

VI.

Rozwój drogi żelaznej Warsz.-Wiedeńskiej i koszt jej budowy.

Pięćdziesięcioletni czas istnienia drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej ze względu na 3 administracje, każda innego charakteru, można również podzielić na trzy okresy:

Pierwszy	od roku	1845	do r.	1857
Drugi	„	„	1857	„ 1872
Trzeci	„	„	1872	„ 1895

to jest do roku jubileuszowego.

W pierwszym okresie rząd Królestwa Polskiego dokonał najważniejszego dzieła, budując drogę żelazną Warszawsko-Wiedeńską, gdyż zapomocą tej arterii komunikacyjnej połączył Królestwo z zachodnią Europą i położył tem samem fundament pod przyszłe olbrzymie przedsiębiorstwo, w jakie się ona zamieniła.

Administracja też rządowa niewątpliwie miała do zwalczenia wiele trudności technicznej i finansowej natury, jednak idąc za biegiem ciągłych ulepszeń, więcej troszczyła się o dobro samej drogi, aniżeli o osiągnięcie korzyści. Nie można też nie uznać jej zasług oddanych krajowi, chociaż rezultaty eksploatacyi nie zawsze pozwalały znaleźć równowagę w budżecie kolejowym.

Ówczesne wypadki polityczne w Europie, wstrzymały na lat kilka rozwój budzącego się naszego przemysłu i handlu; dochody więc nie wzrastały w stosunku do nie-

zbędnych potrzeb i wydatków; mimo to atoli administracja rządowa zaprowadziła różne udoskonalenia i wykonała wiele poważnych robót, do których należy także budowa telegrafu elektrycznego, który w r. 1853 zastąpił pierwotny telegraf optyczny.

Drugi okres rozpoczyna administracja niemiecka, z prezesem Hermanem Epsteinem na czele. Mając przygotowany grunt do dalszego rozwoju drogi, jednakże nie poświęciła swej pracy w tym kierunku, chociaż znalazła się w bardzo przyjaznych warunkach, bo po wojnie Krymskiej nastąpił szereg lat nader pomyślnych dla tutejszego przemysłu, a tem samem i dla dochodów drogi. Zbudowała wprawdzie odnogę z Ząbkowic do Sosnowca, dla połączenia drogi Wiedeńskiej z drogą Górno-Szląską, jak tego wymagała umowa nadawcza, lecz na tem skończyła się jej działalność techniczna. Co się tyczy ekonomicznych i społecznych stosunków kraju, to one najmniej były przez nią uwzględniane. W personelu kolejowym, złożonym dotąd wyłącznie z Polaków, wywołała nawet pewną demoralizację, albowiem ważniejsze stanowiska obsadzano Niemcami wątpliwych zdolności i bez odpowiednich kwalifikacji.

Założyciele Towarzystwa dbając jedynie o własny interes, starali się wyciągnąć dla siebie możliwe korzyści, bez względu na przyszły los drogi, w tym celu zastrzeżli sobie 10% od czystego dochodu przez cały czas trwania koncesyi. Ponieważ ta renta dotkliwie dała się uczuć w wydatkach, nie było innego sposobu pozbycia się tego ciężaru, jak spłacić założycieli jednorazowo za zrzeczenie się prawa do tej renty, która to spłata kosztowała drogę, ni mniej ni więcej tylko 2,500,000 rubli, a dokonano ją przez emisję dwudziestu pięciu tysięcy akcji storublowych.

Dopiero w trzecim okresie, gdy po usunięciu gospodarki niemieckiej, objęła zarząd nowa administracja, złożona z miejscowych sił inteligencji i finansowych, na czele której stanął ś. p. Leopold Kronenberg, wtedy droga Warszawsko-Wiedeńska doprowadzoną została do kwitnącego stanu, w jakim się obecnie znajduje.

Po spłaceniu renty założycielskiej, przedewszystkiem powiększono tabor, następnie położono drugi tor, wybudowano wiele nowych stacy i przystanków; rozszerzono stacyę Sosnowice, która po stacy warszawskiej pierwsze zajmuje miejsce; przeprowadzono konwersyę wszystkich 5-cio procentowych obligacyi na 4-o procentowe, przez co znacznie zmniejszono wydatki na opłacenie procentu od zaciągniętych długów, zastosowano wszystkie najbardziej nawet kosztowne ulepszenia i wynalazki; wreszcie połączono drogę Warszawsko-Bydgoską z drogą Wiedeńską.

Tym sposobem droga Wiedeńska zajęła dziś pierwszorzędne znaczenie, nie tylko w kraju, ale i zagranicą.

W roku 1895, po uzupełnieniu ostatnich robót przez obecną administracyę, długość drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w połączeniu z odnogą Aleksandrowską, wynosi 540 wiorst, a mianowicie:

Główna linia

od Warszawy do Granicy	wiorst	287, 744
„ Skierniewic do Lowicza	„	19, 900
„ Ząbkowic do Sosnowca	„	16, 584
„ Lowicza do Aleksandrowa	„	130, 693
„ Aleksandrowa do Ciechocinka	„	6, 028
Boczne linie	„	69, 606
Boczne linie prywatne, w których własnością drogi jest	„	2, 902

Boczne linie do użytku służbowego wiorst 7,125

Razem z podwójnym torem dłu-

gość relsów wynosiła . . . „ 1106,872

Na tej długości w roku jubileuszowym było 45 stacyi z przystankami, oraz 50 bocznych linii, wybudowanych do powstałych fabryk.

Stacje i przystanki.

1) Warszawa,	16) Baby,	31) Strzemieszyce,
2) Włochy,	17) Piotrków,	32) Granica,
3) Pruszków,	18) Rozprza,	33) Golonóg,
4) Brwinów,	19) Gorzkowice,	34) Dąbrowa,
5) Grodzisk,	20) Kamińsk,	35) Bendzin,
6) Jaktorów,	21) Noworadomsk,	36) Sosnowice,
7) Ruda Guzowska,	22) Widzów,	37) Łowicz,
8) Radziwiłłów,	23) Kłomnice,	38) Pniewo,
9) Skierniewice,	24) Rudniki,	39) Kutno,
10) Krężce,	25) Częstochowa,	40) Ostrowy,
11) Płyćwia,	26) Poraj,	41) Kowal,
12) Rogów,	27) Myszków,	42) Włocławek,
13) Koluszki,	28) Zawiercie,	43) Nieszawa,
14) Rokiciny,	29) Łazy,	44) Aleksandrów,
15) Wolborka,	30) Ząbkowice,	45) Ciechocinek.

Linie boczne.

- 1) od przystanku Włochy do cegielni Włochy;
- 2) od stacyi Pruszków do cukrowni Józefów;
- 3) od stacyi Pruszków do fabryki igieł „Bartolomi“;
- 4) od stacyi Pruszków do fabryki wyrobów żelaza Rudnickiego;
- 5) od przystanku Jaktorów do fabryki Żyrardowskiej;
- 6) od st. Ruda Guzowska do cukrowni „Hermanów“;
- 7) od stacyi Ruda Guzowska do fabryki „Żyrardów“;
- 8) od stacyi Ruda Guzowska do tej fabryki druga boczna linia;
- 9) od stacyi Ruda Guzowska do cukrowni Guzów;

- 10) od stacyi Piotrków do młyna parowego Krinsa;
- 11) od przystanku Rudniki do pieców wapiennych Kanigowskiego;
- 12) od przyst. Rudniki do fabryki cementu Herberta.
- 13) od przystanku Bleszno do fabryki tkackiej Bleszno;
- 14) od przystanku Koziegłowy do pieców wapiennych;
- 15) od przystanku Żarki do pieców wapiennych;
- 16) od stacyi Zawiercie do przędzalni Tow. Zawiercie;
- 17) od stacyi Łazy do fabryki cementu Wysoka;
- 18) od stacyi Strzemieszyce do fabryki ceraziny Gartenberga;
- 19) od stacyi Strzemieszyce do kopalni Feliks;
- 20) od stacyi Strzemieszyce do kopalni Kazimierz;
- 21) od stacyi Dąbrowa do kopalni Jan, Zagórze, Flora;
- 22) od stacyi Dąbrowa do cynkowni Paulina;
- 23) od przyst. Bendzin do pieców wapiennych Potoka;
- 24) od przystanku Bendzin do pieców wapiennych Majerholda;
- 25) od przystanku Bendzin do olejarni Małobądz;
- 26) od przystanku Gzichów do wapienników Sielce;
- 27) od przystanku Gzichów do kotlarni Fitznera;
- 28) od przystanku Gzichów do kopalni węgla Fanny;
- 29) od przystanku Gzichów do huty Katarzyna;
- 30) od przyst. Gzichów do młyna parowego Sielce;
- 31) od przystanku Gzichów do przędzalni Szena;
- 32) od przystanku Gzichów do fabryki przetworów chemicznych Majnickiego Towarzystwa;
- 33) od stacyi Sosnowice do fabryki rur żelaznych Hulczyńskiego;
- 34) od stacyi Sosnowice do przędzalni Dietla;
- 35) od stacyi Sosnowice do kopalni węgla Milowice;
- 36) od stacyi Sosnowice do kopalni węgla Czeladź;
- 37) od stacyi Sosnowice do fabryki żelaznej Milowice;

- 38) od stacyi Sosnowice do kopalni węgla Saturn;
- 39) od stacyi Sosnowice do hut górniczych Kramsty;
- 40) od stacyi Sosnowice do fabryki cynkowej Emma;
- 41) od stacyi Sosnowice do kopalni węgla Rudolf;
- 42) od stacyi Sosnowice do magazynów zbożowych Oppenheima;
- 43) od stacyi Sosnowice do szklarni Ebsteina;
- 44) od stacyi Sosnowice do fabryki ceraziny Reichera;
- 45) od stacyi Sosnowice do kopalni węgla Ludmiła;
- 46) od stacyi Sosnowice do fabryki żelaznej Puszkina;
- 47) od stacyi Pniewo do cukrowni Dobrzelin;
- 48) od stacyi Kutno do cukrowni Konstancya;
- 49) od stacyi Ostrowy do cukrowni Ostrowy;
- 50) od stacyi Włocławek do cegielni Bojańczyka.

Z powyższego szeregu zakładów przemysłowych powstałych w bliskości drogi Wiedeńskiej, a do których doprowadzono boczne linie, można mieć wyobrażenie o ile ona przyczyniła się do rozwoju przemysłu w okolicach przez które przebiega.

Rozwój zaś samej drogi uwydatnia się w następujących cyfrach chronologicznie zestawionych, a dotyczących kosztu jej budowy, ilości taboru, liczby pociągów, liczby osób i ilości przewiezionych towarów, wreszcie wzrostu dochodów i wydatków.

a) Koszt budowy.

Budowa drogi Wiedeńskiej w rozmiarach w jakich się ona dziś znajduje, a wykonana stopniowo w peryodzie pięćdziesięcioletnim, to jest od roku 1845 do r. 1895 przedstawia olbrzymi kapitał, przeszło siedemdziesiąt milionów rubli.

Kapitał ten powstał z realizacji akcyi, oraz z peryodycznej emisji obligacyi, jak następuje:

Rok	I	L	O	Ś	Ć	Rubli kredytowych	Rubli metalicznych
1857	125,000 akcyj	D. Ż.	W.-Wied.	po 100	rubli kred	12,600,000	
1857	67,099	"	"	W.-Bydg.	" 100	6,759,900	
1862	19,200 3% obligacyj	I	serw	à 500 fr.	"		2,400,000
1869	15,000 5%	"	"	"	100 talar.		
1869	2,000	"	"	"	500		2,325,000
1871	19,000	"	"	"	100		
1871	3,200	"	"	"	500		3,255,000
1873	17,223	"	"	"	100		
1873	7,168	"	"	"	500		4,999,919
1875	11,646	"	"	"	100		
1875	4,660	"	"	"	500		2,249,978
1881	15,300	"	"	"	300 Mk		
1881	8,160	"	"	"	1,500		7,578,800
1881	2,550	"	"	"	3,000		
1890	13,398 4%	"	"	"	100 rubli kred.		
1890	9,147	"	"	"	500	1,339,800	
1890	33,202	"	"	"	100	4,573,000	
1890	14,250	"	"	"	125 met.	3,320,000	
1890	6,000	"	"	"	625		8,031,250
1890	2,000	"	"	"	1,255		

Obligacye VII seryi wypuszczone zostały w zamian za zniesione akcye D. Ż. Warszawsko-Bydgoskiej.

Nieumorzone zaś obligacye II, III, IV, V i VI seryi, jako zbyt uciążliwe z powodu wysokiego procentu, skonwertowano w roku 1890 na obligacye 4 procentowe metaliczne, na sumę 21,535,000 rubli metalicznych i operacją tę finansową, mającą doniosłe znaczenie dla drogi Wiedeńskiej, przeprowadził obecny Dyrektor finansów dr. Strasburger.

Ogółem koszt budowy wynosi 22.536,100 rub. kred., oraz 31,849,987 rubli metalicznych, które zamienione na kredytowe dają sumę 47,774,979, razem 70,311,079 rub. kred., co czyni na jedną wiorstę długości 130,000 rubli.

Zestawiając koszt budowy drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z kosztami innych dróg w Królestwie i zagranicą, widzimy, że Administracya trzeciego okresu, objąwszy drogę zrujnowaną, zrobiła z niej arteryą komunikacyjną pierwszorzędnego znaczenia w Europie, za cenę stosunkowo umiarkowaną. Na całej bowiem przestrzeni relsy są stalowe, podkłady dębowe, budowle w znacznej części okazałe, tabor dobry i w dostatecznej ilości dla olbrzymiego dziś ruchu; wszelkie roboty wykonane są starannie i trwale a do kierownictwa powołani zostali ludzie fachowo uzdolnieni.

I tak: średni koszt budowy jednej wiorsty drogi Petersburskiej, w połowie jednotorowej, wynosił w okrągłych cyfrach 122,000 rubli; drogi Łódzkiej jednotorowej 72,000; drogi Terespolskiej 96,000; drogi Nadwiślańskiej 60,000; drogi Iwanogr.-Dąbrowskiej 77,000, drogi Warszawsko-Wiedeńskiej dwutorowej 130,000 rubli.

Drog państwowych Pruskich w $\frac{2}{3}$ jednotorowych (li-

cząc markę po kursie tegorocznym mk. 273,901 czyli 124,000 rub.

Drogi państwowych Austriackich w $\frac{9}{10}$ jednotorowych mk. 314,930 czyli 142,000 rub. Drogi północnej Francuskiej dwutorowej mk. 324.090 czyli 146,000 rubli.

b) Tabor.

Cyfry niżej podane wskazują wzrost taboru od roku 1845 do 1895, w ciągu pięćdziesięcioletniej eksploatacji:

W roku	Ilość lokomotyw Ilość wagonów osobowych Ilość brankardów, platform i wago- nów towarowych			W roku	Ilość lokomotyw Ilość wagonów osobowych Ilość brankardów, platform i wago- nów towarowych			W roku	Ilość lokomotyw Ilość wagonów osobowych Ilość brankardów, platform i wago- nów towarowych		
1845	10	58	62	1862	75	114	1234	1879	178	158	3082
1846	13	68	109	1863	91	114	1244	1880	229	168	3084
1847	19	75	200	1864	93	100	114	1881	225	184	3078
1848	35	87	312	1865	93	88	1470	1882	233	199	3073
1849	43	89	319	1866	93	74	1622	1883	232	199	4123
1850	33	88	306	1887	69	71	1583	1884	234	199	4359
1851	43	89	377	1868	75	96	2100	1885	238	199	4359
1852	43	101	389	1869	77	93	2047	1886	232	199	4609
1853	43	106	405	1870	75	92	2029	1887	230	199	4994
1854	46	106	525	1871	83	114	2495	1888	229	199	4970
1855	48	112	629	1872	110	139	2859	1889	229	199	4970
1856	62	107	795	1873	112	149	2910	1890	261	264	6162
1857	65	116	829	1874	119	148	2984	1891	261	264	6151
1858	62	107	745	1875	136	148	2980	1892	261	264	6551
1859	65	120	928	1876	136	148	2980	1893	261	376	7012
1860	65	120	972	1877	154	149	2976	1894	261	377	7093
1861	65	132	1059	1878	154	149	2965	1895	284	409	8241

c) Ilość wyprawionych pociągów osobowych
i towarowych.

W roku	Pocią- gów	W roku	Pocią- gów	W roku	Pocią- gów	W roku	Pocią- gów	W roku	Pocią- gów
1845	561	1856	5,260	1867	6,770	1878	21,461	1889	43,671
1846	1,085	1857	5,840	1868	8,165	1879	22,218	1890	49,504
1847	1,089	1858	6,188	1869	9,770	1880	23,409	1891	51,048
1848	1,185	1859	11,244	1870	8,692	1881	30,762	1892	52,415
1849	1,371	1860	11,316	1871	9,476	1882	30,693	1893	38,929
1850	2,400	1861	15,801	1872	10,433	1883	32,698	1894	44,259
1851	3,902	1862	17,132	1873	13,453	1884	37,351	1895	55,440
1852	4,092	1863	12,850	1874	16,782	1885	39,490		
1853	2,954	1864	8,442	1875	17,112	1886	39,589		
1854	4,130	1865	7,857	1876	18,936	1887	38,778		
1855	4,603	1866	8,197	1877	18,701	1888	43,671		

d) Ilość przewiezionych osób i towarów.

W roku	Osób	Towarów pudów	W roku	Osób	Towarów pudów
1845	140,405	304,997	1858	510,978	8,476,418
1846	269,346	1,171,005	1859	575,284	9,191,184
1847	346,792	1,791,592	1860	625,620	14,122,181
1848	364,741	2,248,860	1861	602,395	17,003,705
1849	373,369	3,808,875	1862	728,842	23,867,918
1850	383,535	3,218,950	1863	867,319	22,077,143
1851	393,448	3,141,426	1864	606,773	24,928,484
1852	339,675	3,050,169	1865	650,956	29,580,620
1853	371,630	3,462,955	1866	703,215	34,775,426
1854	336,466	4,952,158	1867	770,147	33,777,470
1855	326,355	5,238,845	1868	801,849	40,814,405
1856	396,645	6,023,294	1869	895,134	40,002,078
1857	467,354	6,772,225	1870	1,018,619	47,586,116

W roku	Osób	Towarów pudów	W roku	Osób	Towarów pudów
1871	1,100,483	55,048,488	1884	1,851,374	144,760,225
1872	1,250,668	60,260,048	1885	1,786,269	148,438,449
1873	1,366,826	71,074,633	1886	1,842,887	158,050,924
1874	1,485,347	73,565,420	1887	1,779,300	152,716,494
1875	1,460,508	69,392,648	1888	1,870,495	166,373,862
1876	1,519,549	83,839,802	1889	2,265,083	175,447,528
1877	1,600,264	88,015,349	1890	2,374,924	168,397,673
1878	1,772,205	103,025,469	1891	2,358,001	171,930,913
1879	1,610,083	108,547,553	1892	2,199,651	176,021,963
1880	1,615,812	130,129,289	1893	2,435,609	200,328,271
1881	1,653,885	119,278,036	1894	2,576,251	225,724,991
1882	2,011,859	118,686,711	1895	3,031,029	241,277,451
1883	1,853,592	145,532,815			

e) Ilość przewiezonego węgla kamiennego.

W roku	Pudów	W roku	Pudów	W roku	Pudów
1858	945,600	1871	23,064,450	1884	83,527,664
1859	2,057,636	1872	19,665,019	1885	88,323,375
1860	3,513,671	1873	20,177,750	1886	94,412,358
1861	4,058,367	1874	22,802,869	1887	90,438,536
1862	5,740,511	1875	25,364,826	1888	101,384,987
1863	6,342,392	1876	34,308,250	1889	97,765,445
1864	6,642,608	1877	35,767,088	1890	93,814,567
1865	10,974,853	1878	46,658,703	1891	99,640,607
1866	12,694,676	1879	59,329,987	1892	101,297,781
1867	13,402,093	1880	77,705,849	1893	112,915,673
1868	11,344,101	1881	77,462,732	1894	123,472,261
1869	14,950,554	1882	68,908,003	1895	136,407,288
1870	17,714,868	1883	86,887,623		

f) Dochód w rublach.

W roku	Z przewozu		W roku	Z przewozu	
	osób	towarów		osób	towarów
1845	45,466	13,780	1871	995,616	2,174,495
1846	138,736	38,415	1872	1,126,454	2,284,561
1847	231,829	84,932	1873	1,262,871	2,757,804
1848	225,520	96,020	1874	1,287,995	2,830,120
1849	264,495	224,436	1875	1,354,135	2,563,215
1850	282,911	180,648	1876	1,404,527	3,051,383
1851	323,180	189,704	1877	1,414,335	3,242,523
1852	293,769	188,384	1878	1,598,568	4,189,454
1853	304,581	216,906	1879	1,582,695	4,817,599
1854	312,067	253,167	1880	1,627,177	5,732,441
1855	319,606	352,669	1881	1 585,894	5,622,283
1856	407,088	477,998	1882	1,746,431	5,617,691
1857	450,712	401,572	1883	1,827,048	6,659,788
1858	484,047	442,668	1884	1,763,672	6,633,438
1859	572,001	512,270	1885	1,678,196	6,514,791
1860	619,381	687,471	1886	1,610,961	6,801,349
1861	579,515	757,005	1887	1,537,722	6,360,416
1862	689,879	1,025,095	1888	1,601,009	6,817,699
1863	567,714	801,318	1889	1,694,721	7,096,445
1864	477,049	976,542	1890	1,996,834	7,537,594
1865	642,539	1,216,667	1891	1,970,785	7,899,120
1866	679,564	1,372,094	1892	1,860,794	7,812,269
1867	761,829	1,523,996	1893	2,072,807	8,558,303
1868	780,055	1,822,555	1894	2,096,634	9,388,175
1869	824,891	1,686,906	1895	2,504,480	9,593,568
1870	929,631	1,902,256			

g) Ogólny dochód z eksploatacyi.

W roku.	Dochód brutto	Czysty dochód	W roku	Dochód brutto	Czysty dochód
	w r u b l a c h			w r u b l a c h	
1845	59,246	17,120	1871	3,360,584	1,691,624
1846	185,298	70,298	1872	3,623,008	1,811,012
1847	340,645	130,646	1873	4,258,378	2,233,947
1848	340,519	34,519	1874	4,446,843	2,237,233
1849	516,524	121,524	1875	4,193,025	1,924,872
1850	508,424	116,424	1876	4,780,350	2,346,850
1851	546,721	153,937	1877	5,334,212	2,764,651
1852	514,395	65,364	1878	6,396,079	3,425,368
1853	557,572	54,398	1879	6,847,658	2,791,693
1854	599,839	(strata)	1880	7,975,676	2,774,612
1855	715,615	133,026	1881	7,856,596	2,732,411
1856	903,779	21,191	1882	7,876,554	3,715,099
1857	910,159	{ (strata) 48,319	1883	9,064,198	4,555,408
1858	1,020,105	290,343	1884	9,000,532	4,084,303
1859	1,124,626	288,300	1885	8,754,263	3,894,905
1860	1,391,733	444,474	1886	9,176,373	4,206,606
1861	1,411,033	314,848	1887	8,827,380	3,889,648
1862	1,841,904	636,824	1888	9,563,765	4,637,743
1863	1,465,424	411,996	1889	9,393,363	4,553,175
1864	1,628,560	630,629	1890	11,016,297	4,738,003
1865	1,980,605	915,426	1891	11,321,875	4,489,376
1866	2,199,130	1,061,646	1892	11,242,202	3,821,862
1867	2,410,025	1,108,348	1893	12,213,111	4,641,317
1868	2,767,550	1,417,356	1894	13,792,747	5,434,456
1869	2,677,003	1,355,274	1895	14,516,807	5,553,975
1870	3,017,581	1,625,545			

h) Wydatki ogólne eksploatacji.

W roku	Rubli	W roku	Rubli	W roku	Rubli	W roku	Rubli
1845	42,126	1858	509,307	1871	1,668,960	1884	4,916,229
1846	115,000	1859	836,306	1872	1,811,996	1885	4,859,357
1847	210,000	1860	1,375,392	1873	2,235,901	1886	4,929,766
1848	306,000	1861	1,049,208	1874	2,209,610	1887	4,937,731
1849	395,000	1862	1,205,080	1875	2,268,152	1888	4,926,022
1850	392,000	1863	1,055,428	1876	2,508,795	1889	4,838,188
1851	392,783	1864	997,951	1877	2,569,561	1890	6,278,294
1852	449,030	1865	1,067,179	1878	2,970,711	1891	6,632,499
1853	503,174	1866	1,137,484	1879	4,055,965	1892	7,420,340
1854	614,770	1867	1,301,677	1880	5,201,063	1893	7,571,795
1855	582,588	1868	1,350,193	1881	5,124,184	1894	8,358,291
1856	882,588	1869	1,321,728	1882	4,161,455	1895	8,962,832
1857	958,478	1870	1,392,036	1883	4,508,789		

i) Płaca służby etatowej.

1845	17,000	1858	248,329	1871	406,019	1884	1,381,583
1846	49,624	1859	235,914	1872	613,225	1885	1,440,104
1847	96,157	1860	237,733	1873	688,306	1886	1,453,599
1848	133,649	1861	278,045	1874	576,897	1887	1,585,396
1849	147,235	1862	260,996	1875	610,527	1888	1,587,838
1850	154,224	1863	237,937	1876	635,463	1889	1,886,580
1851	149,566	1864	231,617	1877	647,610	1890	2,140,172
1852	151,505	1865	220,282	1878	677,631	1891	2,189,486
1853	152,895	1866	237,980	1879	794,781	1892	2,268,746
1854	171,020	1867	259,594	1880	1,041,700	1893	2,329,552
1855	184,317	1868	282,174	1881	1,195,960	1894	2,553,774
1856	184,317	1869	328,981	1882	1,189,011	1895	2,750,310
1857	169,726	1870	360,553	1883	1,236,484		