,906,094 ,, 71
VII.	Stacje, Warsztaty i różne . . . . .	,,	1,226,341 ,, 33
			<hr/>
Razem Rsr.			7,059,063 k. 73½

Warszawa dnia 10 (22) Grudnia 1870 roku.

Komitet Techniczny:

podpisali.

Generał-Lejtnant, Inżynier, **Feichtner.**

Generał-Lejtnant **Czernicki.**

Rzeczywisty Radca Stanu **Zaborowski.**

OPIS  
DROGI ŻELAZNEJ  
WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ

obejmujący:

Wykazanie stanu, w jakim ta droga wraz z przynależnościami znajdowała się w roku 1869, oraz wyszczególnienie i ocenienie robót spełnionemi być winnych dla doprowadzenia jej do należytego stanu, jak również dla zadosyćczynienia potrzebom rozwojem przedsięwzięcia wywołanym.

## I. Nabycie gruntów.

Z zajętych pod budowę odnogi Ząbkowicko-Katowickiej w r. 1858 gruntów, część jeszcze z początkiem r. 1869 zapłaconą nie była. Zapłaconemi również nie były niektóre grunta, na dokonane przed rokiem 1869 rozprzestrzenienie stacyj pozajmowane.

Wydatki jakie dla spłacenia tych zaległych należności poniesione być winny wynoszą rsr. 15,642 kop. 47

Nabycie gruntów wynikające z konieczności rozprzestrzenienia stacji w Warszawie, t. j. zakupienie od miasta ulicy Widok, oraz placów do ulicy tej przylegających, niemniej nabycie gruntów dla rozprzestrzenienia dróg bocznych na stacjach niezbędnie potrzebne, pociągnie za sobą wydatek wynoszący . . . . . rsr. 43,400 kop. —

**Rsr. 59,042 kop. 47.**

Wogóle zatem na nabycie gruntów potrzebnym jest fundusz . . . . . rsr. 59,042 kop. 47

## II. Mosty i kanały.

Z początkiem r. 1869 na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej znajdowało się mostów i kanałów 256, z téj liczby:

- a) murowanych sklepionych . . . . . 155
- b) murowanych z wiązaniem żelaznym . . . . . 86
- c) murowanych z wiązaniem drewnianym . . . . . 15

Razem j. w. . . . . 256

### a) Mosty murowane sklepione.

Nie wszystkie mosty sklepione znajdowały się w dobrym stanie. Przy niektórych wykryte zostały większe przy innych mniejsze uszkodzenia.

U dwóch mostów, mianowicie na werstach 62,6 i 56,6 okazał się zupełny brak zadachowania sklepień, a pięć,



mianowicie na werstach 170, 171, 242,5, 266,2 i 267,1 wymagają zupełnego przebudowania.

Koszt zadachowania dwóch mostów wyniesie . . . . .	rsr. 4,000
Koszt przebudowania pięciu mostów . . . . .	„ 9,850
<b>Razem . . . . .</b>	<b>rsr. 13,850.</b>

b) *Mosty murowane z wiązaniem żelaznym.*

obejmują:

2 mosty z systemem belek kratowych,	
44 „ „ „ z blachy żelaznej,	
39 mostów „ „ szynowych, — i	
4 most „ „ podwójnych belek szynowych,	
<b>Razem 86 mostów.</b>	

W ogóle stan mostów z wiązaniem żelaznym jest dobry. Wszelako z powodu wprowadzenia do ruchu ciężkich lokomotyw towarowych 39 wiązań z belek szynowych przy tyłuź mostach okazują się za słabe i wzmocnienia wymagają.

Wzmocnienie tych wiązań kosztować będzie rsr. 11,700.

c) *Mosty z wiązaniem drewnianym.*

Mosty te znajdowały się w r. 1869 w stanie zupełnego upadku. Filary murowane wymagały przebudowania. Zastąpienie wiązań drewnianych żelaznami było naglącem.

Przebudowanie tych mostów i opatrzenie ich w wiązania żelazne, z obowiązków Aktem Nadawczym nałożonych wynikające, wymagało wydatku rsr. 28,655 kop. 07.

*Rekapitulacya.*

W ogóle doprowadzenie mostów do dobrego stanu wymaga funduszu:

Przebudowanie sklepionych . . . . .	rsr. 13,850 kop. —
Wzmocnienie żelaznych . . . . .	„ 11,700 „ —
Zastąpienie drewnianych żelaznami . . . . .	„ 28,655 „ 07
<b>Razem . . . . .</b>	<b>rsr. 54,205 kop. 07</b>

**Rsr. 54,205 kop. 07.**

### III. Budowa wierzchnia.

Budowa wierzchnia na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, znajdowała się w roku 1869 w stanie tak znacznego zużycia, że odwrócenie grożącego dla ruchu niebezpieczeństwa i doprowadzenie budowy wierzchniej do stanu, trwale użytkowanie drogi zapewnić mogącego, przedstawiało się jako najpierwsze, najpilniejsze i najważniejsze zadanie.

Pomimo upływu 12-stu lat nadania najważniejsze zobowiązania nadaniem tém na Towarzystwo nałożone budowy wierzchniej dotyczące całkowicie jeszcze spełnionemi nie były. Droga ani na całej przestrzeni w zwir, ani téż całkowicie w szyny wysokiego profilu zaopatrzoną jeszcze nie była.

Nadto położone dawniej szyny ciężkiego kalibru jakkolwiek drogo opłacone, ale pochodzące z fabryk drugorzędnych, i nieprzedstawiające dostatecznej trwałości, znajdowały się na przestrzeni werst 209,1 w stanie zupełnego zużycia i koniecznej wymiany wymagały.

Szczegółowe wykazanie stanu podzwirowania, szyn, podkładów, dokładnie stan budowy wierzchniej i potrzeby jej wyjaśni.

#### 1) Zwirowanie.

Z początkiem roku 1869 znajdowało się na drodze Warszawsko-Wiedeńskiej:

posiadających wyzwirowanie zupełne wiorst	129,7
brakowało podzwirowania lub należało takowe znacznie uzupełnić na werstach . . . . .	194,9
Razem wiorst . . . . .	324,6

Doprowadzenie podzwirowania na przestrzeni 194,9 werst do należytego stanu wymaga funduszu rsr. 168,859 kop. 46, mianowicie:

w r. 1869	werst 25,4	saż. $\square$ 4674 $\frac{2}{3}$	saż. po 7,84=	rs. 36,649	k. 46
„ 1870	„ 57	„ 6840	„ „ 6,50=	„ 44,460	„ —
„ 1871	„ 76,2	„ 9144	„ „ 6,50=	„ 59,436	„ —
„ 1872	„ 36,3	„ 4356	„ „ 6,50=	„ 28,314	„ —
Razem	194,9	25014 $\frac{2}{3}$		Rs. 168,859	k. 46



2) *Podkłady.*

Z początkiem roku 1869 na drodze Warszawsko-Wiedeńskiej, znajdowało się zaopatrzonych w nowe podkłady dębowe werst . . . . . 119,8  
w podkłady sosnowe zużyte i wymagające wymiany werst . . . . . 204,8

Koszt wymiany tych podkładów, niemniej założenie podkładów dębowych na przestrzeni 17,7 werst, gdzie szyny profilu Nr. III zastąpione będą szynami profilu Nr. I, wynosi rsr. 267,768, mianowicie:

w r. 1869	werst 29,8	podkładów szt. 42600	po k. 95=	rs. 40,470
„ 1870	„ 62	„ „ 72350	„ 95=	„ 68,733
„ 1871	„ 69,8	„ „ 81960	„ 95=	„ 77,862
„ 1872	„ 60,9	„ „ 71255	„ 95=	„ 67,692
<b>Razem</b>	<b>222,5</b>	<b>268165</b>		<b>Rsr. 254,757.</b>

Nadto podkładów długich pod wexle i rozjazdy.

w roku 1869	stóp bież. 13965	stopa po kop. 20 =	rsr. 2,793
„ 1870	„ 17050	„ „ 20 =	„ 3,410
„ 1871	„ 17020	„ „ 20 =	„ 3,404
„ 1872	„ 17020	„ „ 20 =	„ 3,404

Razem stóp bież. 65055 stopa po kop. 20 = Rsr. 13011

Podkłady zwyczajne . . . . .	Rsr. 254,757
„ długie . . . . .	„ 13,011
<b>Razem j. w. . . . .</b>	<b>Rsr. 267,768.</b>

3) *Szyny.*

Z początkiem roku 1869 droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska zaopatrzoną była w szyny jak następuje:

a) Profilu Nr. I	Vignola 4 <sup>5</sup> / <sub>6</sub> ''	na przestrzeni w.	99,6
b) „ Nr. II	„ 4 <sup>5</sup> / <sub>6</sub> ''	„ „	207,3
c) „ Nr. III	„ 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> ''	„ „	17,7
<b>Razem werst . . . . .</b>			<b>324,6</b>

W tej ilości szyn dobrych na przestrzeni werst 97,8

Szyn zużytych Profilu Nr. I i Nr. II wymiany wymagających werst . . . . . 209,1

Szyn profilu Nr. III winnych być zastąpionemi profilem Nr. I . . . . . 17,7

**Razem werst . . . . . 324,6**

Zakup szyn Profilu Nr. I i przyborów dla zaopatrzenia niemi drogi na przestrzeni 226,8 werst, wymaga funduszu Rsr. 1,931,694 kop. 79, mianowicie:

*W roku 1869.*

Szyn	pud.	211649	po rsr.	1,58	Rsr.	334,405	kop.	42
Laszy	„	6838	„	2,50	„	17,090	„	37
Haków	„	3124	„	3,00	„	9,372	„	—
Szrub	„	1190	„	3,83	„	4,560	„	—
Razem . . .						365,427	kop.	79.

*W roku 1870.*

Szyn	pud.	279000	po rsr.	1,60	Rsr.	446,400	kop.	—	
Laszy	„	9615	„	2,50	„	24,027	„	90	
Haków	„	5446	„	3,00	„	15,438	„	—	
Szrub	„	2108	„	3,83	„	8,073	„	10	
Razem . . .						Rsr.	493,939	kop.	—

*W roku 1871.*

Szyn	pud.	315450	po rsr.	1,60	Rsr.	504,720	kop.	—	
Laszy	„	40819	„	2,50	„	27,048	„	—	
Haków	„	5793	„	3,00	„	17,379	„	—	
Szrub	„	1573	„	3,83	„	6,013	„	—	
Razem . . .						Rsr.	555,160	kop.	—

*W roku 1872.*

Szyn	pud.	294050	po rsr.	1,60	Rsr.	470,480	kop.	—	
Laszy	„	9438	„	2,50	„	23,595	„	—	
Haków	„	5054	„	3,00	„	15,162	„	—	
Szrub	„	2071	„	3,83	„	7,931	„	—	
Razem . . .						Rsr.	517,168	kop.	—



**Zebranie kosztu szyn i przyborów:**

w roku 1869	werst 34,10	Rsr. 365,427	kop. 79
„ 1870	„ 62,00	„ 493,939	„ —
„ 1871	„ 69,80	„ 555,160	„ —
„ 1872	„ 60,90	„ 517,468	„ —

**Razem werst 226,80 Rsr. 1,931,694 kop. 79.**

*Rekapitulacja wydatków na budowę wierzchnią.*

Doprowadzenie budowy wierzchniej do zupełnie dobrego stanu, mianowicie zaopatrzenie całej drogi w zwir, w szyny Profilu Nr. I i podkłady dębowe wymaga funduszu:

a) Wyzwirowanie i uzupełnienie zwirowania na długości werst . . . . .	194,9	Rsr. 168,859	k. 46
b) Nowe szyny Profilu Nr. I położyc na długości w. 226,8	„	1,931,694	„ 79
c) Nowe podkłady na przestrzeni werst . . . . .	222½	„ 267,768	„ —
<b>Razem . . . . .</b>		<b>Rsr. 2,368,322</b>	<b>k. 25.</b>

**Rsr. 2,368,322 kop. 25.**

4) *Drogi boczne, wexle i rozjazdy.*

Z początkiem roku 1869 długość dróg bocznych na wszystkich stacyach i przystankach drogi Warszawsko-Wiedeńskiej wynosiła werst 78,4 (\*).

Wexli znajdowało się w ogóle . . . sztuk 417 i tyleż rozjazdów, w tej liczbie:

Wexli systemu igłowego	sztuk 329
Wexli systemu Stephensohna	„ 88

**Razem j. w. . . . 417.**

(\*) W cyfrze tej nie są objęte drogi boczne, wybudowane przez Zakłady fabryczne dla połączenia się z Drogą Żelazną; drogi te kosztem fabryk wykonane własność ich stanowią.



W drogach bocznych znajdowały się szyny trojakięgo profilu i gatunku, mianowicie:

Profilu Nr. II (Vignola)  $4\frac{5}{6}$ " zupełnie dla dróg bocznych  
 „ Nr. V (Stephensohna)  $4\frac{1}{2}$ " odpowiednie.

Profilu Nr. IV (Vignola)  $3$ " } lekkie i tylko do użytku na  
 tak zwanych liniach mar-  
 twych służąc mogące.

Powyższa ilość kolei bocznych i wexli jest niedo-  
 stateczną dla potrzeb obecnego ruchu i swobodnego  
 krzyżowania pociągów na stacyach. Z tego też względu  
 niezbędnem jest rozprzestrzenienie dróg bocznych na  
 stacyach na długość 15,17, werst t.j. doprowadzenie ich do  
 długości werst  $93\frac{1}{2}$ , oraz zwiększenie liczby wexli do  
 479 sztuk.

Na wykonanie powyższych robót potrzebnym jest  
 fundusz:

Na rozprzestrzenienie dróg bocz-  
 nych . . . . . rsr. 145,609 k. 48

Na powiększenie liczby wexli,  
 rozjazdów oraz inwentarza drogowego „ 32,900 „ —

**Rsr. 178,509 kop. 48.**

Razem . . . Rsr. 178,509 k. 48

#### IV. Domki dozorców i dróżnicze.

Z początkiem roku 1869 na drodze żelaznej War-  
 szawsko-Wiedeńskiej znajdowało się domków dozorców  
 i dróżników:

Murowanych . . . . . sztuk 28  
 Drewnianych . . . . . „ 300

Razem . . . sztuk 328.

Stan domków murowanych jest dobry; przy 8-miu  
 domkach jednak brak zabudowań gospodarczych.

Domki drewniane w liczbie 300 pobudowane za  
 czasów Administracyi Rządowej, znajdują się w stanie  
 zupełnego upadku, niektóre z nich już się zawaliły. Wie-  
 lu dróżników mieści się z tego powodu w barakach, tym-  
 czasowo w ziemi urządzonych, inni zmuszeni są wynajmo-  
 wać mieszkania w chatach sąsiednich wiosek.

Wzniesienie nowych domków dróżniczych jest naglącą koniecznością.

Zrzurowane domki drewniane wymagały rok rocznie znacznych summ na utrzymanie, pomimo że coraz bardziej do upadku się chyliły, aż nareszcie doszły do stanu zupełnego zniszczenia.

Okazało się nadto, że istniejące domki na niezupełnie właściwych miejscach są wzniesione, i że przy racjonalniejszym ich rozmieszczeniu, i przy urządzeniu zapór przejazdowych z pewnej odległości zamykanemi być mogących, 98 domków a tém samym utrzymanie 98-miu dróżników, przy zupełnem bezpieczeństwie jazdy, oszczędzonem być może.

Domki na przystankach obejmować powinny pomieszczenie dla passażerów, czego dotąd zupełnie nie dostawało.

Z tych to powodów niezbędnem jest wzniesienie w latach 1871 i 1872 na drodze Warszawsko-Wiedeńskiej domków i baryer jak następuje:

4-ch domków murowanych na przystankach z mieszkaniem dozorecy i salą passażerską	rs. 8,000 k. —
198-iu domków murowanych dla dróżników	„ 217,631 „ 50
8-iu zabudowań gospodarczych	„ 1,600 „ —
73-ch zasów przejazdowych z przyrządami do zamykania z odległości	„ 22,036 „ 15

Ogólny zatem wydatek na wzniesienie nowych domków dróżniczych i urządzenie zapór mechanicznych wyniesie . . . . .

**Rsr. 249,267 kop. 65.** . . . . . **Rsr. 249,267 k. 65.**

### V. Telegraf elektryczny i optyczny.

#### a) Telegraf elektryczny.

W roku 1869 droga Warszawsko-Wiedeńska posiadała cztery Przewodniki Telegrafu elektrycznego systemu Morsa, mianowicie:



Przewodnik I.

Od Warszawy do granicy, Sosnowca, Łowicza, oraz do wszystkich stacyj Rządowych wzdłuż drogi znajdujących się . . . . . werst 329,6

Przewodnik II.

Od Warszawy do Sosnowca i Łowicza „ 310,6

Przewodnik III.

Od dworca do stacji towarowej . . „ 2

Przewodnik IV.

(dzwonkowy) od Dworca do wersty Nr. 3 „ 3

Razem . . . werst 345,2

Drut Telegrafu elektrycznego osadzonym był na słupach sosnowych 23' wysokich 6" u wierzchołka grubych niedostatecznej wytrzymałości. Konieczną zatem była wymiana tych słupów, stosownie do polecenia Ministerium Komunikacyj, na słupy dębowe 4 sażeni wysokości a 4 werszki u wierzchu średnicy mające.

b) *Telegraf optyczny.*

W roku 1869 droga Warszawsko-Wiedeńska, posiadała jeszcze Telegraf optyczny dawnego systemu, nieodpowiadający ani dokładnością ani ilością mogących być wywieszanemi sygnałów istotnej potrzebie.

Nadto sama ilość słupów telegraficznych była niedostateczną.

Z tych to powodów wynikła konieczność zmiany dawnego systemu telegrafu optycznego na inny ulepszony, i od kilku już lat w sąsiednich krajach w użyciu będący.

Zaprowadzenie nowych sygnałów optycznych wiele ułatwia możność zmniejszenia ilości domków dróżniczych.

Wykonanie robót około doprowadzenia Telegrafu elektrycznego i optycznego do należytego stanu wymaga funduszu Rsr. 17,280 kop. 77<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Rsr. 17,280 kop. 77<sup>1</sup>/<sub>2</sub>



## VI Tabor.

Brak odpowiedniego Taboru na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej był jednym z niedostatków, który po wszystkie czasy istnienia tejże drogi najdotkliwiej dawał się uczuć, i najniekorzystniej na interes przedsięwzięcia oddziaływał.

Zgubne następstwa z braku taboru wynikające nie ograniczyły się na stawieniu przeszkody możliwemu rozwojowi przedsięwzięcia, to jest na samem tylko tamowaniu wzrostu dochodów.

Brak ten był nadto przyczyną nieogłędnego użycia taboru, które doprowadziło parochody i wagony do przedwczesnego a bardzo znacznego zużycia.

Szczegółowy przegląd ilości i stanu taboru w roku 1869 przez drogę żelazną Warszawsko-Wiedeńską posiadanego dokładnie rzecz wyjaśnia:

### 1) Parochody.

Z początkiem roku 1869 droga Warszawsko-Wiedeńska posiadała parochodów 73, z tej liczby:

sprawionych w r. 1853 t.j. będących w użyciu lat	16	szt.	3
„ „ 1855 „ „	14	„	3
„ „ 1856 „ „	13	„	3
„ „ 1857 „ „	12	„	10
„ „ 1858 „ „	11	„	5
„ „ 1861 „ „	8	„	3
„ „ 1862 „ „	7	„	10
„ „ 1863 „ „	6	„	13
„ „ 1864 „ „	5	„	5
„ „ 1865 „ „	4	„	6
„ „ 1866 „ „	3	„	4
„ „ 1868 „ „	1	„	8

Razem sztuk . . . 73.

Z wyjątkiem niewielkiej liczby parochodów w ciągu ostatnich kilku lat zakupionych, w dobrym stanie znajdujących się, reszta gruntownej rekonstrukcyi wymaga.

Przyczyną tego niezadawalniającego stanu parochodów drogi Wiedeńskiej jest: że droga ta nigdy w loko-

motywy dostatecznie zaopatrzoną nie była i zawsze tylko użyte parochodami się posługiwała. Z drugiej strony brak liczebny parochodów stał ciągle na przeszkodzie zaprowadzeniu racjonalnego ich użycia i nie dozwalał, aby w czasie dokonywane rewizye i reperacye ważniejszym uszkodzeniom i zużyciu zapobiegały.

Doświadczenie uczy, że parochód jednym ciągiem nie powinien przebiegać przestrzeni dłuższych jak 140 do 175 werstowych. Po każdym przebyciu takiej drogi parochód winien być oczyszczonym i poddanym rewizyi, aby mogące się okazać choćby najdrobniejsze w ustroju jego zboczenia bezzwłocznie wyrównanemi zostały; niesprostowanie bowiem drobnych niedokładności we właściwym czasie staje się powodem silniejszej deteryoracyi ostatecznie zaś przedwczesne zużycie parochodów sprowadza.

Na drodze Warszawsko-Wiedeńskiej parochody przebiegały jednym ciągiem przeszło 40-to milowe przestrzenie. To też przedwczesne ich zużycie najlepiej świadczy o niekorzystnych warunkach pracy w jakich parochody te znajdowały się.

Dokonanie gruntownej rekonstrukcyi co najmniej 32-ch parochodów, dla doprowadzenia ich do stanu dalszą używalność zapewnić mogącego, przedstawia się jako jedna z najpilniejszych potrzeb przedsięwzięcia.

Ponieważ przy ograniczonej ilości parochodów, jaką droga Warszawsko-Wiedeńska obecnie posiada, niepodobnem jest wycofywanie ich w zbyt znacznej liczbie z ruchu, przeto prace rekonstrukcyjne na trzyletni okres czasu rozłożonemi być potrzebuja.

Koszta tej rekonstrukcyi ze względu na radykalne zmiany, jakie w stanie parochodów zaprowadzić wypada, będą znaczne i nie mniej jak 168,000 rsr. wyniosą.

Samo wszakże doprowadzenie do dobrego stanu posiadanych parochodów nie byłoby wystarczającym i nie zapobiegłoby na przyszłość podobnemu jak w latach ubiegłych obniszczeniu, gdyby jednocześnie i ilość parochodów powiększoną nie została.

Rozwój ruchu i konieczność zaprowadzenia racjonalniejszego niż dotąd użytkowania parochodów wymagają, aby droga Warszawsko-Wiedeńska posiadała co naj-



mniej 100 parochodów w dobrym stanie znajdujących się. Dla osiągnięcia tego celu potrzebne są następujące fundusze:

Na zakupienie 30-tu parochodów wraz z częściami rezerwowemi po rsr. 24,200 . . . rsr. 726,000 kop. —

Na kapitalną rekonstrukcyę 32-ch parochodów w przecięciu po rsr. 5250 na kaźden . . . „ 168,000 „ —

Na spłacenie reszty należytości za parochody zakupione w roku 1868 . . . . . „ 57,243 „ 71

**Rsr. 951,243 kop. 71.**

Razem . . . Rsr. 951,243 kop. 71.

**2) Wagony.**

a) *Osobowe.*

Z początkiem roku 1869 droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska posiadała wagonów osobowych:

a) *Powozy Dworskie i salonowe.*

sprawionych w roku 1852 t.j. służących lat 16 sztuk 1

„ „ 1857 „ 11 „ 2

„ „ 1858 „ 10 „ 1

„ „ 1847 „ 21 „ 4

sprawiona w roku 1857 kuchnia dwors. 11 „ 1

sprawionych „ 1845 salonowych 23 „ 1

„ „ 1852 „ 16 „ 1

„ „ 1868 „ 1 „ 1

Razem powozów sztuk . . . 9.

Powozy te będąc rzadko używane, znajdują się w dobrym stanie. Jeden tylko wagon mieszczący kuchnię Dworską, czterokołowy, zastąpienia wagonem sześciokołowym wymaga.

b) *Powozy osobowe I i II klasy.*

sprawionych w r. 1848 t.j. będących w użyciu lat 20 szt. 1

„ „ 1851 „ „ 17 „ 6

do przeniesienia sztuk 7



Z przeniesienia sztuk 7

sprawionych wr. 1852 t.j. będących w użyciu lat 16 szt.	3
„ „ 1854 „ „ 14 „	3
„ „ 1858 „ „ 10 „	5
„ „ 1859 „ „ 9 „	2
„ „ 1868 „ „ 1 „	10

Razem powozów sztuk . . . 30

Powóz z roku 1848 jest zupełnie zrujnowany.

6 Wagonów z roku 1851 potrzebują być przerobione na wagony klasy II.

11 Wagonów pochodzących z lat 1852, 1854 i 1858 gruntownej restauracji wymagają.

W ogóle liczba wagonów Klasy I i II jest za mała i potrzebom obecnego ruchu nie odpowiada.

c) Powozy osobowe klasy II i III.

sprawionych wr. 1858 t.j. będących w użyciu lat 11 szt.

Razem sztuk . . . 4

Wszystkie te wagony, aby mogły być dłużej używanymi, wymagają zupełnego przerobienia.

d) Powozy osobowe klasy III.

sprawionych wr. 1851 t. j. będących w użyciu lat 17 szt.

„ „ 1854 „ „ 14 „	3
„ „ 1859 „ „ 9 „	2
„ „ 1861 „ „ 7 „	8
„ „ 1862 „ „ 6 „	1
„ „ 1868 „ „ 1 „	8

Razem sztuk . . . 24

Z wyjątkiem powozów sprawionych w latach 1862 i 1868 reszta wymaga gruntownej restauracji.

Ogólna ilość nie jest dostateczną dla potrzeb obecnego ruchu.

e) Powozy osobowe klasy IV.

sprawionych wr. 1861 t.j. będących w użyciu lat 7 odkryt.

„ „ 1868 „ „ 1 kryt.

Razem sztuk . . . 24

Wagony z roku 1861 wymagają przerobienia na wagony kryte. Ogólna ilość niedostateczna dla potrzeb obecnego ruchu.

f) *Powozy pocztowe.*

sprawionych wr. 1851 t.j. będących w użyciu lat	17 szt.	4
„ „ 1861 „ „ „	7 „	5
„ „ 1862 „ „ „	6 „	2
Razem sztuk . . .		11

Wagony pochodzące z roku 1851 wymagają gruntownej poprawy. Ilość wagonów pocztowych potrzebuje być zwiększoną.

g) *Brankardy.*

sprawionych wr. 1856 t.j. będących w użyciu lat	12 szt.	10
„ „ 1861 „ „ „	7 „	6
„ „ 1868 „ „ „	4 „	15
Razem sztuk . . .		31

Brankardy pochodzące z roku 1856 wymagają gruntownej restauracji.

b) *T o w a r o w e.*

Wagony do przewozu towarów przeznaczone znajdowały się z początkiem roku 1869 w ilości i stanie następującym:

a) *Towarowe kryte żelazne.*

sprawionych w r. 1857 t. j. służących lat	11 sztuk	5
„ „ 1862 „ „ „	6 „	75
Razem sztuk . . .		80

Stan wagonów sprawionych w r. 1857 dobry.

Przeciwnie 75 wagonów z r. 1862 są zbyt słabiej konstrukcyi, i aby mogły być używanemi muszą być przerobione, a konstrukcyja ich wzmocnioną przez dodanie belek żelaznych.



b) *Towarowe kryte drewniane.*

sprawionych wr. 1848 t.j. będących w użyciu lat 20 szt.	5
„ „ 1849 „ „ 19 „	1
„ „ 1851 „ „ 17 „	42
„ „ 1852 „ „ 16 „	1
„ „ 1853 „ „ 15 „	10
„ „ 1854 „ „ 14 „	14
„ „ 1856 „ „ 12 „	19
„ „ 1857 „ „ 11 „	120
„ „ 1858 „ „ 10 „	14
„ „ 1861 „ „ 7 „	49
„ „ 1862 „ „ 6 „	1
„ „ 1868 „ „ 1 „	100
Razem sztuk . . .	346

Ilość wagonów towarowych krytych gwałtownie powiększenia wymaga, nadto wagony pochodzące z lat od 1848 do 1857 w części przerobienia w części gruntownej restauracji wymagają.

c) *Wagony do przewożenia węgla (węglarki).*

sprawionych wr. 1856 t.j. będących w użyciu lat 12 szt.	8
„ „ 1857 „ „ 11 „	37
„ „ 1858 „ „ 10 „	15
„ „ 1859 „ „ 9 „	20
„ „ 1860 „ „ 8 „	109
„ „ 1861 „ „ 7 „	6
„ „ 1862 „ „ 6 „	123
„ „ 1865 „ „ 3 „	294
„ „ 1867 „ „ 2 „	100
„ „ 1868 „ „ 1 „	511
Razem sztuk . . .	1,223

Węglarki sprawione przed rokiem 1860 przerobienia lub gruntownej restauracji wymagają. Nadto budowa 123 sztuk węglarek żelaznych zakupionych w r. 1862 jest za słabą i aby węglarki te nadal używanymi być mogły potrzebują być przerobione, a konstrukcja ich wzmoc-

nioną przez dodanie u spodów podwójnych belek żelaznych.

Wreszcie ogólna ilość węglarek jest zupełnie niewystarczającą dla potrzeb obecnego przewozu węgla i jak najspiesniejszego powiększenia wymaga.

d) *Wagony do przewozu wapna (wapniarki).*

sprawionych w r. 1852 t. j. będących w użyciu lat 16 szt. 20			
„ „ 1854 „ „ 14 „ 5			
„ „ 1856 „ „ 12 „ 20			
„ „ 1857 „ „ 11 „ 41			
			Razem sztuk . . . 86

Wszystkie wapniarki znajdują się w bardzo złym stanie i bądź przerobienia bądź gruntownej restauracji wymagają.

Ogólna ilość jest niedostateczną.

e) *Wagony transportowe 8-io kołowe (Langholzwagen).*

sprawionych w r. 1856 t. j. będących w użyciu lat 12 szt. 6			
„ „ 1859 „ „ 9 „ 14			
„ „ 1862 „ „ 6 „ 14			
„ „ 1864 „ „ 4 „ 25			
„ „ 1864 (żelazne) „ „ 4 „ 25			
			Razem sztuk . . . 84

Z tej liczby 6 pochodzących z roku 1856 winny ulec przerobieniu na wagony robocze, reszta w niezłym stanie.

f) *Wagony robocze.*

sprawionych w r. 1851 t. j. będących w użyciu lat 17 szt. 39			
„ „ 1852 „ „ 16 „ 45			
„ „ 1854 „ „ 14 „ 47			
„ „ 1857 „ „ 11 „ 33			
„ „ 1860 „ „ 8 „ 10			
			Razem sztuk . . . 174





Z przeniesienia . . . sztuk 174  
 Przybyło w r. 1869 i 1870:  
 Z przerobienia 59 wagonów towaro-  
 wych krytych . . . „ 59  
 Z przerobienia wapiarek . . . „ 20  
 Obecnie zatem jest w użyciu . . . sztuk 253  
 Z wyjątkiem 79 przybyłych w latach 1869 i 1870  
 reszta wagonów roboczych jest w stanie bardzo zużytym  
 i gruntownej poprawy wymaga.

W ogóle park wagonów drogi żelaznej Warszawsko-  
 Wiedeńskiej składał się w roku 1869:

*Powozy i wagony osobowe.*

Dworskie i Salonowe . . . . .	sztuk	10
Kombinowane klasy I i II . . . . .	„	30
ditto „ II i III . . . . .	„	4
Wyłącznie klasy III . . . . .	„	24
ditto „ IV . . . . .	„	24
Pocztowe . . . . .	„	11
Brankardy . . . . .	„	31
<hr/>		
Razem sztuk		134

*Wagony towarowe.*

Krytych żelaznych . . . . .	sztuk	80
„ drewnianych . . . . .	„	346
Węglarek . . . . .	„	1223
Wapiarek . . . . .	„	86
8-mio kołowych do długich sztuk . . . . .	„	84
Roboczych . . . . .	„	174
<hr/>		
Razem sztuk		1993

Brak odpowiedniej ilości taboru osobowego a szczegól-  
 niej też towarowego, obok stawienia tamy rozwojowi  
 przedsięwzięcia, przyczynił się nadewszystko do silnego  
 zrujnowania będących w użyciu powozów i wagonów.  
 Nie będąc nigdy gruntownie restaurowanemi, wagony  
 musiały być często wycofywane z ruchu i zalegały w war-  
 sztatach, aby po dokonaniu pobieżnej naprawy mogły być  
 choć na krótki czas w ruch puszczone, poczem znowu dla  
 drobnej jakiej reperacyi do warsztatów powracały.

Podobna praktyka miała najsmutniejsze następstwa. Warsztaty bez przestanku były zajęte drobnymi a często powtarzającymi się reperacyami. Reparacye te powodując znaczne koszta były zgoła bezskutecznymi jako dokonywane zbyt powierzchownie. Kilkaset wagonów naraz oczekiwały rewizyi i dla drobnych poprawek wycofywane były z ruchu wówczas, kiedy handel a przedewszystkiem interes przedsięwzięcia wymagał, aby wagony te spełniały swoje usługę i zarabiała. Tymczasem stan taboru do coraz zupełniejszej dochodził ruiny.

W roku 1869 przeszło 600 powozów i wagonów t. j. 1/3 część całego taboru drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej znajdowała się w stanie upadku i koniecznego podźwignięcia wymagała. Gdy jednak Warsztaty przedewszystkiem bieżące reperacye i rewizye wagonów dopełnić winne, nie byłyby w stanie gruntownej rekonstrukcyi tak wielkiej ilości wagonów w krótkim czasie dokonać, przeto praca ta na trzyletni przeciąg czasu rozłożoną została z wyznaczeniem na sam tylko zakup osi, kół, resorów i belek żelaznych, do przebudowywanych wagonów użyć się mających, summy rsr. 194,160.

Samo wszakże doprowadzenie do dobrego stanu posiadanego taboru nie uchroniłoby parku wagonowego od zniszczenia, jakiemu uległ w ubiegłych latach, a tém mniej nie zaspokoiliby potrzeb rozwojem ruchu wywołanych, gdyby jednocześnie ilość wagonów osobowych i towarowych powiększoną nie została.

By tej ważnej i koniecznej potrzebie zadosyć uczynić niezbędnem jest uzupełnić park wagonowy przez sprawienie co najmniej:

*Powozów osobowych.*

Kombinowanych kl. I i II szt.	12	po 4,600 rs. = rs.	55,200
Klasy II . . . . . „	4	„ 3,500 „ = „	14,000
Klasy III . . . . . „	15	„ 2,300 „ = „	34,500
Klasy IV . . . . . „	17	„ 1,600 „ = „	27,200
Blankardów . . . . . „	7	„ 2,000 „ = „	14,000
Wagon pocztowy . . . . . „	1	„ 3,000 „ = „	3,000
Razem sztuk	56	za Rsr.	147,900



Wagonów towarowych.

Wagonów tow. krytych szt. 450 po rs. 1,500=	rs. 675,000
Węglarek . . . „ 550 „ „ 4,100=	„ 605,000
Wapniarek . . . „ 100 „ „ 4,200=	„ 120,000
<hr/>	
Razem sztuk 1100	za Rsr. 1,400,000
Ogół potrzebnego funduszu na zwiększenie i doprowadzenie parku wagonowego do dobrego stanu wynosi:	
Na zakupienie 56 wagonów osobowych . . . . .	rsr. 147,900
Na zakupienie 1100 wagonów towarowych . . . . .	„ 1,400,000
Na zakup osi, kół i resorów do przebudowywanych wagonów osobowych i towarowych. . . . .	„ 194,160
Na zapłacenie reszty należności za wagony zakupione w roku 1868	„ 212,794
<hr/>	
<b>Rsr. 1,954,851.</b>	Razem Rsr. 1,954,851.

### VII. Stacje i Warsztaty Mechaniczne.

Budowle i przyrządy stacyjne na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej znajdowały się w roku 1869 w stanie równie niedostatecznym i nie mniej koniecznego podzwignięcia wymagającym jak budowa wierzchnia i tabor.

Istniejące potrzeby stacyjne są znaczne i wielorakie.

Większa część znajdujących się dotąd na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej budowli, wzniesioną została jeszcze przed oddaniem drogi tej do użytku publicznego, t. j. przed rokiem 1848 i od tego czasu nieznacznym tylko lub zgoła żadnym nie uległa zmianom.

Porównanie, jakim był ruch na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w początkowych latach jęj istnienia, a jakim jest dzisiaj, zestawienie ówczesnego stanu

przedsięwzięcia z obecnym jego rozwojem daje możność ocenięcia w jak niedogodnych warunkach znajdować się musi eksploatacja drogi żelaznej, której środki stacyjne tak mało potrzebom odpowiadają.

W czasie, kiedy stacje na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej budowane były, nie przewidywano, aby kiedykolwiek rozwój ruchu na tej podobnie jak i innych drogach żelaznych mógł dojść do tych rozmiarów, jakie obecnie posiada.

Z tego też powodu Stacje w nader szczupłych rozmiarach zaprojektowane zostały, przez co wkrótce przy niewielkim nawet wzroście ruchu okazały się już nieodpowiadającymi potrzebie.

Znoszenie niedogodności do pewnej granicy jest tylko możliwem: co przez długi szereg lat jako niedogodność cierpianem być mogło, to teraz przy rozwoju przedsięwzięcia i potrzeb jego usunięciem być musi. Co przed paroma laty jeszcze tylko było potrzebą, dzisiaj niemięknioną już koniecznością się stało.

Takie jest ogólne położenie drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej pod względem potrzeb stacyjnych i warsztatowych.

Bliższe potrzeb tych wskazanie należyście stan rzeczy wyjaśni.

#### 1) Dworce.

Dworzec główny na stacji Warszawa oraz dworce na stacjach: Pruszków, Grodzisk, Ruda Guzowska, Radziwiłłów, Łowicz, Płyćwia, Rogów, Rokiciny, Raby, Piotrków, Gorzkowice, Radomsk, Kłomnice, Częstochowa, Poraj, Myszków, Zawiercie, Łazy, Granica, znajdowały się w r. 1869 pod względem obszerności sal passażerskich i pomieszczeń dla ekspedycji bagażów, kass i biur stacyjnych w tym samym stanie, w jakim były z chwilą otwarcia ruchu na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Od tego czasu ogół ruchu passażerskiego uległ



potrojeniu, a na ważniejszych stacjach stał się wielokrotnie większym, niż był początkowo.

Doszło do tego, że na większej liczbie stacyj drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej passażerowie przy zupełnie normalnym ruchu nie są już w stanie pomieścić się w salach poczekalnych ani w lokalach ekspedycyjnych, a tём mniej przenosić się z miejsca na miejsce dla załatwienia połączonych z wyjazdem czynności.

W nader dotkliwy sposób czuć się również daje niedostateczność pomieszczeń dla kass, ekspedycji, biur zaawiadawców i telegraficznych.

Szczupłość lokalów służbowych utrudnia niezmiernie załatwienie czynności i regularne wyprawianie pociągów.

Dla usunięcia tego niemożliwego stanu rzeczy niezbędnym jest powiększenie sal passażerskich oraz lokalów służbowych, ekspedycyjnych i kassowych na stacjach: Warszawa, Pruszków, Grodzisk, Ruda Guzowska, Skierniewice, Łowicz, Rogów, Rokiciny, Piotrków, Gorzkowice, Radomsk, Kłomnice, Częstochowa, Myszków i Łazy, bądź przez rozprzestrzenienie istniejących dworców, bądź przez wzniesienie nowych, o ile to przez wzgląd na stan budowli, rozmiary dać się winne salom, lub inne specjalne okoliczności koniecznym się okazuje.

## 2) Studnie, zabudowaniu wodne, krany i rury.

W dawniejszym czasie, kiedy ruch na drodze był mniejszym i kiedy liczba kursujących pociągów była mniej znaczną, parochody zaopatrywane bywały w wodę na pewnych większych stacjach, obfitsze studnie i większe zabudowania wodne posiadających. Na tych to stacjach miało miejsce krzyżowanie się pociągów i dłuższy ich postój.

Przy obecnym rozwoju ruchu na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej nietylko że ilość potrzebnej wody do zasilania parochodów znacznie wzrosła, ale nadto niezbędnym jest, aby na wszystkich stacjach znajdowały się studnie obfitujące w wodę jak niemniej zbiorniki znaczną jej ilość pomieścić mogące. Krzyżowanie się po-

ciągów ma miejsce na wszystkich stacyach, i z tego względu koniecznym jest, aby parochody na wszystkich stacyach zarówno dobrze w wodę zaopatrywane być mogły.

Z tej to przyczyny prawie wszystkie studnie na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej znacznego pogłębienia wymagają. Gdzie w bliskości stacyj znajdują się rzeczki, tam urządzone być winny wodociągi z pompami mechanicznymi. Na innych stacyach wykonanie nowych wierconych i głębokich studni dla dostania się do obfitych źródeł wody niezbędnie jest potrzebnym.

Z wyjątkiem kilku stacyj, na których w ostatnich latach większe wodozbiory urządzone zostały, na wszystkich innych zachodzi potrzeba wzniesienia nowych zabudowań wodnych, zdolnych pomieścić obszerniejsze rezerwoary, dawne bowiem zabudowania dziś w stanie upadku znajdujące się mają zbiorniki za szczupłe a do zniesienia większych nie przedstawiają odpowiedniej mocy.

Niemniej zachodzi potrzeba urządzenia pomp parowych w miejsce dawnych ręcznych nie funkcjonujących należycie a przytém znaczne summy corocznie na pompowanie ręczne pochłaniających.

Rozprzeźnienie dróg bocznych na stacyach nie przyniosłyby zamierzonych korzyści, gdyby jednocześnie i rozprowadzenie wody po stacyach nie uległo odpowiednim zmianom. Potrzeba możności jednoczesnego zasilania wodą kilku pociągów na różnych liniach postoje odbywających wywołuje konieczność urządzenia nowych kranów wodnych na wielu stacyach, na innych zaś rozsunięcia kranów i powiększenia ogólnej długości rur wodnych.

Wszystko to wymaga dość znaczego nakładu.

### 3) Warsztaty.

Nowe Warsztaty Mechaniczne jakie w miejsce uległych w r. 1867 pożarowi wzniesionemi były, nie zostały zaopatrzone w odpowiednią ilość maszyn do potrzeb i działalności tych Warsztatów zastosowaną. Z tego powodu już w r. 1869 okazała się potrzeba urządzenia no-



wego kotła parowego i wzniesienia odpowiedniego zabudowania, urządzenia pieca do glijowania obręczy, wreszcie znacznego powiększenia inwentarza narzędzi warsztatowych.

Nadto okazała się potrzeba sprawienia: ośmiu tokarni do kół z fundamentami i transmissją, dwóch nowych maszyn parowych, wind do podniesienia parochodów, nowego kotła dla młota parowego, pieców do szwejsowania, przyrządu do próbowania siły lokomotyw i wielu innych jeszcze maszyn i przyrządów dla uzupełnienia inwentarza warsztatowego niezbędnych.

Z wyjątkiem wzniesionego w r. 1867 zabudowania mieszczącego maszyny warsztatowe, tokarnie, heblarnie oraz warsztaty: ślusarski, kowalski i stolarski, wszystkie inne zabudowania warsztatowe znajdują się w stanie nieodpowiednim i znacznych nakładów wymagają.

Samo urządzenie tyle niezbędnego warsztatu lakierniczego oraz doprowadzenie do odpowiedniego stanu warsztatów reparacji parochodów i warsztatu reparacji wagonów wymaga nakładu około 60,000 rsr. wynoszącego.

Najważniejszym jednakże jest, że istniejące w Warszawie Warsztaty Mechaniczne okazują się dziś już niedostatecznymi dla spełniania napraw i peryodycznej rewizyi posiadanego obecnie Taboru. Niedostateczność ta tem dotkliwiej da się uczuć przy zamierzonym powiększeniu Taboru i wywoła konieczność bądź rozprzestrzenienia Warsztatów w Warszawie, bądź też wzniesienia drugich Warsztatów w środkowym punkcie linii.

Druga ta alternatywa pod każdym względem jest właściwszą i korzystniejszą. Stacya Warszawska położona jest wśród miasta. Warsztaty zawarte są między linią główną drogi a ulicą zabudowaną i do komunikacji niezbędnie potrzebną. Rozprzestrzenienie Warsztatów w Warszawie w nader szczupłych tylko rozmiarach może mieć miejsce.

Wzniesienie Warsztatów w Piotrkowie jest daleko dogodniejszym pod każdym względem.

Warsztaty w Piotrkowie mogą być odpowiednio do potrzeby rozprzestrzeniane, gdyż miejscowość zupełnie się

ku temu nadaje. Wzniesienie zaś Warsztatów na tej stacyi obok oszczędności w kosztach budowy i nabycia gruntów będzie mieć i tę korzyść, że parochody i wagony dla reperatury i rewizyi nie będą potrzebowały być do Warszawy sprowadzane, a tym sposobem naprawa ich prędzej i z mniejszym kosztem dokonaną być może.

Nadto konieczność pomieszczenia w Piotrkowie co najmniej 20-tu parochodów nie mało za urzędzeniem na tej stacyi Warsztatów przemawia.

#### 4) *Remizy i kanały rewizyjne. Tarcze obrotowe.*

##### *Szopy na wagony.*

Zamierzone zwiększenie ilości parochodów drogi Warszawsko-Wiedeńskiej o 30 sztuk pociąga za sobą konieczność rozprzestrzenienia istniejących oraz wzniesienia nowych remiz parochodowych, powiększenia ilości kanałów rewizyjnych i tarcz obrotowych.

Potrzeba jak najprędzszego przygotowania pomieszczeń na 30 parochodów, tyluż kanałów rewizyjnych i odpowiedniej ilości tarcz obrotowych jest w ścisłym związku z reformą, jaką w biegu i użytkowaniu parochodów koniecznie zaprowadzić należy dla postawienia parochodów w odpowiednich warunkach pracy i zabezpieczenia ich od przedwczesnego zużycia.

Dotąd oprócz szczupłej rezerwy na stacyach: Skierniewice, Piotrków, Częstochowa, Granica i Sosnowce, wszystkie zresztą parochody znajdowały stałe pomieszczenie w Warszawie.

Pomieszczenie wszystkich przeznaczonych do biegu parochodów w Warszawie mogło mieć miejsce wówczas, kiedy parochód wysłany z pociągiem z Warszawy przebiegał jednym ciągiem przestrzeń do Sosnowca lub Granicy. Doprowadzenie do przedwczesnego zużycia parochodów drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej dostatecznie wykazało, jak zgubną jest podobna praktyka.

Obecnie koniecznym jest bieg parochodów tak urządzić, aby parochód jednym ciągiem co najwyżej tylko 150 werstwą przestrzeń przebiegał.



Dla osiągnięcia tego celu niezbędnym jest przeniesienie postoju około 50-tu parochodów z Warszawy do Piotrkowa i Sosnowca a stąd i konieczność odpowiedniego powiększenia na tych stacjach remiz i ilości kanałów rewizyjnych.

Pomieszczenie w remizach wagonowych jest tak niedostatecznym na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, że znaczna część wagonów osobowych stale na otwartym powietrzu przebywa i od szkodliwego wpływu deszczu i upałów wcale zabezpieczoną nie jest. Dla ochrony wagonów osobowych od szkód stąd wynikających, niezbędnym jest wzniesienie na główniejszych stacjach drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej remiz dla pomieszczenia wagonów osobowych.

#### 5) *Magazyny towarowe.*

Znaczny rozwój ruchu towarowego na drodze żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej pociąga za sobą konieczność wzniesienia nowych magazynów towarowych lub rozprzestrzenienia istniejących na wielu stacjach tejże drogi.

Niektóre pomniejsze stacje żadnych magazynów towarowych nie posiadają tam równie jak i na stacjach, gdzie magazyny nie odpowiadają już potrzebom obecnym, towary z konieczności składane są na wolnym powietrzu, przez co niejednokrotnie ulegają uszkodzeniom za które Droga Żelazna zmuszona jest wynagradzać poszkodowanych.

Nadto na niektórych stacjach znaczny ruch zbożowy mających, zachodzi potrzeba wzniesienia obszernych szop celem zabezpieczenia dowiezionego zboża od zamoknięcia.

#### 6) *Domy mieszkalne rodzinne dla służby.*

Niedostateczność pomieszczeń dla urzędników i oficyalistów drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej po sta-

cyach jest przyczyną znacznego utrudnienia w spełnianiu czynności służbowych, a nadto powoduje uciążliwe i powtarzające się ciągle na najem pomieszczeń wydatki.

Potrzeba pomieszczeń najdotkliwiej czuć się daje na stacjach od miast oddalonych, gdzie wszyscy urzędnicy stacyjni z konieczności na stacyi mieszkać muszą. Do takich należą stacje: Sosnowce, Granica, Ząbkowice, Myszków, Kłomnice, Rogów, Gorzkowice, Radziwiłłów, Ruda Guzowska, Grodzisk i Pruszków.

Na niektórych innych stacjach jakkolwiek w bliskości miast położonych ilość lokali dla urzędników, którzy z natury obowiązków służbowych na stacjach mieszkać powinni jest tak ograniczoną, że konieczność powiększenia pomieszczeń dla służby jest nieuniknioną.

Na stacjach Pruszków, Grodzisk, Radziwiłłów, Skiermiewice, Częstochowa i Sosnowice niezbędnym jest wzniesienie nowych domów rodzinnych, zaś na stacjach gdzie będą wzniesione dworce, jako to: w Rudzie Guzowskiej, Rogowie, Gorzkowicach, Radomsku, Kłomnicach i Ząbkowicach może być zadosyć uczynionym potrzebie powiększenia pomieszczeń służbowych przez przebudowanie na domy rodzinne dawnych dworców stacyjnych.

#### 7) Kloaki.

Zupełna ruina zabudowań mieszczących kloaki na większej części stacji drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej jest powodem licznych i uzasadnionych skarg ze strony publiczności.

Wzniesione jeszcze za czasów Administracji Rządowej kloaki drewniane znajdują się w stanie zupełnego upadku. Zachodzi stąd konieczność wzniesienia na kilkunastu stacjach, murowanych kloak w miejscach odpowiedniejszych aniżeli te, gdzie się obecnie zabudowania kloaczne znajdują.

#### 8) Ogrodzenia, Zegary, Oświetlenie.

Ogrodzenie stacji Warszawskiej, szczególnie od strony alei Jerozolimskiej, ulicy Chmielnej i Żelaznej



wzniesione jeszcze za czasów Administracji Rządowej znajdują się w stanie zupełnego upadku i koniecznie zastąpienia murem wymaga. Nadto na wielu bardzo stacyach drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej brak odpowiedniego ogrodzenia utrudnia bardzo nadzór nad przedmiotami na stacyi znajdującymi się i niejednokrotnie staje się przyczyną kradzieży bezpośrednią szkodę drodze żelaznej wyrządzających.

Na wielu stacyach brak zegarów stacyjnych, co dla służby miejscowej i publiczności ważną jest niedogodnością.

Powyższe wyjaśnienia dają możność należytego zdania sobie sprawy z potrzeb stacyjnych i warsztatowych, których koszt na Rsr. 1,223,340 kop. 78 obliczony, rozkłada się na różne stacje według następującego wykazu:

#### Stacya Warszawa.

##### *Dworzec.*

Rozprzestrzenienie dworca, mianowicie: sal klasy I i II, wzniesienie nowego zabudowania na sale klasy III i IV, nowej ekspedycyi bagażów odchodzących, rozprzestrzenienie ekspedycyi bagażów przychodzących, urządzenie kass sprzedaży biletów klasy I, II i III, wychodków, ekspedycyi poczt, lokalów kassy Głównej i Buchalteryi, urządzenie pokoju dla dam i rozprzestrzenienie wewnętrznej komunikacyi.

##### *Warsztaty.*

Dwie maszyny parowe, sześć tokarni z transmissją, kocioł parowy z zabudowaniem, rury wodociągowe, dachy żelazne oszklone nad warsztatami reperacyi lokomotyw i wagonów, kanały rewizyjne, piece do glijowania obręczy. Różne maszyny i przyrządy warsztatowe, windy, tokarnie i t. p. oraz powiększenie inwentarza warsztatowego.

Piece do szwejsowania, przyrząd do próbowania siły lokomotyw, warsztaty lakiernicze.

*Inne urządzenia stacyjne.*

Mur od ulicy Chmielnej, studnia, rampa dla ładowania bydła, różne urządzenia przy zabudowaniach wodnych i alimentacyi, waga setna, rozprzestrzenienie peronu i otoczenie stacyi murem od strony Alei Jerozolimskiej i ulicy Żelaznej . . Rsr. 227,352 kop. 78

Stacya Pruszków.

Nowy Dworzec; nowe zabudowanie wodne i pompa parowa; kloaki; przebudowanie dawnego dworca na dom familijny; dobudowanie magazynu towarowego; ogrodzenie i wzniesienie zabudowania gospodarczego; rury wodne . . . . . „ 32,156 „ —

Przystanek Brwinów.

Nowy budynek stacyjny . . „ 3,800 „ —

Stacya Grodzisk.

Nowy dworzec; przebudowanie dawnego dworca na dom familijny; magazyn towarowy; zabudowanie gospodarcze; kanały rewizyjne; krany wodne; studnia; rury i pompa parowa; kloaki i ogrodzenie . . . . . „ 31,354 —

Stacya Ruda Guzowska.

Nowy dworzec; przebudowanie dworca na dom familijny; magazyn towarowy; krany wodne i kanały do rewizyi lokomotyw; zabudowanie wodne



Z przeniesienia Rsr. 294,662 kop. 78

z pompą parową; tarcza obrotowa; rampa; bruki; zabudowanie gospodarcze; kloaki i ogrodzenie; rury wodne . . . . . „ 58,750 „ —

Stacya Radziwiłłów.

Rozprzestrzenienie dworca; dom familijny; magazyn towarowy; kloaki . . . . . „ 6,865 „ —

Stacya Skierniewice.

Rozprzestrzenienie i urządzenie lokali passażerskich klasy I i II, bufetów i pokoju dla dam; zegar; remiza na 10 parochodów; pompa parowa. Remiza na wagony. Kloaki. Magazyn towarowy. Dom familijny. Ogrodzenie stacyi . . . . . „ 65,295 „ —

Stacya Łowicz.

Nowy dworzec, przebudowanie dawnego dworca. Stacya wodna; przebudowanie warsztatów na mieszkania; kanały rewizyjne; krany i rury wodne; ogrodzenie; kloaki . . . . . „ 48,145 „ —

Stacya Płyćwia.

Rozprzestrzenienie dworca; urządzenie mieszkań; magazyn dla materiałów opałowych . . . . . „ 2,155 „ —

Stacya Rogów.

Nowy dworzec, przebudowanie dawnego dworca na dom familijny; krany wodne; kanały do rewizyi lokomotyw; kloaki, studnia wiercona; pompa parowa; transmissya ruchu . . . . . „ 49,288 „ —

Stacya Koluszki.

Krany wodne i kanały do rewizyi lokomotyw . . . . . „ 6,510 „ —

Stacya Rokiciny.

Rozprzestrzenienie dworca; rozprzestrzenienie magazynu towarowego; rampa; krany wodne; kanały do rewizyi lokomotyw; ogrodzenie; kloaki; rury wodne. . . . . „ 16,845 „ —

Stacya Baby.

Rozprzestrzenienie dworca, urządzenie mieszkań familijnych, przedłużenie peronu, ogrodzenie, zabudowanie wodne. . . . . „ 13,094 „ —

Stacya Piotrków.

Rozprzestrzenienie dworca i peronu; nowy magazyn towarowy; nowa remiza na 12 parochodów; warsztaty mechaniczne z całym urządzeniem; rozprzestrzenienie dróg bocznych; tar-



Z przeniesienia Rsr. 561,609 kop. 78

cze obrotowe; ogrodzenie; waga  
centezymalna; kanały rewizyjne. „ 329,668 „ —

#### Stacya Gorzkowice.

Nowy dworzec, przebudowa-  
nie dawnego dworca na dom  
familijny; nowy magazyn towa-  
rowy; nowy dom familijny i za-  
budowanie gospodarcze; kloaki;  
zabudowanie wodne; szopa na  
zboże; rury wodne . . . . „ 36,725 „ —

#### Stacya Radomsk.

Nowy dworzec, przebudowa-  
nie dawnego dworca na dom  
mieszkalny; szopa na skład zbo-  
ża; zabudowanie gospodarcze;  
rury wodne; pompa parowa;  
winda stacyjna; kloaki . . . „ 30,472 „ —

#### Stacya Kłomnice.

Nowy dworzec; przebudowa-  
nie dawnego dworca na dom  
familijny; magazyn towarów;  
szopa na zboże; zabudowanie  
gospodarcze; kloaki; rury wodne. „ 20,515 „ —

#### Stacya Częstochowa.

Rozprzestrzenienie dworca i  
peronu; nowa remiza na 6 loko-  
mtyw; nowy dom familijny  
i zabudowanie gospodarcze; ma-  
gazyn towarowy; studnia; kana-  
ły rewizyjne; pompa parowa;  
transmissya ruchu; kloaki . . „ 86,289 „ —

Z przeniesienia Rsr. 1,065,278 kop. 78

Stacya Poraj.

Rozprzestrzenienie dworca;  
zabudowanie gospodarcze; klo-  
aki . . . . . „ 5,115 „ —

Stacya Myszków.

Rozprzestrzenienie dworca;  
dom familijny; magazyn towa-  
rowy; szopa na zboże; zabudo-  
wanie gospodarcze; zabudowa-  
nie wodne; pompa parowa; ru-  
ry wodne; kloaki . . . . . „ 30,411 „ —

Stacya Zawiercie.

Szopa na zboże; zabudowanie  
gospodarcze; magazyn towaro-  
wy . . . . . „ 3,370 „ —

Stacya Łazy.

Rozprzestrzenienie dworca;  
zabudowanie gospodarcze; pom-  
pa parowa; rury wodociągowe,  
krany . . . . . „ 9,285 „ —

Stacya Ząbkowice.

Przebudowanie dawnego  
dworca na dom mieszkalny; no-  
wy dom familijny zabudowanie  
gospodarcze; rury wodne . . . . . „ 14,224 „ —



Z przeniesienia Rsr. 1,127,683 kop. 78

Stacya Granica.

Dwa zabudowania gospodar-  
cze; kloaki; rampa do ładowa-  
nia . . . . . „ 4,900 „ —

Stacya Dąbrowa.

Magazyn towarowy . . . „ 2,500 „ —

Stacya Sosnowce.

Dwa nowe domy familijne  
i dwa zabudowania gospodar-  
cze; kloaki; domki dla zwrotni-  
czych; remiza na 12 parochod-  
dów; magazyn towarowy; wo-  
dociąg . . . . . „ 88,257 „ —

Rsr. 1,223,340 kop. 78.

Razem Rsr. 1,223,340 kop. 78.

---

Zbierając w jeden ogół wyszczególnione wyżej po-  
trzeby drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej okazuje się,  
że zaspokojenie tych potrzeb wymaga nakładu w goto-  
wiznie Rsr. 7,059,063 kop. 73½, a mianowicie:

I. Nabycie gruntów . . . . .	Rsr.	59,042	k.	47
II. Mosty i kanały . . . . .	„	54205	„	07
III. Budowa wierzchnia, mianowicie: zwirowanie, podkłady, szyny z przyborami, drogi boczne, wexle i rozjazdy . . . . .	„	2,546,831	„	73
IV. Domki dróżnicze i przejazdy . . . . .	„	249,267	„	65
V. Telegraf elektryczny i optyczny . . . . .	„	17,280	„	77 1/2
VI. Tabor { parochody rs. 951,243 k. 71 } { wagony „ 1,954,851 „ — }	„	2,906,094	„	71
VII. Stacje, Warsztaty i różne . . . . .	„	1,226,341	„	33
				Razem Rsr. 7,059,063 k. 73 1/2

Warszawa dnia 10 (22) Grudnia 1870 r.

Komitet Techniczny.

podpisali:

Generał-Lejtnant, Inżynier, **Feichtner.**

Generał-Lejtnant, **Czernicki.**

Rzeczywisty Radca Stanu, **Zaborowski.**

Dyrektor Techniczny Drogi Żelaznej, *Schorss.*



Koszt robót		Wycena	
1869		1869	

# W Y K A Z

## KOSZTU ROBÓT

na rachunek funduszu budowy na drodze żelaznej **Warszawsko-Wiedeńskiej** wykonanemi  
 być winnych dla doprowadzenia tej drogi do stanu należytego, oraz dla zadosyćuczynie-  
 nia potrzebom rozwojem przedsięwzięcia wywołanym,

sporządzony

na podstawie Opisu stanu drogi i jej potrzeb w roku 1869.

Komitet Techniczny  
 General-Inspektur Polsteins  
 General-Inspektur Graveln  
 Karsperly Hader Stann Zaborowski

Dyrektor Techniczny

Nr.	Wyszczególnienie Tytułu Robót.	Ogólny koszt wykonania		Rozkład robót na lata 1869, 1870 i 1871 według anszlagu Ministerium Kommunikacyj przedstawionego.			Ogólny koszt robót objętych w anszlagu przedstawionym Ministerium Kommunikacyj		Koszt robót w r. 1872 i następujących wykonanymi być winnych		Ogól Wydatków według Tytułów		Uwagi.		
				1869	1870	1871					Rsr.	k.			
R u b l e i K o p i e j k i															
I	Nabycie gruntów . . . . .	59042	47	6422	47	—	—	6422	47	52620	—	59042	47		
II	Mosty i Kanaly . . . . .	54205	07	28655	07	6450	—	44605	07	9600	—	54205	07		
III	Budowa wierzchnia { Zwirowanie . . . . . Podkłady . . . . . Szyny i Przybory	168859	46	36649	46	44460	—	140545	46	28314	—	2546831	73		
		267768	—	43263	—	72143	—	196672	—	71096	—				
		1931694	79	365427	79	493939	—	1414526	79	517168	—				
IV	Domki dozorców i dróżników { Domki murowane Zapory przejazdowe	178509	48	66404	48	22602	—	148509	48	30000	—	249267	65		
		227231	50	31	50	900	—	114081	50	113150	—				
V	Telegraf elektryczny i optyczny . . . . .	17280	77 1/2	12280	77 1/2	—	—	17280	77 1/2	—	—	17280	77 1/2		
VI	Tabor { Parochody . . . . . Wagony . . . . .	951243	71	57243	71	70000	—	352243	71	599000	—	2906094	71		
		1954851	—	212791	—	99060	—	573151	—	1381700	—				
VII	Stacye i Warsztaty . . . . .	1223340	78	119058	78	118033	—	342671	78	880669	—	1223340	78		
VIII	Różne . . . . .	3000	55	3000	55	—	—	3000	55	—	—	3000	55		
	Różnica na kursie Obligacyi Seryj III	730017	97	—	—	365008	98 1/2	365008	98 1/2	730017	97	—	—	733018	52
Razem . . . . .		7789081	70 1/2	951364	73 1/2	1292595	98 1/2	1850853	98 1/2	4094814	70 1/2	3694267	—	7789081	70 1/2
3143449 kop. 97															
(*) Ogól wydatków budowlanych poniesionych w roku 1869 wynosił . . . . .											951364	73 1/2			
Ze jednak z końcem roku 1868 pozostał remanent funduszu budowy którym część powyższych wydatków r. 1869 zaspokojoną być mogła											94814	70 1/2			
Przeto w złożonym Ministerium Kommunikacyj anszlagu na 4,000,000 rsr. robót i wydatków z emissyi III Seryi Obligacyj zaspokojonemi być winnych, roboty i wydatki do roku 1869 odnoszące się wynoszą . . . . .											856550	03	3143449,97		
Wydatki te łącznie z wydatkami lat . . . . .											1870	927587		—	
Oraz różnicą na kursie Obligacyj Seryi III . . . . .											1871	1485845		—	
											730017	97			
Dają cyfrę anszlagową . . . . .											4000000	—			

Warszawa 10 (22) Grudnia 1870 roku.

Komitet Techniczny:  
 Generał-Lejtnant Feichtner.  
 Generał-Lejtnant Czernicki.  
 Rzeczywisty Radca Stanu Zaborowski.

Dyrektor Techniczny Schorss.



# DYREKCJA

DRÓG ŻELAZNYCH

WARSZ.-WIEDEŃSK. i WARSZ.-BYDGOS.

DO

## RADY ZARZADZAJĄCEJ

W Warszawie, d. 18 (30) Maja 1871 r.

DROGI ŻELAZNÉJ

Nr. 7021.

**WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ.**

Odbyte na dniu 16 (28) Grudnia 1869 roku Nadzwyczajne Ogólne Zgromadzenie Akcyonaryuszów zatwierdzając Anszlag robót na rs. 4,230,000 w najbliższych latach na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej spełnionemi być mających, uchwaliło wypuszczenie III-éj Seryi Obligacyj Towarzystwa na summe rs. 4,000,000.

Wysokość téj emissyi ograniczoną została przez Ministeryum Finansów przy zamianie waluty krajowej na zagraniczną do 3,500,000 Talarów nominalnej wartości.

Z realizacji 2,000,000 Tal. w Obligacyach III Seryi osiągniętym został wpływ . Rs. 1,884,501 k. 90½

Przyjmując, że dokonać się mające umieszczenie reszty Obligacyj Seryi III-éj na summe 1,500,000 Tal. przyniesie . . . „ 1,385,481 „ 12½

Całkowity wpływ z realizacji Seryi III Obligacyj osiągnąć się mogący nie przeniesie summy . . . . . Rs. 3,269,983 k. 03

Na rachunek robót i nakładów, zatwierdzonym na d. 16 (28) Grudnia 1869 r. anszlgiem na rs. 4,230,000 objętych, spełnionemi zostały w latach 1869 i 1870 oraz przedsięwziętemi są w r. 1871 następujące wydatki:

w roku 1869 . . .	Rs. 856,550 k. 03
„ 1870 . . .	„ 750,723 „ 17½
„ 1871 . . .	„ 1,662,708 „ 82½
Razem . . .	Rs. 3,269,982 k. 03

Doliczając nieobjęty w powyższej cyfrze koszt robót wykonanych w roku 1869 i pokrytych remanentem funduszu budowy pozostałym z końcem roku 1868 . . . . . „ 94,814 „ 70½

Ogół wydatków na rachunek funduszu budowy w ciągu lat 1869, 1870 i 1871 spełnionych i przedsięwziętych na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej wynosi . . . . . Rs. 3,364,796 k. 73½

Szczegółowy wykaz tych wydatków Dyrekcyja ma honor Radzie Zarządzającej w załączeniu przedstawić.

Wykaz ten daje możność ocenienia, o ile stan Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej z końcem roku bieżącego ulepszonym już zostaje, które z jej potrzeb, i o ile za zaspokojone poczytywać można, a które jeszcze zaspokojenia oczekują.

Pod tym względem za punkt wyjścia przy sporządzaniu wzmiankowanego wykazu posłużył Dyrekcyi wypracowany za współudziałem jej

„Opis stanu i potrzeb Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w roku 1869“

przez Komitet na dniu 10 (22) Grudnia r. z. Radzie Zarządzającej złożony.



Wykazane i usprawiedliwione w opisie tym potrzeby Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej wymagają nakładu w gotowiznie. . . . . Rs. 7,059,063 k. 73 1/2

ze zaś z końcem roku bieżącego znaczna część tych potrzeb na sumę . . . . . „ 3,364,796 „ 73 1/2 zaspokoją już będzie,

---

pozostaje zatem do przeniesienia w latach następnych nakład wynoszący . . . . . Rs. 3,694,267 k. —

a mianowicie:

1° na spełnienie reszty robót i wydatków w anszlagu na 4,230,000 rs. objętych, które funduszem rub. sr. 3,269,983 (całkowity wpływ z Obligacyj III Seryi) zaspokojone być nie mogą,  
 (4,230,000—3,269,983) = Rs. 960,017

2° na powiększenie taboru, rozprzestrzenienie stacyj i warsztatów, w ogóle na nakłady rozwojem przedsięwzięcia wywołane (nie licząc drugiej linii szyn) . . . . . „ 2,734,250

Razem jak wyżej . . . . . Rs. 3,694,267

Jakkolwiek wzmiankowane ad 2<sup>um</sup> nakłady w bliższej lub dalszej przyszłości są nieuniknione (jak to już w raporcie z d. 10 (22) Kwietnia r. b. Nr 5395 wykazaniem zostało), stosując się wszakże do wskazania Rady Zarządzającej, aby wydatki te, jak na teraz, do minimum ograniczyć, Dyrekcyja ma honor przedstawić szczegółowy anszlag na rs. 2,952,000 uwzględniający te tylko potrzeby, które najspieszniejszego zaspokojenia wymagają.

Anszlag ten obejmuje:

1° Nakład na powiększenie taboru, rozprzestrzenienie stacyj i warsztatów, jak nateraz do summy . . . . . Rs. 1,991,983 ograniczony.

---

do przeniesienia Rs 1,991,983

z przeniesienia Rs. 1,991,983  
 2° Wydatek w summie. „ 960,017  
 na roboty w zatwierdzonym na d.  
 16 (28) Grudnia 1869 roku an-  
 szlugu na rs. 4,230,000 objęte i do  
 spełnienia w roku 1872 przypa-  
 dające.

Razem . . . Rs. 2,952,000

**PRZEWODNICZACY**  
 (podp.) **Findeisen.**

Rs. 960,017

**Naczelnik Kancellaryi**  
 (pod.) **Stolyhwo.**

Rs. 960,017

Jakobicki wzmiankowane od 2<sup>go</sup> nakłady w li-  
 czy i ub dalszej przyszłości są przewidziane (jak to już  
 w raporcie z d. 10 (22) Kwietnia r. b. Nr. 2822 wyk-  
 szano zostało) stosując się wzmianka do wzmianki li-  
 cząc (zakładając) aby wydatki te, jak na teraz, do minimum  
 ograniczyć. Dyktando ma honor przewidziane w rozporządze-  
 niu na rs. 2,552,000 uwzględniający te tylko pozycje  
 by, które najpóźniej tego zapobiegania wymagają.

Analiza ten objęty:  
 1° Nakład na powiększenie taborn, rozpraszanie  
 stary i warsztatów, jak materia do  
 summy  
 Rs. 1,991,983  
 ograniczony.  
 do przeniesienia: Rs. 1,991,983



# W Y K A Z

wydatków jakie na rachunek funduszu budowy spełnionemi zostały na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w latach 1869 i 1870 oraz przedsięwziętami są w roku 1871, w zestawieniu z ogółem potrzeb wykazanych przez Komitet Techniczny w opisie stanu i potrzeb drogi w roku 1869.

## I. Nabycie Gruntów.

Według opisu stanu drogi w roku 1869 potrzeby dotyczące nabycia gruntów, to jest uiszczenia należności za grunta dawniej zajęte a dotąd niezapłacone wynoszą . . . . . Rsr. 15,642 kop. 47

Potrzeby zaś zakupienia placów dla rozprzestrzenia stacyj „ 43,400 „ —

Razem . . . . Rsr. 59,042 kop. 47

W roku 1869 wydatkowano na wynagrodzenia za zajęte pod budowę drogi Ząbkowicko-Katowickiej i pod stacye grunta rsr. 6,422 kop. 47.

Pozostają zatem jeszcze następujące wydatki do spełnienia, mianowicie:

Na spłacenie dawniejszych należności . . . . . rsr. 9,220 kop. —

Na kupno placów dla rozprzestrzenia stacyj potrzebnych . . „ 43,400 „ —

Razem . . . . Rsr. 52,620 kop. —

## II. Mosty i Kanały.

W roku 1869 ostatnie 15 Mostów o filarach murowanych z wiązaniem drewnianem zaopatrzone zostały w wiązania żelazne, przyczém i rekonstrukcyja filarów murowanych dokonana została.

Na roboty te wydatkowano w roku 1869 . . . . . rs. 23,655 kop. 07

W latach 1870 i 1871 przedsięwziętém zostało zadachowanie sklepienia przy dwóch mostach, zupełna rekonstrukcyja czterech mostów murowanych oraz wzmocnienie wiązań żelaznych przy trzynastu mostach za „ 15,950 „ —

W ogóle rekonstrukcyja mostów



w latach 1869, 1870 i 1871 dokonana będzie za sumę . . . . . „ 44,605 „ 07

W roku 1872 pozostaje do wykonania:

- 1) Przebudowanie jednego mostu murowanego.
  - 2) Wzmocnienie wiązań żelaznych u 26-ciu mostów.
- Na co potrzebnym jest fundusz rubli 9,600.

### III. Budowa wierzchnia.

#### 1) Zwirowanie.

Według opisu stanu drogi w roku 1869 na drodze Warszawsko-Wiedeńskiej brakowało podzwirowania lub należało takowe znacznie uzupełnić na przestrzeni werst 194,9 koszta zaś tego podzwirowania obliczone zostały na rubli 168,859 kop. 46.

W roku 1869 wyzwirowano werst 25,4 i wydano na ten cel . . . . . rsr. 36,649 kop. 46

W latach 1870 i 1871 przedsięwzięto wyzwirowanie 133,2 werst za . . . . . „ 103,896 „ —

W ciągu zatem lat 1869, 1870 i 1871 ilość werst posiadających zupełne podzwirowanie powiększy się o werst 158,3 co kosztować będzie . . . . . Rs. 140,545 kop. 46

Pozostaje jeszcze do wyzwirowania i uzupełnienia zwirowania na przestrzeni werst 36,3 co wymaga funduszu rsr. 28,314.

#### 2) Podkłady.

Według opisu stanu drogi w roku 1869 należało wymienić podkłady na drodze Warszawsko-Wiedeńskiej

na przestrzeni werst 204,3 nadto założyć podkłady na przestrzeni werst 17,7 gdzie szyny profilu Nr. III zastąpienia szynami profilu Nr. I wymagają; koszt potrzebnych tym celem podkładów obliczonym jest na rsr. 267,768.

W roku 1869 wymieniono podkłady sosnowe na dębowe na przestrzeni werst 29,8, na co wydano. . . . . rsr. 43,263

W latach 1870 i 1871 wymienione będą podkłady na przestrzeni werst 131,8 i wydaną na ten cel summa . . . . . „ 453,409

W ogóle zatem w latach 1869, 1870 i 1871 wymienione zostaną podkłady na przestrzeni werst 161,6 i na ten cel wydaną będzie summa. „ 196,672

Pozostanie zaś w roku 1872 wymienić podkłady na przestrzeni werst 60,9 na co potrzebnym jest fundusz rsr. 71,096.

3) Szyny.

Według opisu stanu drogi Warszawsko-Wiedeńskiej w roku 1869 zachodziła potrzeba wymiany szyn:

Profilu Nr. I i II na przestrzeni . . . werst 209,1  
„ III „ „ . . . „ 17,7

W ogóle potrzeba było wymienić szyny na przestrzeni . . . . . werst 226,8

Co wedle sporządzonego obliczenia wymagało nakładu Rsr. 1,931,694 kop. 79.

W roku 1869.

Wymieniono szyn profilu Nr. II i zastąpiono je szynami profilu Nr. I na przestrzeni werst 32,7.

Wymieniono szyn profilu Nr. III i zastąpiono je szynami profilu Nr. I na przestrzeni werst 1,4.

Na zakup szyn i przyborów wydatkowano rsr. 365,427 k. 79



z przeniesienia rs. 365,427 k 79

W latach 1870 i 1871.

Przedsięwziętą została:

Wymiana szyn profilu Nr. II i zastąpienie ich nowymi szynami profilu Nr. I na przestrzeni werst 115,5; tudzież wymiana szyn profilu Nr. III i zastąpienie ich nowymi profilu Nr. I na przestrzeni werst 16,3.

Na zakup szyn i przyborów poniesionym będzie nakład  
rsr. 1,049,099 k. —

Z końcem zatem roku bieżącego 17,7 werst szyn profilu Nr. III zastąpione będą szynami profilu Nr. I, a nadto przeprowadzoną będzie całkowita wymiana szyn na przestrzeni werst 148,2

co spowoduje wydatek wynoszący Rs. 1,414,526 kop. 79

Pozostanie zatem do zaopatrzenia w nowe szyny w roku 1872 werst 60,9 na co potrzebnym jest fundusz rsr. 517,168.

*Rekapitulacja.*

W ogóle z końcem roku 1871 dokonaniem będzie:

a) Wyzwirowanie 158,3 werst za rs. 140,545 k. 46  
b) Wymiana podkładów na przestrzeni 161,6 werst za . . . . . „ 196,672 „ —  
c) Zaopatrzenie w nowe szyny i przybory 165,9 werst za . . . . . „ 1,414,526 „ 79  
i wydanem na te cele . . . . . Rsr. 1,751,744 k. 20

Pozostanie zaś w roku 1872 do wykonania:

a) Wyzwirowanie przestrzeni werst 36,3 za . . . . . rsr. 28,314  
b) Wymiana podkładów na przestrzeni werst 60,9 za . . . . . „ 71,096  
c) Położenie szyn nowych i przyborów na przestrzeni werst 60,9 za . . . . . „ 517,168

Co wymaga funduszu . . . . . Rsr. 616,578

4) Drogi boczne, wexle i rozjazdy.

Wedle opisu stanu drogi w roku 1869 roboty dotyczące rozprzestrzenia dróg bocznych, wymiany wexli i powiększenia ich liczby obliczone zostały na . . . . . Rsr. 178,509 kop. 48

W roku 1869 wykonano nowych dróg bocznych werst 5,7 i zwiększono liczbę wexli o 30 sztuk, co kosztowało rs. 66,404 kop. 48.

W latach 1870 i 1871 przedsięwziętém jest wykonanie dróg bocznych na różnych stacjach na długość werst 6,9 oraz założenie 22 wexli i rozjazdów za . . . . ., 82,405 „ —

W ciągu zatem lat 1869, 1870 i 1871 dokonaniem będzie położenie nowych dróg bocznych na długość werst 12,6 oraz założenie 52 wexli i rozjazdów za . . . . . „ 148,509 „ 48

---

Na wykonanie w roku 1872 pozostających do położenia dróg bocznych na długość 2½ werst oraz założenie 10 wexli i rozjazdów potrzebnym jest fundusz . . . . . Rs. 30,000 kop. —



#### IV. Domki dozorców i dróżników.

Koszt wzniesienia nowych domków murowanych dla dozorców i dróżników oraz koszt zaprowadzenia nowych zapór przejazdowych mechanicznych obliczonym jest według opisu stanu drogi w roku 1869 na rs. 249,267 k. 65.

W roku 1869 wydatkowano na domki i przejazdy . . . . . rsr. 167 kop. 65

W roku bieżącym przedsięwziętém jest wykonanie połowy domków wzniesionemi być mających oraz połowy urządzić się mających zapór za . . . . . „ 125,000 „ —

Razem za Rsr. 125,167 kop. 65

Pozostające na rok 1872 wykonanie drugiej połowy domków dróżniczych i zapór przejazdowych wymaga funduszu rsr. 124,100.

#### V. Telegraf elektryczny i optyczny.

Według opisu stanu drogi Warszawsko-Wiedeńskiej w roku 1869 koszt zastąpienia słupów sosnowych telegrafu elektrycznego słupami dębowymi większych rozmiarów, tudzież koszt zmiany dawnego systemu telegrafów optycznych na ulepszony, obliczonym został na rsr. 17,280 kop. 77½.

W roku 1869 dokonaną została zmiana słupów sosnowych telegrafu elektrycznego na dębowe oraz zmiana całego systemu telegrafów optycznych na linii i wydano na ten cel sumę . . . . . rsr. 12,280 kop. 77½

W roku 1871 przedsięwziętém jest zaopatrzenie wszystkich stacyj w sygnały optyczne nowego systemu, co kosztować będzie . . . . . „ 5,000 „ —

Tym sposobem z końcem roku bieżącego spełnione już będą wszystkie roboty jakie zamierzono były co do telegrafu elektrycznego i optycznego za sumę Rsr. 17,280 kop. 77½.

## VI. Tabor.

### 1) Parochody.

Według opisu stanu drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, z początkiem roku 1869 droga ta posiadała parochodów . . . . . sztuk 73

W ciągu lat 1869 i 1870 wycofano z ruchu z powodu zupełnego zużycia jeden parochód z roku 1853 i jeden z roku 1855, razem parochodów . . . . . „ 2

---

pozostało sztuk 71

W tymże czasie przybyło nowych parochodów . . . . . „ 4

---

Droga Warszawsko-Wiedeńska posiada zatem obecnie parochodów . . . . . sztuk 75

Przedsięwzięta w latach 1870 i 1871 kapitalna rekonstrukcja 22-ch parochodów kosztować będzie około . . . . . rsr. 119,000 k. —

Dostarczyć się mające w ciągu roku bieżącego przez fabrykę Borsiga ośm parochodów kosztować będą . . . „ 176,000 „ —

W roku 1869 zapłacono za dostarczone parochody . . . . . „ 57,243 „ 71

---

W ogóle zatem w ciągu lat 1869, 1870 i 1871 spełnionym zostanie wydatek na powiększenie liczby parochodów i ich rekonstrukcyę wynoszący rsr. 352,243 k. 71

Pozostanie jeszcze do spełnienia w roku 1872 i następnych:

Kupno 22-ch nowych parochodów z częściami zapasowemi za . . . . . rsr. 550,000

Rekonstrukcja 10 parochodów . . . „ 49,000

---

Razem . . . . Rsr. 599,000



Dla zadosyćczynienia potrzebie powiększenia ilości parochodów zamówionemi już zostały w fabryce Borsiga z dostawą na rok bieżący parochodów sztuk 12.

Liczba parochodów z końcem roku bieżącego powiększoną będzie o sztuk 20, a gdy jednocześnie i rekonstrukcyja całkowicie przeprowadzoną już zostanie, przeto w roku 1872 droga Warszawsko-Wiedeńska posiadać będzie 95 parochodów w zupełnie dobrym stanie znajdujących się.

## 2) Wagony.

### a) Osobowe.

Według opisu stanu drogi Warszawsko-Wiedeńskiej z początkiem roku 1869 droga ta posiadała:

*Wagonów Dworskich i Salonowych sztuk 10.*

W roku 1870 wagon mieszczący kuchnię dworską, 4-o kołowy, zastąpiony został przez wagon 6-io kołowy.

*Wagonów osobowych I i II klasy sztuk 30.*

1 Wagon pochodzący z roku 1848 jako zupełnie zużyty z ruchu wycofanym został.

3 Wagony przerobione zostały na wagony II klasy.

*Wagonów osobowych II i III klasy sztuk 4.*

Trzy wagony przerobione zostały na wagony klasy II.

*Wagonów osobowych III klasy sztuk 24.*

Ilość tych wagonów zmianie nie uległa.

*Wagonów osobowych IV klasy sztuk 24.*

Ilość tych wagonów w ciągu lat 1869 i 1870 zmianie nie uległa.

*Wagonów pocztowych sztuk 11.*

W roku 1870 wszystkie wagony pocztowe przerobione zostały w ten sposób, że obok oddziału pocztowego urządzonym został przedział klasy II i przedział przeznaczony na miejsce ustępowe.

*Brankardów sztuk 31.*

Ilość brankardów nie uległa zmianie.

b) T o w a r o w e.

Park wagonów towarowych z początkiem roku 1869 obejmował:

*Wagonów towarowych krytych żelaznych sztuk 80.*

W roku bieżącym przedsięwziętą została rekonstrukcja 75 wagonów i wzmocnienie ich przez dodanie belek żelaznych.

*Wagonów towarowych krytych drewnianych*                      sztuk 346

Z téj liczby w ciągu lat 1869, 1870  
i 1871 przerobiono na platformy                      „                      59

Obecnie zatem w ruchu towarowym znajduje się wagonów krytych                      „                      sztuk 287

*Wagonów do przewozu węgla*                      sztuk 1223

W roku 1870 przerobiono na wagony do przewozu wapna                      „                      37

Obecnie zatem do przewozu węgla użytych jest wagonów                      „                      sztuk 1186



*Wagonów do przewozu wapna.* sztuk 86

W ciągu lat 1869 i 1870 — 20 wapiarek przerobionemi zostały na wagony robocze, natomiast przybyło 37 wapiarek pochodzących z przeróbki tyłuż wagonów węglowych.

W ogóle przybyło w ciągu roku 1870 „ 17

Obecnie zatem do przewozu wapna użytych jest wagonów . . . . . sztuk 103

*Wagonów transportowych 8-mio kołowych sztuk 84.*

Ilość ich nie uległa zmianie.

*Platform i wagonów roboczych* sztuk 174

W ciągu lat 1869 i 1870 przybyło z przerobienia wagonów towarowych krytych . . „ 59

Z przerobienia wapiarek . . . . „ 20

Obecnie jest zatem w użyciu . . . . sztuk 253

W ogóle Park wagonów drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej składa się obecnie:

*Powozy i wagony osobowe.*

Dworskie i salonowe . . . . sztuk 10

Kombinowane klasy I i II . . „ 29

Klasy II . . . . „ 6

Kombinowane II i III . . . . „ 1

Klasy III . . . . „ 24

„ IV . . . . „ 24

Pocztowe . . . . „ 11

Razem sztuk . . . . 102

*Wagony towarowe.*

Brankardów . . . . . sztuk 31

z przeniesienia sztuk 31

Wagonów krytych żelaznych . . . „	80
Wagonów krytych drewnianych . . . „	287
Węglarek . . . . . „	1186
Wapniarek . . . . . „	103
Wozów 8-io kołowych do długich sztuk drzewa . . . . . „	84
Roboczych . . . . . „	253
Do specjalnych użytków . . . . . „	5
<b>Razem sztuk . . . . .</b>	<b>2029</b>

W ciągu roku bieżącego park wagonowy powiększo-  
nym zostanie o zakupione w fabrykach zagranicznych  
i krajowych:

8 wagonów klasy I i II po rsr. 4600=	rsr. 36,800
8 „ „ III „ 2300=	„ 18,400
5 „ „ IV „ 1600=	„ 8,000
1 wagon pocztowy . . . . .	„ 3,000
100 wagonów towarowych krytych „	150,000

Przedsięwzięta w latach 1870 i 1871  
rekonstrukcja wagonów, a mianowicie:  
wzmocnienie budowy wagonów żelaznych  
oraz zakup kół, osi i resorów do przebu-  
dowywanych wagonów kosztować będzie „ 144,160

W roku 1869 zapłacono za dostar-  
czone wagony . . . . . „ 212,791

W ogóle zatem w ciągu lat 1869,  
1870 i 1871 spełnionym będzie wydatek  
na powiększenie liczby wagonów i dopro-  
wadzenie ich do należytego stanu . . . Rs. 573,151

Pozostanie jeszcze do spełnienia w roku 1872 i na-  
stępnych:

Zakup wagonów osobowych, mianowicie:

4 wagonów klasy I i II po rsr. 4,600=	rs. 18,400
4 „ „ II „ 3,500=	„ 14,000
7 „ „ III „ 2,300=	„ 16,100
12 „ „ IV „ 1,600=	„ 19,200
7 brankardów . . . . .	„ 2,000= „ 14,000
	<u>rs. 81,700</u>



z przeniesienia rs. 81,700

Zakup wagonów towarowych, mianowicie:	
550 węglarek po rsr 1,400 = rs. 605,000	
100 wapniarek „ „ 1,200 = „ 120,000	
350 wagonów krytych 1,500 = „ 525,000	
Osie, koła, resory . . . „ 50,000	„ 1,300,000
Razem . . . rsr. 1,381,700	

Dla zadosyćczynienia naglącej potrzebie powiększenia ilości wagonów towarowych i węglarek zamówieni już zostały z dostawą na rok bieżący:

- 150 sztuk wagonów towarowych krytych,
- 200 węglarek,
- 50 wapniarek,
- 7 brankardów.

Tym sposobem park wagonowy drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zwiększonym zostanie z końcem roku bieżącego:

- o 22 powozów osobowych,
  - i 507 wagonów towarowych,
- to jest składać się będzie:
- ze 124 powozów osobowych,
  - i 2536 wagonów towarowych,
- w dobrym stanie znajdujących się.

## VII. Budowle stacyjne i Warsztaty.

Potrzeby wzniesienia budowli na Stacjach, rozprze-strzenienia już istniejących oraz potrzeby Warsztatowe ocenione zostały w opisie stanu drogi w roku 1869 i jej potrzeb na rsr. 1,223,340 kop. 78.

W ciągu lat 1869, 1870 i 1871 wykonano i przedsięwzięto wykonać na Stacjach następujące roboty:

Stacya Warszawa.

*Dworzec.*

Rozprze-strzenienie sal klasy I i II, wzniesienie nowego zabudowania na sale klasy III i IV, nowój expe-

dycyi bagażów odchodzących; rozprzestrzenienie ekspedycyi bagażów przychodzących; urządzenie kass sprzedaży biletów klasy I, II i III, wychodków, ekspedycyi poczt, lokalów Kassy Głównej i Buchalteryi, urządzenie pokoju dla dam i rozprzestrzenienie wewnętrznej komunikacyi.

*Warsztaty.*

Dwie maszyny parowe, sześć tokarni z transmissją, kocioł parowy z zabudowaniem, rury wodociągowe, dachy żelazne oszkłone nad warsztatami reperacyi lokomotyw i wagonów, kanały rewizyjne. Piece do glijowania obręczy. Różne maszyny i przyrządy warsztatowe, windy, tokarnie i t. p. oraz powiększenie inwentarza warsztatowego.

*Inne urządzenia stacyjne.*

Mur od ulicy Chmielnej. Studnia. Rampa do ładowania bydła. Różne urządzenia przy zabudowaniach wodnych i alimentacyi . . . Rsr. 184,015 kop. 78

*Stacya Pruszków.*

Nowe zabudowanie wodne; pompa parowa; kloaki; rury wodne . . . . . 7,806 „ —

*Stacya Grodzisk.*

Studnia; rury; pompa parowa; kloaki . . . . . „ 3,309 „ —

*Stacya Ruda Guzowska.*

Zabudowanie wodne z pompą parową; kloaki i rury wodne „ 11,500 „ —



z przeniesienia Rsr. 206,630 kop. 78

Stacya Skierniewice.

Rozprzestrzenienie i urządzenie lokali passażerskich klasy I i II, bufetu i pokoju dla dam; zegar; remiza na 10 parochodów; pompa parowa. Remiza na wagony. Kloaki . . . . . „ 44,863 „ —

Stacya Rogów.

Kloaki. Studnia wiercona. Pompa parowa. Transmissya ruchu . . . . . „ 6,813 „ —

Stacya Rokiciny.

Kloaki. Rury wodne . . . . . „ 2,500 „ —

Stacya Piotrków.

Remiza na 6 parochodów. Ogrodzenie ogrodu. Zegar. Waga centezymalna. Kanały rewizyjne . . . . . „ 16,568 „ —

Stacya Gorzkowice.

Zabudowanie wodne. Szopa na zboże. Rury wodne . . . . . „ 8,950 „ —

Stacya Radomsk.

Rury wodne. Pompa parowa. Winda stacyjna . . . . . „ 48,145 „ —

Stacya Kłomnice.

Rury wodne . . . . . „ 3,672 „ —

Stacya Częstochowa.

Studnia. Kanały rewizyjne. Pompa parowa; transmissya ruchu . . . . . „ 3,029 „ —

z przeniesienia Rsr. 294,525 kop. 78

Stacya Myszków.

Zabudowanie wodne; pompa parowa; rury wodne . . . „ 7,629 „ —

Stacya Zawiercie.

Magazyn towarowy . . . „ 2,050 „ —

Stacya Łazy.

Pompa parowa; rury wodociągowe; krany . . . „ 3,870 „ —

Stacya Ząbkowice.

Przebudowanie dawnego dworca na dom mieszkalny. Rury wodne . . . „ 2,640 „ —

Stacya Dąbrowa.

Magazyn towarowy . . . „ 2,500 „ —

Stacya Sosnowice.

Nowy dom familijny i dwa zabudowania gospodarcze; kloaki; domki dla zwrotnicznych. Magazyn towarowy. Wodociąg „ 29,457 „ —

Razem . . . Rsr. 342,671 kop. 78

Pozostaje zatem do wykonania w roku 1872 i następnych latach za sumę Rsr. 880,669.



O G O Ł

dokonanych w latach 1869 i 1870 oraz przedsięwziętych w roku 1871 na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej robót w porównaniu z potrzebami wykazanymi w opisie stanu drogi w roku 1869 przedstawia się jak następuje:

Nr.	Wyszczególnienie	Ogół potrzeb wykazanych w opisie stanu drogi w r. 1869		Wykonano w latach 1869 i 1870 oraz przedsięwzięto wykonać w r. 1871		Pozostaje do wykonania w roku 1872 i następnym	
		R	u	K	o		
I	Nabycie Gruntów . . . . .	59042	47	6422	47	25620	
II	Mosty i Kanaly . . . . .	54205	07	44605	07	9600	
III	Budowa { Zwirowanie . . . . .	168859	46	140545	46	28314	
		Podkłady . . . . .	267768	—	196672	—	71960
		Szyny i przybory	1931694	79	1414526	79	517168
III	Wierzchnia { Drogi boczne,	178509	48	148509	48	30000	
							wexle i rozjazdy
IV	Domki murowane i zapory	249267	65	425167	65	124100	
V	Telegraf elektrycz. i optycz.	17280	77½	17280	77½	—	
VI	Tabor { Parochody . . . . .	951243	71	352243	71	599000	
		Wagony . . . . .	1954851	—	573151	—	1381700
VII	Stacye i Warsztaty . . . . .	1223340	78	342671	78	880669	
VIII	Różne . . . . .	3000	55	3000	55	—	
Razem . . . . .		7059063	73½	3364796	73½	3694267	

Warszawa, dnia 18 (30) Maja 1871 roku.

Dyrekcya Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej.

(podp.) **Findeisen.**

**KOSZTORYS**

Robót wykonanemi być mających na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej  
z funduszu budowy w latach 1872 i następných.

		Ruble srebrne i kopiejki	Rub. sr.
<b>Nabycie gruntów.</b>			
1	Spłacenie należności za zajęte dawniej grunta	9220	
2	Nabycie ulicy Widok . . . . .	9400	
3	Nabycie placów przy ulicy Widok . . . . .	24000	
4	Nabycie gruntów pod domki . . . . .	10000	52,620
<b>Mosty.</b>			
5	a) Most sklepiiony na werście 171 . . . . .	1800	
6	b) Wzmocnienie konstrukcyi 26 belek żelaznych u 13 mostów po Rs. 300 . . . . .	7800	9,600
<b>Budowa wierzchnia.</b>			
7	Wyźwirowanie reszty przestrzeni drogi nie posiadającej ballastu, mianowicie werst 36,3, licząc po 120 sażeni na werstę: 36,3 × 120 × 6,50 . . . . .	28314	
8	Położenie nowych szyn profilu Nro I. na przestrzeni werst 60,9 (wymiana profilu III na I werst 1,5 " " II na I " 59,4) mianowicie:		
	294050 pudów szyn po rs. 1 k. 60	470480	
	9438 " lasz " 2 „ 50	23595	
	2071 " szrub " 3 „ 83	7931	
	5054 " haków " 3 „ 00	15162	517168
9	71255 sztuk podkładów dębowych po 95 kop.	67692	
10	17020 stóp b. podkładów dębowych pod wexle i rozjazdy po 20 kop. . . . .	3404	71096
	do przeniesienia . . . . .		616578
			62,220



		Ruble srebrne i kopiejki		Rub. sr.
	z przeniesienia . . . . .		616578	62,220
11	Rozprzestrzenienie linii bocznych na stacjach na długość 2½ werst oraz założenie 10 nowych wexli, mianowicie:			
	300 saż. kub. żwiru po rs. 6,50	1950		
	11094 pudów szyn „ 1,60	17750		
	387½ „ laszy „ 2,50	968 75		
	207½ „ haków „ 3,00	622 50		
	85 „ szrub „ 3,83	325		
	3071 sztuk podkładów dębowych po 95 kop.	2917 50		
	4831 stóp b. podkładów dębowych długich po 20 kop. . . . .	966 25		
	10 sztuk zwrotnic z rozjazdami i przyborami po rs. 450 . . . . .	4500	30000	
				646,578
<b>Domki Dróżnicze.</b>				
12	Druga połowa domków dróżniczych i zapór przejazdowych podług anszlagu nr. 1871.			124,100
<b>Stacje.</b>				
13	<i>Stacja Warszawa.</i>			
	Wzniesienie Warsztatu lakierniczego . . . . .	18000		
	Waga setna do ważenia wagonów . . . . .	1500		
	Przyrząd do próbowania siły lokomotyw . . . . .	1500		
	Piece do szwejsowania i glijowania . . . . .	3000	24000	
14	<i>Stacja Ruda Guzowska.</i>			
	Nowy dworzec . . . . .	25000		
	Nowy magazyn towarowy . . . . .	2500		
	Nowy dom familijny . . . . .	15000		
	Nowe zabudowania gospodarcze . . . . .	650		
	Bruki około tych budynków . . . . .	2000		
			45150	
	do przeniesienia . . . . .		69150	832,898

		Ruble srebrne i kopiejki	Rub. sr.
	z przeniesienia	69150	832,898
15	<i>Stacya Skierniewice.</i> Nowy dom familijny . . . . .	12000	
16	<i>Stacya Łowicz.</i> Wykończenie Stacji Wodnej . . . . .	5000	
17	<i>Stacya Rogów.</i> Nowy Dworzec . . . . .	15000	
	Przebudowanie dawnego dworca na dom mieszkalny . . . . .	3000	18000
18	<i>Stacya Koluszki.</i> Nowy kran i komunikacja wodna : . . . .		2000
19	<i>Stacya Piotrków.</i> Rozprzestrzenienie dworca i peronu oraz przebudowanie dworca . . . . .	20000	
	Nowy magazyn towarowy i przeniesienie linii bocznych . . . . .	20000	
	Zabudowanie gospodarcze : . . . . .	1800	
	Kloaki przy dworcu . . . . .	1500	
	Kloaki przy remizie lokomotyw . . . . .	500	
	Położenie nowej linii . . . . .	15000	
	Nowe Warsztaty Mechaniczne : . . . . .	200000	
	Remiza na 6 lokomotyw . . . . .	15000	273800
20	<i>Stacya Baby.</i> Nowe zabudowanie wodne z przyrządami i pompą parową . . . . .		9000
21	<i>Stacya Gorzkowice.</i> Nowy dom familijny . . . . .	7500	
	Zabudowanie gospodarcze . . . . .	1000	
	Stajnie : . . . . .	900	9400
22	<i>Stacya Częstochowa.</i> Rozprzestrzenienie i przebudowanie dworca i peronu . . . . .	35000	
	Położenie nowej linii . . . . .	5000	
	Kloaki . . . . .	2000	
	do przeniesienia	42000	398350
			832,898



		Ruble srebrne i kopiejki	Rub. sr.
	z przeniesienia	42000	398350
	Stajnie . . . . .	2160	
	Rozprzestrzenienie magazynu towarowego .	1700	
	Rozprzestrzenienie remizy do lokomotyw .	16000	
	Kuźnia . . . . .	1800	
	Dom familijny . . . . .	7100	70760
23	<i>Stacya Myszków.</i>		
	Dom familijny . . . . .	7100	
	Stajnie : . . . . .	1500	8600
24	<i>Stacya Zawiercie.</i>		
	Stajnie . . . . .		720
25	<i>Stacya Łazy.</i>		
	Stajnie . . . . .	1500	
	Magazyn towarowy . . . . .	1000	2500
26	<i>Stacya Zabkowice.</i>		
	Dom familijny . . . . .	7000	
	Wykończenie dworca . . . . .	3500	
	Odbudowanie gospodarze . . . . .	1200	11700
27	<i>Stacya Granica.</i>		
	Kłoki . . . . .	2000	
	Stajnie . . . . .	2400	
	Pomost do ładowania bydła . . . . .	500	4900
28	<i>Stacya Sosnowce.</i>		
	Dom familijny . . . . .	18000	
	Zabudowania gospodarze . . . . .	3000	
	Kłoki . . . . .	600	21600
29	Trzy tarcze obrotowe . . . . .		15000
30	Rury wodociągowe na Stacjach, na których kranie rozsunięte zostaną, 6750 stóp po 2 Rs.		13500
31	Dwie szopy na składy zboża . . . . .		1400
32	10 Zegarów Stacyjnych . . . . .		1272
	do przeniesienia		550302
			832,898

		Ruble srebrne i kop.		Rub. sr.
	z przeniesienia . . . . .		550302	832,898
33	Rozprzestrzenienie remiz na parochody o 12 miejsc . . . . .		36000	586,302
				1,419,200
	<b>Tabor.</b>			
34	17 parochodów i 10 kompletów sztuk zapasowych po rs. 25000 . . . . .		425000	
35	<b>Powozy osobowe:</b>			
	4 wagony kl. I i II po rs. 4600 . . . . .	18400		
	4 „ kl. II „ 3500 . . . . .	14000		
	7 „ kl. III „ 2300 . . . . .	16100		
	12 „ kl. IV „ 1600 . . . . .	19200		
	7 brankardów „ 2000 . . . . .	14000	81700	
36	<b>Wagony Towarowe.</b>			
	386 węglarek po rs. 1100 . . . . .	424600		
	275 wagonów towarowych krytych po rs. 1500 . . . . .	412500		
	75 wapiarek po rs. 1200 . . . . .	90000	927100	
37	Rekonstrukcyja 10 parochodów licząc średnio na parochód po rs. 49 . . . . .		49000	
38	Zakup osi, kół i resorów wagonowych, mianowicie:			
	osi sztuk 161 po rs. 80 . . . . .	12880		
	kół „ 322 „ 100 . . . . .	32200		
	resorów „ 328 „ 15 . . . . .	4920	50000	
				1,532,800
	Razem . . . . .			2,952,000

Warszawa dnia 1<sup>o</sup>/<sub>30</sub> Maja 1871 r.

DYREKCYA DRÓG ŻELAZNYCH WARSZAWSKO-WIEDENSKIEJ  
I WARSZAWSKO-BYDGOSKIEJ.

Przewodniczący: **FINDEISEN.**



Job No.	Table Number & Job		...	...
202,500	150002			...
200,200	00000			...
1,112,300				...
	425000			...
		18100		...
		14000		...
		14100		...
		14200		...
		14300		...
	41700	14000		...
				...
		104000		...
		112000		...
	027100	00000		...
				...
	30000			...
				...
		13800		...
		22300		...
	00000	00000		...
1,000,000				...
2,218,000				...



MD. 260

FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION  
 DEPARTMENT OF JUSTICE  
 WASHINGTON, D. C. 20535  
 OFFICE OF THE ATTORNEY GENERAL  
 DEPARTMENT OF JUSTICE  
 WASHINGTON, D. C. 20530

**ANSZLAG KOSZTU**

położenia drugiej linii szyn na całej przestrzeni drogi żelaznej  
Warszawsko-Wiedeńskiej.

		Rub. sr. i kop.	Rub. sr. i kop.
<b>TYTUŁ I. Roboty przygotowawcze.</b>			
1	Roboty przygotowawcze i wyznaczenie drugiej linii, wiorst 324,68 po rs. 10 . . . . .		3247
<b>TYTUŁ II. Roboty ziemne.</b>			
2	8347,5 sażeni kub. wybrać dla rozszerzenia zbyt wązkich przekopów, wyjętą ziemię użyć na rozszerzenie nasypów i utworzenie skarp, zregulować oraz oplakować skarpy ziemią urodzajną, licząc sażeń kub. z odległym transportem po 4 rs. . .	33390	
3	Uregulowanie plantu pod drugą linię szyn, oraz usunięcie znajdujących się na planicie materiałów na 324,68 wiorstach po 50 kop. . . . .	16234	49624
<b>TYTUŁ III. Przejazdy poprzeczne.</b>			
4	263 przejazdów wraz z założeniem bali i wybrukowaniem pod drugą linię szyn po 40 rs. . . . .		10520
<b>TYTUŁ IV. Mosty i rowy odpływowe.</b>			
5	101 mostów przysposobić pod drugą linię szyn, to jest: mury wzmocnić i wyreparować, założyć wia- do przeniesienia . . .		63391



		Rub. sr. i kop.	Rub. sr. i kop.
	z przeniesienia . . . . .		63391
	zania żelazne (u 100 mostów belki blaszane, u 1 mostu kratowe) . . . . .	280500	
6	1 most na werście 195,7 mający 12' w świetle rozszerzyć na 14' dla położenia na Stacji Kłomnice trzeciej linii szyn, nadto założyć trzeci pokład belek blaszanych . . . . .	2600	283400
<b>TYTUŁ V. Budowa wierzchnia.</b>			
7	Położenie drugiej linii głównej szyn wraz z materiałem i robotami na 324,68 wiorstach po 12000 rs. . . . .	3896160	
8	6,5 wiorst trzeciej linii szyn na 18 pośrednich stacjach przedłużyć dla krzyżowania się pociągów, przecięciowo o 180 sażeni, licząc sażeń bieżący wraz z materiałem po 14 rs. 45 kop. to jest od wiorsty Rs. 7220 . . . . .	46930	3943090
<b>TYTUŁ VI. Sygnały. Telegrafy optyczne i elektryczne.</b>			
9	Odsunięcie linii telegraficznej znajdującej się za blisko drugiej linii szyn, na wiorstach 324,68 po 20 rs. . . . .		6494
<b>TYTUŁ VII.</b>			
10	Extraordynarya . . . . .		3625
Razem . . . . .			4300000



nr 260



**ZEBRANIE.**

TYTUŁ I. Roboty przygotowawcze . . . . .	
„ II. Roboty ziemne . . . . .	
„ III. Przejazdy . . . . .	10520
„ IV. Mosty i rowy odpływowe . . . . .	283400
„ V. Budowa wierzchnia . . . . .	3943090
„ VI. Sygnały . . . . .	6494
„ VII. Extraordynarya . . . . .	3625
Razem . . . . .	4300000

Warszawa dnia  $\frac{1}{16}$  Czerwca 1871 roku.

DYREKCJA DRÓG ŻELAZNYCH WARSZAWSKO-WIEDENSKIEJ  
I WARSZAWSKO-BYDGOSKIEJ.

Przewodniczący: **FINDEISEN.**

BIBLIOTEKA GŁÓWNA  
Politechniki Warszawskiej

ND.0260



400000000136119