

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie nowej taryfy lokalnej dla ruchu towarowego na kolejach państwowych, obowiązującej od 1. stycznia 1896 roku.

Wysoki Sejmie!

Powołując się na ustęp 32. sprawozdania Wydziału krajowego z czynności w zakresie spraw kolejowych, przedłożonego Wysokiemu Sejmowi do LW. 76.700/1895 (str. 21), przedkładamy niniejszem sprawozdanie w przedmiocie nowej taryfy lokalnej dla ruchu towarowego na kolejach państwowych, obowiązującej od dnia 1. stycznia 1896 roku.

Wobec wielkiego wpływu, jaki sprawy taryf kolejowych w ogóle, a w szczególności ich zmiany i ich podrożenie, wywierają na stosunki ekonomiczne naszego kraju, którego, odmiennie od innych krajów koronnych Austrii, wszystkie główne linie kolejowe, z wyjątkiem biegnącej na terytorium galicyjskiem części kolei północnej, są kolejami państwowymi, uważał Wydział krajowy za potrzebne zarządzić badania co do doniosłości najnowszej reformy taryfowej na kolejach państwowych, poruczając takowe krajowemu biuru kolejowemu, którego studyum w tym przedmiocie wraz z 10 alegatami przedkładamy w załączeniu :/. Alegat 1. (subalegatów 10.). Nadto zasiągnął Wydział krajowy w tej sprawie opinii komitetu ściślejszego krajowej Rady kolejowej, wzmocnionego obecnymi we Lwowie członkami tejsze Rady, a to na posiedzeniu jakie się odbyło dnia 23. stycznia b. r.

Badania przez Wydział krajowy zarządzone wykazały, że nowa taryfa towarowa z dnia 1. stycznia b. r. uchyla dawną taryfę z dnia 1. lipca 1891 r. (umiarkowanie podwyższoną od 15. lipca 1892 r.), spowodowaną wielką reformą taryfy towarowej na Węgrzech. Taryfa z 1. lipca 1891 r. zaprowadziła znaczne niżenie obowiązującej do owego czasu taryfy z 1883 r., a do tak niżonej taryfy ułożyły się stosunki ekonomiczne w Austrii, zastosowały się i według niej wyrobiły warunki produkcji i handlu, zawdzięczając jej nawet nieraz swe powstanie.

Dla naszego kraju taryfa z dnia 1. lipca 1891, względnie z dnia 15. lipca 1892, była korzystną, a korzyści z niej płynące były niewątpliwie znaczne. Brak statystyki kolejowej dla galicyjskich sieci kolei państwowych sprawia atoli, że nie można korzyści tych ocenić cyfrowo i podać faktycznego obrazu wpływu rzeczonyj taryfy na stosunki ekonomiczne kraju naszego. W ogóle niedostatki statystyki kolejowej w Austrii są tak znaczne, że nawet dla całej sieci kolei państwowych w Austrii, razem wziętej, efekt zmian taryfowych usuwa się z pod należytego ocenienia.

Nowa taryfa lokalna z dnia 1. stycznia 1896 r. wprowadza w stosunku do taryfy poprzednio obowiązującej podwyższenie opłat przewozowych; to podrożenie nowej taryfy dotyka głównie przemysł, tudzież pośrednictwo handlowe, niemniej zaopatrzenie wielkich miast odnośnie do wielu artykułów konsumcyi, nie dotyka

zaś, lub nieznacznie tylko obciąża rolnictwo i leśnictwo, z wyjątkiem tak ważnego u nas, z rolnictwem ściśle związanego przemysłu gorzelnianego, który nową taryfą znacznie został obciążony.

Biorąc ogół towarowego ruchu kolejowego w naszym kraju okazuje się, że:

	w procentach całego naszego ruchu towarowego	w procentach sumy płaconych przez nasz kraj należyciści frachtowych	przeciętne podrożenie przewozu wynosi procentowo
I. Nie ponoszą żadnego podrożenia przewozu:			
a) bydło, trzoda, konie i t. p. (taryfa wyjątkowa V)	2·34%	1·93%	—
b) drzewo opałowe, drzewo budulcowe do 2 ¹ / ₂ m. długości, drzewo do kopalń, progi kolejowe, buraki pastewne, wylłoki, torf, kamień łamany i żwir, cegła, w ogóle przedmioty należące do taryfy wyjątkowej II.	17·—%	9·77%	—
Suma I.	19·34%	11·70%	—
II. Nieznacznie podrożenia przewozu doznają:			
a) zboże, mąka, słoń, warzonka (tar. spec. I.)	21·60%	25·96%	2·6%
b) drzewo budulcowe wyżej 2 ¹ / ₂ m. dł., deski, klepki, masa drzewna na papier, celuloza, wełna drzewna, len, konopie, chmiel, żelazo surowe, kości, odpadki zwierzęce i inne przedmioty należące do klasy C i taryfy specjalnej 2.	22·71%	18·74%	5·4%
c) węgiel, rudy, kartofle, buraki cukrowe, siano, słoma, nawozy i materiały do sztucznych nawozów, mączka kościanna, melasa, cement, wapno, kamień brukowy, i inne przedmioty należące do taryfy specjalnej 3. i tar. wyjątkowej I.	11·83%	8·56%	4·3%
Suma II.	56·14%	53·26%	3·84%
(w cyfrze pieniężnej podrożenie przewozu wyniesie tu łącznie około 380·000).			
Suma I. i II. łącznie	75·48%	64·96%	3·15%
III. Znaczne podrożenie przewozu poniesie dopiero reszta naszego kolejowego ruchu towarowego, czyli			
(a w cyfrze pieniężnej wyniesie ono około 1,250 000 zł. w. a.)	24·52%	35·04%	19·20%

Poprzestając na tym najogólniejszym zarysie wyników jakie dały przeprowadzone badania i co do szczegółów odsyłając do załączników, nadmieniamy, że na ogół naszego ruchu towarowego na kolejach państwowych podrożenie przewozu wyniesie przeciętnie około 8·8%, co w cyfrze pieniężnej wyrazi się w przybliżeniu sumą przeszło 1,600.000 zł. w. a.

Dla kraju naszego w ogóle, biorąc na uwagę sumę jego interesów ekonomicznych, sama cyfra powyższa przedstawia niewątpliwie znaczne i dotkliwe obciążenie, złagodzone wszakże poniekąd przez sposób jego rozkładu na poszczególne dziedziny interesów ekonomicznych, z których najważniejsze w naszym kraju bądź wcale, bądź nieznacznie tylko dotknięte są podrożeniem przewozu. Dość znacznie jednak obciążone zostały tak ważne gałęzie naszej produkcji jak gorzelnictwo i przemysł naftowy.

Ograniczając się na powyższem sprawozdaniu o najnowszej taryfie lokalnej obowiązującej dla ruchu towarowego na kolejach państwowych, wstrzymuje się Wydział krajowy na razie od stawiania konkretnych wniosków co do owej taryfy; zauważa jednak, że sprawy taryfowe, w myśl intencji Wysokiego Sejmu niejednokrotnie wyrażonych, wymagają dalszych ciągłych studyów w zakresie wskazanym ważnością rzeczy ze stanowiska ekonomicznych interesów kraju, i że je prowadząc, należy mieć na względzie w ogóle niekorzystne geograficzno-polityczno-handlowe warunki naszego kraju i konkurencyę krajów ościennych; niemniej też poszczególne odrębne interesy i śledzić działające wpływy różnych taryf i ich zmian.

Ażeby atoli badania takie były w ogóle możliwemi, przyniosły istotny pożytek i dały podstawę do konkretnych wniosków, nieodzownym jest warunkiem — obok zbierania obszernych materyałów taryfowych — uchylenie rażących braków statystyki kolejowej. Braki te polegają głównie na tem,

że zamknięcia rachunkowe c. k. kolei państwowych i ich statystyka ograniczają się obecnie do dat jedynie zbiorowych dla całej sieci tych kolei, a nie wykazują także dla terytoryalnych grup kolei państwowych oddzielnie: dochodów z ruchu osobowego, dochodów z ruchu towarowego, wszelkich innych dochodów, kosztów ruchu i wszelkich innych, oraz wszelkich dat statystyki kolejowej, jak ruch osobowy i towarowy, przebieg kilometryczny pasażerów i towarów i t. p.,

że ruch towarowy wykazywany jest obecnie tylko według rodzaju towarów, nie zaś także według klas taryfowych i poszczególnych wyjątkowych taryf oraz przyznanych refakcyjnych zniżeń,

że statystyka ruchu towarowego nie wykazuje ruchu każdego towaru od miejsca skąd został wysłany aż do miejsca jego przeznaczenia, tak jak to wykazuje niemiecka „Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen“.

Nadto byłoby pożądanem, aby zapewnić Reprezentacyi kraju względnie Wydziałowi krajowemu pewien wpływ na sprawy taryf kolejowych i w ogóle spraw kolejowych, o ile takowe przedkładane bywają do zaopiniowania państwowej Radzie kolejowej, i stworzyć możność zaznaczenia wogóle i w każdym wypadku opinii najwyższej władzy autonomicznej w sprawach do których zaopiniowania powołaną jest pomieniona Rada, a zarazem możność korzystania z materyałów i studyów, na których oparte są przedłożenia rządowe, a które nie bywają ogłaszane, lecz członkom państwowej Rady kolejowej komunikowane.

Z tych względów przychylił się Wydział krajowy uchwałą z dnia 17. grudnia 1895 do życzenia objawionego przez krajową Radę kolejową na posiedzeniu z dnia 30. listopada 1895, aby poczynić kroki odpowiednie u c. k. Rządu, celem wyjednania zmiany postanowień co do obecnego składu państwowej Rady kolejowej w tym kierunku, aby do tejże Rady powołany został jeden z członków krajowej Rady kolejowej przedstawiony przez Wydział krajowy.

Na podstawie powyższego sprawozdania Wydział krajowy uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I.

Wzywa się c. k. Rząd:

I. aby zreformował dotychczasową metodę prowadzenia statystyki kolejowej, zarówno na kolejach państwowych, jak i na kolejach prywatnych, na wzór przyjętej w tych państwach, które w tym względzie największy wykazują postęp,

II. aby do składu państwowej Rady kolejowej powołał jednego członka krajowej Rady kolejowej, przedstawionego przez Wydział krajowy.

II.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby stale bacznie poświęcał uwagę sprawom taryf kolejowych ze stanowiska ekonomicznych interesów kraju.

Lwów dnia 30. stycznia 1896.

Z Rady Wydz. kraj. Król. Galicyi i Lodomerji z Wiel. Księst. Krakowskiem.

Marszałek krajowy:

St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Edward Jędrzejowicz w. r.

Członek Wydziału kraj.

SPRAWOZDANIE

w przedmiocie nowej od 1-go Stycznia 1896 r. obowiązującej
taryfy lokalnej dla ruchu towarowego na kolejach państwowych

opracowane przez

Leona Paszkowskiego

p. o. referenta administracyjnego krajowego biura kolejowego

Od 1. Stycznia r. b. weszła w życie nowa taryfa lokalna dla towarowych przesyłek frachtowych i pośpiesznych na kolejach państwowych (oraz na rachunek państwa w zarządzie państwa będących).

Taryfa ta zaprowadza mniej lub więcej znaczne podwyższenie opłat przewozowych w stosunku do taryfy poprzednio obowiązującej. Pierwotny jej projekt rządowy — przedłożony państwowej Radzie kolejowej do zaopiniowania na jej sessyi jesiennej w dniu 6. Listopada 1895 r. zamierzał znaczniejsze jeszcze podwyższenie, — częściowo jednak uwzględnione zostały uchwalone przez Radę kolejową rezolucye przeciw pierwotnemu projektowi.

Jest to już 3-cia z rzędu główna zmiana taryfy kolei państwowych.

Do 1. Lipca 1891 r. obowiązywała stara taryfa z 1883 r., która jednak w ciągu tego czasu licznym, acz częściowym tylko ulegała zmianom i modyfikacyom, w formie dodatków, których było 31.

Zaprowadzona od 1. Lipca 1891 r. taryfa spowodowana i motywowana była wprost ową głośną przez min. Barossa stworzoną taryfą węgierskich kolei państwowych. Taryfa z 1891 r. wprowadzała przedewszystkiem znaczne w ogóle obniżenie opłat przewozowych, zarazem zmieniała oraz pod wielu względami podstawowe zasady konstrukcyi taryf i przepisów taryfowych.

Już jednak w roku zaraz następnym, od $\frac{15}{7}$ 1892 r. taryfa ta niejakiej uległa zmianie, a to w kierunku umiarkowanego jej podwyższenia. W tym celu postanowiono częściowe reklasyfikacye towarów (z klas tańszych do droższych), a w ogóle opłaty przewozowe podwyższone zostały na odległości bliskie, tudzież najdalsze, tak, że na odległości wyżej 150 km. przy niektórych towarach, a wyżej 300 km. (do 750 km.) przy innych, opłaty pozostały niezmienione, podczas gdy podrożały: na odległości 1 — 50 i 51—150, oraz wyżej 750 km.

Powodem tej w 1892 r. zmiany był znaczny ubytek w dochodach kolei państwowych, a hasłem jej było, iż „przeciętny poziom taryf powinien przy uwzględnieniu „każdoczesnych stosunków, takiej dosięgać wysokości, jaka jest potrzebną izby w równej mierze czyniła zadość interesom ekonomicznym i interesom skarbu państwa i dawała „zarządowi kolei państwowych, bez narażenia finansowego interesu państwa, możność popierania każdoczesnych interesów ekonomicznych w drodze „sprawiedliwie indywidualizującego ich traktowania“.

Z rzeczywistego efektu finansowego taryfy z $\frac{1}{7}$ 1891 i z $\frac{15}{7}$ 1892 w takim tylko razie możnaby jasny mieć obraz, gdyby znane były odnośne daty dotyczące jednych i tychże samych linii kolejowych w czasie przed i po zaprowadzeniu rzeczonych taryf. Daty dotyczące całej zmieniającej się, t. j. wzrastającej sieci kolei państwowych (i prywatnych na rachunek państwa w zarządzie państwowym będących), według których procentowanie inwestowanego w nich kapitału wynosiło :

	przy kapitale		— przy ruchu towarowym	
w 1889 r.	2·74 %	zł. 866 800.605	ton. 14,767.677	
„ 1890 „	2·69 „	„ 881,404.863	„ 15,719.210	
„ 1891 „	2·34 „	„ 895,088.941	„ 16,914.747	
„ 1892 „	1·98 „	„ 1,030,111.153	„ 17,765.547	
„ 1893 „	2·40 „	„ 1,042,039.706	„ 18,861.048	
„ 1894 „	2·70 „	„ 1,055,658.087	„ 21,444.271	

nie mogą o owym rzeczywistym efekcie finansowym dokładnego dać obrazu, raz dlatego iż odnoszą się do zmiennej, coraz większej sieci, która wzrastała bądź przez budowę nowych linii państwowych (między niemi linii strategicznych jak n. p. otwarta w 1890 r. linija Jasło — Rzeszów), bądź przez upaństwowienie kolei prywatnych (w 1891 r. kolei Karola - Ludwika), powtóre dlatego, że ocenienie finansowego efektu możliwem jest tylko przy uwzględnieniu naturalnej, od konjunktur ekonomicznych i handlowych zależnej fluktuacji ruchu na jednych i tychże samych liniach. Takich wykazów co do poszczególnych linii koleje państwowe nie publikowały nigdy i nie publikują, — a od r. 1892, właśnie od roku tak ważnego, raz z powodu zmiany taryf w 1891 i 1892 r., powtóre z powodu upaństwowienia kolei Karola Ludwika, zaniechały tego nawet podziału na kilka grup linii kolejowych, między któremi grupa wschodnia (östliche Staatsbahnen) obejmowała głównie Galicyę, wraz z bukowińską częścią kolei Czerniowieckiej (z dodatkiem paru małych linii lokalnych na Szląsku i Morawie), jaki zachowywany był do roku 1891.

Dodać tu trzeba objaśnienie, iż r. 1892 był dla ruchu kolejowego z różnych przyczyn nader niepomyślny, — czego wyraz znajduje się w tem, iż gdy jak wyżej widzimy, ruch towarowy na kolejach państwowych wynosił w 1891 r. ton. 16,914.747 to ponieważ w tymże 1891 r. ruch towarowy na kolei Karola Ludwika wynosił 1,592.387 ton., przeto w 1892 r., gdy kolej Karola Ludwika włączoną została do sieci państwowej, status quo ruchu towarowego, nie licząc innych jeszcze linii przybyłych tejże sieci, wyrażałoby się cyfrą 18,507,134 ton., — że zaś przewieziono tylko 17,765,547, zatem przedstawia się za 1892 r. zmniejszenie ruchu w cyfrze przeszło 841.000 ton, czyli o 4·55%, a nadto przeciętny przebieg tonny spadł z 139 km. w 1891 r. na 128 km, w 1892 r., czyli o 9%. Dopiero w 1894 r. widzimy znaczny już wzrost ruchu, (postępował on dalej w r. 1895, za który wszakże dat dokładnych niema jeszcze), a niewątpliwie wyraził się w nim w niemałej mierze dobroczynny na stosunki ekonomiczne wpływ owego znacznego w stosunku do taryfy 1883 r. obniżenia taryfy $\frac{1}{7}$ 1891, umiarkowanie podwyższonej $\frac{15}{7}$ 1892, — wpływ zwłaszcza na rozwój przemysłu, stwierdzony powstawaniem nowych przemysłowych zakładów.

Z poprzedniego zestawienia widocznem jest jednak, iż podwyższenie taryfy w 1892 r. dało już w 1894 r. zrównanie oprocentowania całego inwestowanego kapitału z oprocentowaniem lat 1889 i 1890 r. przy starej taryfie 1883 r., aczkolwiek zauważyć trzeba, że to zrównanie oprocentowania jest raczej pozorne, w obec zwiększenia kapitału inwestowanego o 190 milionów, kosztem mniej więcej $4\frac{1}{2}\%$ dla skarbu państwa (w czem przeszło 120 milionów za dobrze rentującą się kolej Karola-Ludwika).

Niewątpliwie atoli przy ocenianiu finansowego efektu pomienionej reformy taryfowej niepodobna samego jedynie bezpośredniego z kolei państwowych dochodu skarbu państwa mieć na oku, lecz również i pośrednie dla tegoż skarbu państwa skutki. Pamiętając, jak imponujące cyfry wykazuje właśnie w tym czasokresie wzrost dochodów państwa w podatkach pośrednich i bezpośrednich, wnioskiem jest uzasadnionym, iż w tym naturalnym wzroście siły podatkowej, przez poprawę stosunków ekonomicznych w wielu gałęziach gospodarstwa społecznego, należyta też odegrała rolę pomieniona reforma taryfowa kolei państwowych, która zarazem i na kolejach prywatnych sprowadziła, bo sprowadzić

musiała, obniżenie taryf. Cel wielkiej reformy taryfowej roku 1891 i 1892 wydawał się, przeto zupełnie odpowiednim założeniu, zarówno dla skarbu państwa, jak dla stosunków ekonomicznych, zgodnie z tą uznaną myślą przewodnią systemu w ogóle państwowości dróg żelaznych, która tak popularnym uczyniła system kolei państwowych, a polegającą na tem, iżby, w przeciwieństwie do kolei prywatnych, zmuszonych z natury rzeczy pośredni swój interes finansowy w pierwszym stawiać rządzie, przewodniem dla kolei państwowych było raczej to wysokie stanowisko państwa, które w taryfach potężny mając instrument do zadość czynienia względem na rozwój ekonomiczny, pod względem finansowym nie jest zredukowanem do samego tylko bezpośredniego efektu taryf na dochody kolei państwowych, lecz pośrednie znajduje kompensaty we wzmożonych źródłach ogólnych dochodów skarbu.

W systemie kolei państwowych, obok kwestyi wysokości taryf upatrywaną też była zawsze gwarancya, nie zmienności zupełnej taryf, gdyż przeciwnie, zmienność konjunktur handlowych, konkurencyi obcej, warunków producyi, wymaga owszem częstego, szybkiego komercyalnie traktowanego stosowania się do nich (a to zwłaszcza taryfami wyjątkowemi, refakcyami, deklasyfikacyami) — lecz możliwie największej stałości samego systemu taryfowego, jego ogólnych norm zasadniczych (*barème*), stałości tak ważnej dla stosunków ekonomicznych, dla których wiadomymi są szkodliwe skutki częstych zmian taryfowych, wobec tego, iż zmieniają warunki producyi, które się zastosowały i ułożyły do taryfy w pierw obowiązującej, według niej wyrobiły lub samo powstanie swoje jej zawdzięczały.

Jeżeli mimo to wszystko, czynniki decydujące, najlepiej tego wszystkiego świadome, postanowiły nową, znacznie wyższą taryfę, weszłą w życie z dniem 1. Stycznia r. b., a będącą przedmiotem niniejszego sprawozdania, jeżeli zarazem wiadomo, iż nikt lepiej nie zna kwestyi dotyczących jak inicjator i twórca tej taryfy, znakomity znawca stosunków ekonomicznych, to ten samem jasnem jest, iż decydowały o nowej taryfie powody największej wagi.

Powody te są wiadome.

Pierwszym, bezpośrednim i najważniejszym powodem jest to, iż taryfa dotychczasowa kolei państwowych stoi na przeszkodzie dalszemu upaństwowieniu ważnych prywatnych dróg żelaznych, posiadających taryfy wyższe niż tamta. Dalszej akcji upaństwowienia domagają się interesowane kraje koronne, a zarazem leży ona w interesie państwa, w interesie zjednoczenia najważniejszych arteryi komunikacyjnych i umożliwienia przez to w przyszłości należytej ze stanowiska państwowego jednolitej polityki taryfowej. W pierwszym rządzie jest właśnie na porządku dziennym upaństwowienie w Czechach kolei północno-zachodniej (Nordwestbahn wraz z Elbethalbahn) i kolei południowo-północno-niemieckiej (Süd-norddeutsche Verbindungsbahn). Wprowadzenie na nich dotychczasowej taryfy kolei państwowych uszczupliłoby znacznie dochody, a toż samo powtarzałoby się w mniejszym lub większym stopniu przy upaństwowieniu również innych ważnych prywatnych dróg żelaznych. Akcyja upaństwowienia stawałaby się przez to zbyt kosztowną zbyt wielkich ofiar od skarbu państwa, czyli od podatujących, by wymagała.

Obok tego jednak — i to jest drugi powód — ma skarb państwa z tego źródła, reformy taryfowej, dalsze jeszcze, po nad pokrycie uszczerbku w dochodach kolei upaństwowić się mających, osiągnąć korzyści, wprost już na cele wzrastających ogólnych wydatków państwowych. Co do ocenienia tej spodziewanej czystej dla skarbu przewyżki obliczenia różnią się bardzo.

Mając zdać sprawę o nowej taryfie ze stanowiska interesów ekonomicznych specjalnie naszego kraju, przychodzi z żalem zauważyć, iż ponieważ z wyjątkiem kolei Północnej wszystkie inne główne drogi żelazne w Galicyi są już w ręku państwa, przeto ze świeżej reformy taryfowej kraj nasz same już tylko poniesie ciężary, podczas gdy inne kraje monarchii, z mieszanym dotychczas systemem kolei prywatnych obok państwowych, ponosząc ciężar zdrożonej taryfy tych ostatnich, będą miały kompensatę w niższej taryfie

pierwszych w miary ich upaństwowienia. Konsekwencją to jest wcześniejszego w Galicyi upaństwowienia kolei prywatnych, dotychczas dla kraju korzystnego, iż obecnie bez kompensaty poniesie kraj ciężar nowej taryfy, ^{gdy} _{gdy} stosunki ekonomiczne z korzyścią ułożyły się już do taryfy dotychczasowej.

Zanim się przystąpi do oceny ciężaru nowej taryfy dla naszego kraju w cyfrach pieniężnych, należy przedstawić sobie dokładnie:

I. ogólne szematyczne zasady konstrukcyi taryfy dawnej i nowej, ujmując je w jeden jasny i porównawczy obraz;

II. jakich ważniejszych kategori towarów mniej, a jakich więcej, dotyka zmiana taryfy — z czego też, co najważniejsza, wyciągnąć będzie można dedukcyę;

III. jakie główne dyrektywy, wobec uznanej konieczności przeciętnego podrożenia taryfy, przewodniczyły przy układaniu jej zasad, a więc mianowicie, o ile ono dotyka:

a) produkcją, rozróżniając w niej:

1. rolnictwo,
2. leśnictwo,
3. przemysł związany z rolnictwem,
4. przemysł górniczy,
5. przemysł fabryczny;

b) handel;

c) konsumcyę, zwłaszcza miast wielkich.

Obok dołącza się przeto przedewszystkiem tablicę, przedstawiającą obraz zakreszony pod I i II, która wymaga bliższego rozbioru.

Co do przesyłek pośpiesznych zwyczajnych, których podrożenie jest znacznem, i tem znaczniejszem, iż wzrasta ono w miarę odległości (od 37.5 do 56%), to ich znaczenie w ogóle w życiu ekonomicznem nie jest tak doniosłem, aby się szczegółowiej niemi zajmować. Wyjdą dobrze na ich podrożeniu hurtownicy. Tylko niższe przesyłki pośpieszne mają większe już w stosunkach ekonomicznych znaczenie, mianowicie pod względem zaopatrywania miast wielkich. Tu należą takie artykuły żywności, jak nabiał (mleko, masło, ser), jaja, warzywa, owoce, drób, zwierzyzna, ryby, wędliny, słonina, tłuszcze, świeże owoce. Ale też podrożenie tych przesyłek, jakkolwiek także wzrastające w miarę odległości (od 1.7 do 16%), nie jest zbyt znaczne. Tak n. p. przesyłka 100 kg. masła, lub jaj, z Buczacza do Lwowa (226 km.), która kosztowała przedtem zł. 1.34, kosztuje obecnie zł. 1.39, z Łupkowa do Krakowa (306 km.) zł. 1.86 zamiast 1.79. Są to zatem różnice tak drobne, iż poniesie je tylko pośrednictwo handlowe, a nie dotkną one ani producenta ani konsumenta.

Łączny ruch obu kategori przesyłek pośpiesznych (zwyczajne i niższe) na całej sieci kolei państwowych wynosił w 1894 r. wszystkiego 182.817 ton. z należytością przewozową zł. 2,522.693. Ile z tego przypada na Galicyę niewiadomo, z powodów wyżej już zaznaczonych.

Klasa I (normalna) ruchu towarowego, już tem samem, iż obejmuje towary niezaliczone do żadnej z klas następujących, t. j. towary największej wartości, w jakichbądź ilościach, zatem nawet w pełnych wagonach, ale z natury rzeczy głównie w drobnych przesyłkach (Stückgüter), nie wymaga bliższego nią zajmowania się. Zresztą podrożenie jej (oraz stopa jednostkowa i skala) jest także samo jak dla niższych przesyłek pośpiesznych, zatem równie nieznaczne. Poniesie je podobnie handel pośredni. W tej klasie przesyłka n. p. z Krakowa do Lwowa (342 km.) podrożeje z fl. 1.99 na fl. 2.09. — Cyfra transportów tej klasy niewiadoma, gdyż klasami ruchu towarowego nie wykazuje statystyka kolei państwowych.

Podwyższenie stopy i skali jednostkowej (barème) w nowej taryfie kolei państwowych w stosunku do taryfy dotychczas obowiązującej wynosi procentowo:

(Uwaga: cyfry tłuste oznaczają podwyższenie zamierzone w pierwotnym projekcie rządowym, o ile się różni od taryfy ostatecznie postanowionej).*)

Na odległość kilometrów	przesyłki pośpieszne		P r z e s y ł k i				f r a c h t o w e			
	zwyczajne	po cenach niższych	k l a s y		z n i ż o n e k l a s y		I a d u n k ó w w a g o n o w y c h			
			I. (normalna)	II.	A.		B.		C. i taryfa specjalna 2.		Taryfa specjalna 1.	Taryfa spec. 3. i taryfa wyjątkowa I.
1 — 50	37.5%	1.7%	1.7%	4.0%	—%	7.7%				
51 — 150	37.9%	3.5%	3.5%	8.7%	17.2% (20.7%)	23.8% (28.6%)				
151 — 300	41.0%	5.3%	5.3%	14.3%	25.0% (33.3%)	16.7% (33.3%)				
wyżej 300	56.0%	16.0%	16.0%	6.7%	5.0% (15.0%)	16.5% (33.3%)				
			tu należą niezaliczone klasyfikacją do żadnej z klas następnich wszelkie towary w jakichkolwiek ilościach.	tu należą towary różnych klas następnich w jakichkolwiek ilościach (niżej 5.000 kg.)	tu należą towary różnych klas następnich, jeżeli wysyłane nie w pełnych ładunkach wagonowych (10.000 kg.) lecz w ilościach co najmniej 5.000 kg.	tu należą n. p. żelazo i wyroby żelazne, kotły parowe, lokomobile, maszyny rolnicze, wyroby blaszane, cementowe i kamienkowe, spodium, asfalt, żywice, smoły, tłuszcz, materiały garbarskie, płyt posadzkowe, szkła, szmaty, soda, kwasy, różne chemikalia, jarzyny.	tu należą n. p. drzewo budulcowe wyżej 2 1/2 m. dł., deski, klepki, masa drzewna na papier, celuloza, wełna drzewna, len, konopie, chmiel, cykorya, cegła szamotowa, drewny, żelazo surowe i żelaziwo stare połamane — ciosy i płyty, wyroby garncarskie, beczki nowe, meble, kości, odpadki zwierzęce, ziemie farbiarskie.			

Na odległość kilometrów	P r z e s y ł k i					f r a c h t o w e				
	II.	III.	k l a s y		IV. t e r a z III.	d a w n i e j V. t e r a z IV.			dawnej VI. teraz V.	dawnej VII. teraz VI.
			a	b		a	b	c		
1 — 50	bez zmiany.	zniesiona.	11.1%	17.5%	9.4%	19.7%	27.0%	32.7%	bez zmiany	bez zmiany, lecz ograniczona do ilości co najmniej 5.000 kg.
51 — 150	tu należy drzewo budulcowe do 2 1/2 m. dł.	tu należały pośpieszne przesyłki w ładunkach pół- i cało wagonowych.	12.0%	28.6%	23.1% (27.0%)	40.4%	12.5%	14.3%	tu należy bydło, trzoda, konie i t. p.	tu należą specjalnie materiały budowlane do powstających fabryk.
151 — 300	drzewo opałowe, drzewo górnicze, progi kolejowe, kora, buraki pastewne, wytloki, torf, kamień łamany i żwir, cegła, piasek, glina, lód, żuźle.	tu należą*) towary też same co obok pod c jeżeli wysyłane nie w pełnych ładunkach (10.000 kg.) lecz co najmniej 5.000 kg.	31.5%	40.8%	27.3% (36.4%)	30.0%	zniżka 6.3%	2.0%		
wyżej 300		*) z niektórymi wyjątkami, n. p. jaja.	15.4%	17.4%	5.5% (16.7%)	23.1%	9.1%	11.1%		
			tu należą*) towary też same co obok pod c jeżeli wysyłane nie w pełnych ładunkach (10.000 kg.) lecz co najmniej 5.000 kg.	tu należy sól kamienna i morska, mleko, masło, ser, smalec, mięso suszone i wędzone, wędliny, ryby żywe lub świeże, — sztuczne nawozy, różne chemikalia, mydło pospolite, — odlewy metalowe, kotły parowe wyżej 6.3 m. dł., — skóry garbowane, nasiona, odpadki różne, przędza skręcana, farby różne.	tu należy ropa, nafta, parafina, okowita, piwo, wino, jaja, miód, owoce, — słonina, mięso świeże, ryby suszone, skóry z sierścią niegarbowane, przędza niekręcona, bawełna i wyroby bawełniane, koce pospolite, — papier, masa drzewna, albumin, cykorya, ryż, — ordynarne wyroby drzewne, — metale nieszlachetne, odpadki metalowe, soda kaustyczna, farby różne.	W klasie tej należytość przewozowa liczona jest od metra ² powierzchni podłogi wagonu, przy pełnym ładunku. Towary tu zaliczone należą zarazem do innych klas w których opłata pobierana jest według wagi. Od woli wysyłającego zależy, czy ma płacić według wagi, czy według zajętej powierzchni podłogi. — Pierwotny projekt rządowy zniżył zupełnie tę klasę.				

Na odległość kilometrów	P r z e s y ł k i				f r a c h t o w e				U w a g i						
	k l a s y		z n i ż o n e k l a s y		d a w n i e j V I I I. t e r a z V I I.			dawnej IX. teraz VIII.		dawnej X. teraz IX.	nowa X.	dawnej XI. i teraz XII.			
	a	b	a	b	a	b	c								
1 — 50	11.1%	zniżka 10%	zniżka 15%	zniżka 5%											
51 — 150	12.0%														
151 — 300	31.5%														
wyżej 300	15.4%														
			bez względu na odległość												
			Jest to specjalna taryfa na cukier z Tłumacza, Przeworska i Śędziszowa, a to:												
			a) dla przesyłek niżej 5.000 kg.												
			b) " " co najmniej 5.000 "												
			c) " " " " 10.000 "												
			d) " " eksportu z "Austro-Węgier" w ilości co najmniej 10.000 "												
								tu należą wozy meblowe pełne lub próżne.		tu należą materiały i rekwizyty telegrafów państwowych.		dla niektórych towarów przy wywozie z Austro-Węgier.		bez zmiany. tu należy ambalaż używany (worki, flaszki i t. p.)	

*) Różnica między pierwotnym projektem rządowym (cyfry tłuste) a taryfą ostatecznie postanowioną, wynosi według enuncjacji rządowych zł. 1 1/2 miliona jako częściowe ustępstwo rządu wobec opinii Rady kolejowej.

***) Uwaga:** Z podziału b) dawnej klasy V. przenosi nowa taryfa do podziału a) nowej klasy IV. różne towary przestrzenne (Sperrige Güter), odpadki karkowe, drzewka owocowe i leśne.

1) Zaznacza się wyżej w każdej rubryce jakie ważniejsze towary należą do poszczególnych klas wagonowych.
2) Nowa taryfa zaprowadza także niejakie zmiany w klasyfikacji towarów. Z klasy C do klasy B przenosi n. p. niektóre towary przestrzenne (sperrige Güter) drzewka owocowe i leśne, — a z klasy A do klasy II. okowitę, ocet drzewny, wyciąg octowy (przy przesyłkach niżej 5.000 kg.), z klasy II. do klasy I. mleko skondensowane (niżej 5.000 kg.)



W klasie II. obejmującej w drobnych przesyłkach niżej 5000 kg. różne towary zaliczone do klas następujących, podrożenie jest nieco znaczniejsze niż w klasie I., lecz w kierunku odmiennym co do odległości, gdyż wzrasta tylko do 300 km., a obniża się powyżej 300 km. (co dla naszego kraju jest korzystne). Klasa ta ma zwłaszcza znaczenie dla wielu wyrobów przemysłowych, jak wyroby tkackie, chemiczne i t. d. Podrożenie na 100 kg. wynosi n. p. przy 100 km. 4 centy, przy 200 km. 8 centów, przy 300 km. 14 centów, przy 400 km. 15 centów. Przy przesyłkach tu należących także tylko handel pośredni poniesie podrożenie. Cyfry ilościowe tej klasy niewiadome.

Klasa A. jest niejako półwagonowa. Należą do niej towary różnych klas następujących, jeżeli wysyłane nie w pełnych ładunkach wagonowych, lecz w ilościach przynajmniej 5000 kg. I ta więc jeszcze klasa odnosi się do małych obrotów, lecz ważną już jest dla zaopatrzenia miast, dla handlu detalicznego, dla niektórych gałęzi przemysłu. Podrożenie tej klasy jest znaczne, a skala jego taka, iż dotyka głównie odległości średnie 51—150 i 151—300 km., więc ruch, jak dla naszego kraju najważniejszy. Tak n. p. transport pół wagonu piwa z Bogumiłowic (Okocim) do Lwowa (272 km.), który kosztował po 82 ct.) 41 zł., kosztuje obecnie (po 94 ct.) 47 zł. Transport pół wagonu jaj z Buczacza do Lwowa (226 km.), który kosztował (po 72 ct.) 35 zł., kosztuje obecnie 39½ zł. — I to podrożenie przypadnie handlowi pośredniemu i detaliczemu, bez możliwości przetrzucenia go na producenta i konsumenta, — wyjątkowo tylko, przy trudnych warunkach konkurencyj, dotknie producenta.

Wszystkie następne klasy są pełnowagonowe (co najmniej 10.000 kg.), zatem są najważniejsze.

Do **klasy B.**, do której należy n. p. żelazo, wyroby żelazne, maszyny rolnicze, sodium, soda, zatem w ogóle głównie towary będące bądź materiałami bądź środkami pomocniczymi do produkcji, — zastosowaną została skala, według której znaczne podrożenie wzrasta z wzrastającą odległością, dla naszego zatem kraju szczególnie jest niekorzystną. Tak n. p. wagon żelaza lub sody ze Szląska, którego fracht z Krakowa do Lwowa kosztował przedtem 70 zł., kosztuje obecnie 82 zł. Zarówno dla naszego początkującego, w tak trudnych w ogóle warunkach będącego przemysłu, jak dla naszego rękodzielnictwa, niemniej i dla rolnictwa, jest podrożenie tej klasy dotkliwym.

Klasa C., oraz równa jej taryfa specjalna 2 — obejmujące nader ważne dla naszego kraju przedmioty, jak drzewo budowlane (wyżej 2½ m. dług.), deski, klepki, masę drzewną na papier, len, konoje, chmiel, kości, odpadki zwierzęce. — są wprawdzie na odległości 1—50 km. podwyższone o 14%, lecz na wszelkie ponad 50 km. odległości nie przybywa już wcale podwyżki, tak że transport wagonu drożeje tylko o 1 lub 2 zł. Wagon drzewa budowlanego n. p. z Synowódzka wyżnego do Krakowa (409 km.) kosztuje 58 zł. zamiast 56 zł. — z Łupkowa do Krakowa (306 km.) 48 zł. zamiast 46 zł. — z Woronianski do Lwowa (240 km.) 40 zł. zamiast 39 zł. Podrożenie tej klasy jest zatem łagodne, nie odczuje go producent ani konsument, poniesie je pośrednictwo handlowe, w części przemysł.

Umiarkowaniem również jest podwyższenie taryfy specjalnej 1, wysoce ważnej dla naszego kraju, obejmującej zboże, mąkę, sód, warzonkę. Do 60 i od 71—90 km. podrożenia niema, poczem podrożenie wynosi 1 zł., 2 lub 3 na wagonie (Vide załącznik C), czyli 1, 2 lub 3 centy na 100 kg. Nie może więc go odczuć producent ani konsument, poniesie je pośrednik handlowy. Przykład: przewóz wagonu zboża lub mąki ze Stanisławowa do Lwowa (140 km.) kosztuje obecnie 38 zł. zamiast 37 zł., z Tarnopola do Krakowa (482 km.) 102 zł. zamiast 100 zł.

Taryfa specjalna 3, oraz równa jej taryfa wyjątkowa I., ważne są zarówno dla przemysłu i konsumpcji (węgiel, rudy, buraki cukrowe, melasa, wapno, cement), jak dla rolnictwa (kartofle, siano, słoma, nawozy, mączka kościanna). Z tą grupą najłagodniej obeszła się reforma taryfy. Z wyjątkiem odległości od 31 — 200 km., przy których podwyższenie wynosi 2 zł. na wagonie, przy wszystkich innych odległościach

bądź podwyżki niema, bądź wynosi ona 1 zł. na wagonie. Zatem 0, 1 lub 2 centy na 100 kg. Podwyżkę tę, jakkolwiek nieznaczną, poniesie przemysł i rolnictwo, — głównie jednak zapłaci przemysł w ogóle (węgiel, rudy, buraki cukrowe), po części związane z rolnictwem gorzelnictwo (kartofle). Konsument jej nie odczuje. Przykład: Od wagonu węgla z Krakowa do Lwowa (342 km.) płaci się obecnie 44 zł. zamiast 43. Konstrukcja taryfy jest kombinacją podwyżki 22% za 1—50 km., z obniżką 11% za 151—300 km.

Bez zmiany pozostała taryfa wyjątkowa II., do której należą tak ważne przedmioty jak drzewo opałowe, drzewo budulcowe do 2½ m. dł., drzewo do kopalń, progi kolejowe, kora, torf, — buraki pastewne, wytloki — materiały budowlane (cegła, piasek, glina), kamień łamany, żwir.

Taryfa wyjątkowa III., dla przesyłek pośpiesznych w ładunkach pół i całowagonowych, została skasowaną, ponieważ — co dziwnem się wydaje ze względu na to, iż miała na celu ułatwienie zaopatrzenia wielkich miast w świeże artykuły żywności — nader mało z niej korzystano.

Najdotkliwszem w całej obecnej reformie taryfowej, jest podwyższenie taryfy wyjątkowej dawniej IV. teraz III., gdzie — pomijając, jako mniej ważny, jej poddział *a* dla ładunków półwagonowych (5.000 kg.), — w poddziale *b* podróżenie dochodzi do zł. 82, w poddziale *c* do zł. 32 na wagonie!

Do poddziału *b* należą: z towarów wpadających w zakres gospodarstwa rolnego: n. p. nabiał (inleko, masło, ser), nasiona, nawozy sztuczne, — z wyrobów przemysłu: n. p. odlewy metalowe, skóry garbowane, przędza skręcana, różne chemikalia, wędliny.

Dla tych towarów fracht n. p. ze Śniatyna do Krakowa, lub na odwrót (573 km.) podróżał z zł. 167 na zł. 211 na wagonie, między Husiatynem a Zwardoniem (802 km.) z zł. 221 na zł. 276 na wagonie. Są to więc różnice bardzo znaczne. Kto je poniesie, producent czy konsument, — zależy od każdorazowych warunków konkurencji.

Do poddziału *c* należy ropa, nafta, parafina, okowita, — więc przedmioty dwóch naszych najważniejszych przemysłów — dalej ważue przedmioty naszego wywozu, mięso świeże, jaja, skóry surowe, — dalej artykuły spożywcze jak: piwo, wino, miód, owoce i t. p., również bawełna, przędza niekręcona, wyroby bawełniane i t. d. Klasa ta ważną jest przeto i dla różnych gałęzi przemysłu, i dla niektórych gałęzi gospodarstwa rolnego i dla konsumentów. Podrózenie wynosi n. p. z Kolumny do Lwowa (196 km.) zł. 10 na wagonie, t. j. fracht kosztuje zł. 66 zamiast zł. 56, z Tarnopola do Krakowa (482 km.) podróżenie zł. 18 na wagonie, z zł. 113 na zł. 131, Głównie dotyka ono nasz przemysł naftowy i gorzelniany.

Taryfa wyjątkowa dawniej V. teraz IV., z poddziałami *a*, *b*, *c*, w której opłata przewozowa liczy się od metra² powierzchni podłogowej wagonu, obejmuje różne towary, zaliczone już do klas innych przy opłacie według wagi, przeważnie towary przestrzenne (*sperrige Güter*). Od wysyłającego więc zależy, czy woli deklarować towar z opłatą od wagi towaru (płacąc za wagę pełnego ładunku), czy od powierzchni podłogowej wagonu; — wybiera ten sposób wysyłki, który mu w każdym pojedynczym wypadku wydaje się korzystniejszym. Pierwotny projekt rządowy kasował zupełnie tę klasę, z powodu różnych wątpliwości i kwestyi, do jakich dawała powód. Utrzymawszy ją na żądanie Rady kolejowej, utrudniono jednakże korzystanie z niej, podwyższając ją daleko znacznie, niż klasy do których należą też same towary, gdy płacą fracht według wagi. Poprzestaje się na tem zaznaczeniu, gdy bowiem statystyka kolei państwowych nie podaje ile i jakich towarów przewożono według tej klasy (i według innych), i ponieważ też same towary mogą być przewożone według klas innych, mniej podwyższonych, nie daje się przeto ocenić doniosłość jej podróżenia.

Ważna taryfa wyjątkowa dawniej VI. teraz V., obejmująca bydło, trzodę, konie, pozostała bez zmiany.

Niezmienioną również pozostała taryfa wyjątkowa dawniej VII. teraz VI., (materyały budowlane dla powstających fabryk).

Taryfa wyjątkowa dawniej VIII. teraz VII., specjalnie dla cukru, uwzględnia trudne położenie przemysłu cukrowego, dając zniżki wykazane w poprzedniej tablicy oraz w załączniku C.

Niezmienionemi pozostały dalsze taryfy wyjątkowe dawniej IX. teraz VIII., — dawniej X. teraz IX., — dawniej XI. i teraz XI.

Obecna zaś wyjątkowa taryfa X. jest zupełnie nowa, — ma na celu faworyzowanie wywozu z zagranicznego niektórych towarów, przyznając zniżki 5, 10 i 15%. Obejmuje ona drzewo budulcowe, drzewo do kopalń, deski, klepki, masę drzewną na papier, meble, pospolite wyroby drzewne. — żelazo, stal i wyroby z nich, — piwo, wino, cukier, jaja, nasienie koniczu, owoce, warzywa, — papier, papę, tekturę, szkło i wyroby szklane.

Co do szczegółowych na każdą odległość różnic między taryfą nową a dawną w klasach wagonowych, poczynając od klasy B, odseła się do załącznika C.

Rzut oka na przegląd powyższy daje wyraźnie do poznania, iż przewodnią myślą reformy reformy taryfy było: rolnictwo i leśnictwo, bądź wcale, bądź jak najmniej obciążyć, mniej oszczędzać silniejszy przemysł fabryczny i górniczy w ogóle, niestety także i przemysł związany z rolnictwem (gorzelnictwo), tudzież nasz przemysł naftowy, faworyzując natomiast cukrownictwo, — najmniej oszczędzać pośrednictwo handlowe i konsumenta.

Należy wszakże cyfrowo zdać sobie sprawę także z efektu pieniężnego, jaki w ogóle reforma taryfy mieć będzie, — naprzód dla całej sieci kolei państwowych, więc dla ogółu interesentów i dla ich grup głównych, według klas taryfy, następnie z udziału jaki z tego przypada kolejom państwowym w Galicyi, zatem z ciężaru przypadającego na nasz kraj w ogóle.

Efekt pieniężny dla całej w Austrii sieci kolei państwowych oblicza się szczegółowo w załączniku A. na podstawie statystyki kolei państwowych, a rezultatem tych obliczeń są cyfry następujące:

Ruch towarowy w 1894 r.	Obliczenie należitości przewo- zowej według taryfy		według nowej taryfy przewóz droższy o	
	dawnej	nowej	Zł.	%
21,444.000 ton	zł. 59,681.100	65,418.423	5.737.323	9.6

Zwracając uwagę na wstępne w załączniku A. wyluszczenie braków w posiadanym materyale, i przez to, nie już tylko trudność, lecz niemożebność zupełnie dokładnego obliczenia, okazuje się jednak, jak dalece przyjęta w załączniku A. metoda zestawień i obliczeń jest odpowiednią, skoro sprawozdanie, kolei państwowych za 1894 r. wykazuje za tąż samą (tu tylko zaokrągloną)

ilość przewiezioną	pobraną faktycznie należitość
21,444.271 ton	57,351.574 zł.

czyli różnicę *in minus* tylko o 4.06%, co tem samem stwierdza poprawność obliczeń co do należitości zarówno według dawnej jak nowej taryfy, a tem samem i porównawczego ich rezultatu.

Jeżeliby jednak zestawienie porównawcze sprostować o owe 4.06%, to otrzymamy:

należytość przewozową według nowej taryfy	według nowej taryfy przewóz droższy o	
	zł.	%
62,762.435 zł.	5,410.861	9.6%

Tu powtórzyć należy, iż ta cyfra podrózenia łącznego dotyczy jedynie linii kolejowych wchodzących dotychczas w skład całej w Austrii sieci kolei państwowych (oraz prywatnych na rachunek państwa w zarządzie państwowym będących), — lecz nie przedstawia takiegoż powiększenia dochodów kolei państwowych, z cyfry tej bowiem stracić należy ubytek w dochodach upaństwowić się właśnie mających kolei: Północno-zachodniej, Nad-elbiańskiej i Południowo-północno-niemieckiej, (Nordwestbahn, Elbethalbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn), które mają taryfy wyższe, a na które przez upaństwowienie rozciągniętą będzie nowa taryfa kolei państwowych.

Nie mając pod ręką kompletu taryf wymienionych trzech upaństwowić się mających kolei, niepodobna obliczyć jaki na ich liniach nastąpi ubytek dochodów. Zarazem nie było też celem i zamiarem niniejszego sprawozdania wykazanie, jakie netto zwiększenie dochodów skarb państwa z tego źródła osiągnie.

Przechodzi się przeto wprost do dalszego głównego w niniejszém sprawozdaniu zadania, t. j. do wykazania, jak się cyfrowo przedstawia udział naszego kraju w podrózeniu taryfy.

Jakkolwiek tak jak budżet Ministerstwa handlu i roczne zamknięcia rachunkowe, oraz sprawozdania roczne kolei państwowych, podobnież i statystyka tych kolei, oraz ogólna urzędowa statystyka kolejowa, znają sieć kolei państwowych w Austrii tylko jako całość, bez rozróżnienia poszczególnych linii, ani nawet (od 1892 r.) ich grup. — wszakże z pomocą dat dawniejszych i wykazanych w załączniku B ścisłych dedukcyi, można było skonstruować potrzebne dla powyższego zadania obliczenia na podstawie dostarczonych Wydziałowi krajowemu przez Generalną Dyrekcyę kolei państwowych wykazów ruchu towarowego na liniach galicyjskich za lata 1890—1892. Zestawienia i obliczenia sporządzone są tą samą metodą jak dla całej w Austrii sieci kolei państwowych. Skoro dla tamtych danem zostało, jak wyżej, stwierdzenie ich poprawności, oczywiście jest przy tej samej metodzie, iż i te równie są poprawnemi co do ostatecznego swego rezultatu.

Odsęła się przytem do wstępnych uwag i objaśnień w załączniku B, gdzie bliżej wyluszczone są niezwykle braki rozporządzalnych materyałów i trudności ztąd dla zakreślonego zadania wynikające.

Wynikający z nowej taryfy efekt pieniężny dla galicyjskiej sieci kolei państwowych, obliczony w powołanym już załączniku B, zatem i ciężar jaki poniesie kraj nasz w ogóle, bez rozróżnienia poszczególnych jego interesów i czynników ekonomicznych, lecz wzięty jako całość ekonomiczna — przedstawia się jak następuje :

Ruch towarowy według przecięcia z 3-lecia 1890—1892	Za przewóz przypada należytość według taryfy		według nowej taryfy transport droższy o	
	dawnej	nowej	Zł.	%
4,825.000 ton.	zł. 18,544.149	zł. 20,171.269	1,627.120	8.8%

czyli w stosunku do wykazanych poprzednio odnośnych cyfr całej w Austrii sieci kolei państwowych udział naszego kraju przedstawia :

22.5%	31.07%	30.83%	28.36%
-------	--------	--------	--------

Z tych ostatnich cyfr przy dwóch pierwszych zatrzymać się nieco należy.

Na 22·5% udziału naszego kraju w ruchu ilościowym kolei państwowych przypada 31% udziału w należnościach frachtowych, a to pomimo, że ogółem biorąc, wozimy towary mniej wartościowe, niż inne kraje koronne siecią kolei państwowych objęte, co więc przy wartościowym a nie ładunkowym systemie taryf i klasyfikacji, odmienny caeteris paribus musiało by dawać stosunek. Biorąc dwie tylko najważniejsze dla ruchu kolejowego, a do najtaniej taryfujących należące kategorie towarów, węgiel i drzewo, już znaleźliśmy że przewozi

	cała sieć kolei państwowych	sieć galicyjska
węgla z koksem	23·50%	9·06%
drzewa	13·19%	35·57%
	<hr/> 36·69%	<hr/> 44·63%

a na resztę ruchu towarowego z natury stosunków składa się na liniach państwowych, przecinających kraje zamożne i przemysłowe, daleko więcej towarów drogo i najdrożej taryfujących niż na liniach galicyjskich.

Jeżeli mimo to ponosi nasz kraj 31% udziału w należnościach frachtowych na 22·5% udziału w samym ruchu ilościowym, co daje stosunek ich wzajemny 133—100, to rzecz ta wynika z cwych dobrze znanych tak niekorzystnych geograficzno-polityczno-handlowych warunków naszego kraju, których następstwem jest, iż przeciętny przebieg tonny towaru wynosi:

		Stosunek procentowy
ogółem na wszystkich w Austrii kolejach (państwowych prywatnych i lokalnych)	82 km.	64
na całej sieci kolei państwowych	131 „	100
a na galicyjskiej sieci kolei państwowych	190 „	145

Jakkolwiek przeto, tak w skutek skali spadającej taryf, jak z powodu przeciętnie mniej wartościowych przedmiotów przewozu, płacimy nieco mniej za 1 kilometr przebieżonej przez towar drogi, t. j. za tonno — kilometr, mimo to zmuszeni jesteśmy ogółem daleko więcej płacić za przewóz naszych towarów, gdyż przeciętnie tona ich musi daleko większe przebywać odległości.

Z tego też punktu widzenia zapatrywać się nam trzeba, jak w ogóle na kwestye taryf i zasad ich konstrukcyi, tak też i na każde ich podrożenie.

Podobnie jak każde, choćby nie wielkie zwiększenie ciężaru, dotkliwszem jest dla tych, którzy już bardziej, niż dla tych, który mniej są obciążeni, tak, nie podciągając zresztą wcale taryf w ogóle pod pojęcie ciężaru, — bo one innem raczej pojęciem się pokrywają: pojęciem zapłaty za świadczenia, względnie pojęciem wymiany świadczeń, — niewątpliwem jest, iż podrożenie taryfy z 1/4 b. r., choć w przeciętnym procentowym efekcie swoim niezbyt wielkie, jest ogółem dla naszego kraju istotnie dotkliwym samą już łączną wynikającą zeń cyfrą.

Żarazem z wykazanych różnic między przebiegiem kilometrycznym w naszym kraju (190 km) a w całym państwie (82 km), względnie na dotychczasowej państwowej sieci kolejowej w Austrii (131 km), nasuwa się sama przez się uwaga, iż jeden i ten sam barem taryfowy nie może być uważanym za odpowiedni dla tak odmiennych warunków ruchu kolejowego. Prawdą jest to tem większą ze względu na tak ważną dla naszego kraju w wielu kierunkach konkurencyę węgierską i rossyjską.

Ta znana prawda nieraz była podnoszoną, i twierdzić można, iż gdyby sieć kolei galicyjskich mogła mieć swoją własną odrębną politykę taryfową, to ona, ze względu na odmienne warunki, bardzo też odmiennego trzymać by się musiała systemu taryfowego.

Jeżeli wszakże, w obec niezmiernych różnic w warunkach ekonomicznych, jednaki barem taryfowy dla całej w państwie sieci kolei państwowych jest niewątpliwie anomalią ekonomiczną, sprawa ta jest atoli tak delikatną, z tyłu wiążącą się kwestyami i z tyłu

trudnościami połączoną, iż należy do zakresu rzeczy, co do których zrealizowania nie możnaby dziś konkretnych stawiać wniosków.

Przyjęta przez państwo zasada jednakowego dla wszystkich kolei państwowych systemu taryfowego, ma dla nas tę także ujemną stronę, iż kraj nasz, którego cała sieć kolei głównych jest państwową, odciętym jest od zachodniej sieci kolei państwowych, w obec czego pozbawionym jest tych nawet korzyści jednolitej taryfy, jakiby przez taryfową skalę spadającą dawała nam w najważniejszych kierunkach: na zachód i północ jednolitość taryfy. W skutek przerwy między obu sieciami państwowymi, rozdzielonemi koleją Północną, biegnie dla naszego kraju taryfowanie według taryf kolei państwowych ku zachodowi tylko do Krakowa, względnie Oświęcima, tam się skala spadająca przerywa, i na pośredniej kolei Północnej taryfownie zaczyna się znów od pierwszej strefy, znowu się przerywa w Wiedniu, Pradze i t. d., by na zachodniej sieci kolei państwowych jeszcze raz na nowo od pierwszej strefy się zaczynać.

To jest reguła (wyjątki, jakimi są wyjątkowe taryfy i refakcje w ruchu bezpośrednim dla niektórych towarów i niektórych relacji pomija się, gdyż, jako pochodzące ze zniżek, nie uchylają reguły), — a najlepiej stwierdza ona tezę, iż, stojąc nawet na stanowisku jednolitości systemu taryfowego kolei państwowych, konieczną tej jednolitości premisą byłaby jednolitość samej także sieci kolejowej. Dlatego usunięcie tej przerwy, więc upaństwowienie kolei północnej, jest tak ważną dla naszego kraju sprawą. Choć w części złagodzoną byłaby wówczas niekorzyść wypływająca z zastosowania tego samego systemu taryfowego na sieci kolejowej naszego kraju, jak na sieci zachodniej, Skala spadająca taryf biedz dla nas będzie wówczas w dalszym ciągu na przestrzeni Kraków—Wiedeń (413 km.), Kraków—Praga (503 km.) Kraków—Aussig (610 km.), Wiedeń—Salzburg (314 km.), Wiedeń—Ponteba, (456 km.), Wiedeń—Lindau (772 km.), i t. p. Z tych samych powodów byłoby i dla naszego kraju z korzyścią upaństwowienie również kolei południowej, gdyż znaczyłoby tyle, co skrócenie drogi do Triestu, przez skalę zniżoną na przestrzeni Kraków—Triest (1170 km.), oczywiście przy upaństwowieniu również kolei północnej.

I w ramach jednak obowiązującego systemu i ogólnej taryfy kolei państwowych byłoby dopuszczalnem daleko szersze uwzględnienie niekorzystnych geograficzno-polityczno-handlowych warunków naszego kraju i wielu jego szczególnych interesów, a to w formie odpowiednich deklasyfikacji, liczniejszych niż praktykowane wyjątkowych taryf i refakcji. O to się wszakże starać muszą sami interesenci, względnie ich grupy różne, a także korporacje.

Takie starania wymagają z natury rzeczy gruntownych motywowań, zatem gruntownej znajomości całego kompleksu odnośnych taryf i refakcji, a to zarówno naszych kolei państwowych, jak innych kolei w Austrii, tudzież obcych konkurencyjnych. Rzadko się zdarza, aby pojedynczy interesent a nawet grupa interesentów, lub korporacja interesów, była w możności cały potrzebny materiał zebrać, a cóż dopiero objąć i spożytkować; mnogość i zawiłość taryf czyni studia nad niemi w celach porównawczych nader trudnemi, utrzymywanie ewidencji zmian w nich zachodzących wymaga wielkiej pracy, a do tego wszystkiego potrzeba sił rutynowanych i odpowiednio licznych.

Nic zatem dziwnego, że n. p. na przeszło 3000 refakcji przyznanych w 1895 r. przez wszystkie w ogóle koleje w Austrii, przypada na Galicyę tylko 165, z czego 72 dla ruchu lokalnego, a 93 dla ruchu wywozowego i przywozowego. (Wykaz dla jakich towarów i w jakiej liczbie były przyznane, podaje się w załącznikach H. i I.). Zastąpić interesentów w tem zadaniu, w regule ich możność przechodzącem, być im oparciem i pomocą, mogłoby u nas tylko środkami publicznemi kreowane i utrzymywane biuro. Wówczas i reprezentacje naszego kraju miałyby materiał, na podstawie którego niejedno w tym jego interesów kierunku mogłyby osiągnąć, względnie z należytem uzasadnieniem poprzeć.

Z całego toku niniejszego sprawozdania wynika, iż nie zamyka się go wnioskami konkretnymi, dla których byłyby potrzebnymi szerokie w myśl poprzednich uwag dalsze studia, wymagające dłuższego czasu i odpowiednich sił pomocniczych. Nowa taryfa zresztą tak niedawno została ogłoszoną i wprowadzoną w życie, iż krótkość czasu, obok licznych niecierpiących zwłoki prac innych, zaledwo dozwoliła spożytkować wielki materiał do niniejszego studium potrzebny i wykazać zawarte w sprawozdaniu wyniki.

W związku wszakże z przedmiotem niniejszego sprawozdania trzy się nasuwają uwagi.

1) Wydawałoby się pożytecznym, iżby w państwowej Radzie kolejowej zasiadał delegat Wydziału krajowego. Przedłożenia rządowe jakie otrzymuje państwowa Rada kolejowa do zaopiniowania, są Wydziałowi krajowemu jako takiemu nieznane, przez co nie jest w możności zajmowania wobec nich stanowiska, tem bardziej, iż przedłożenia rzeczzone nie są ogłaszane, lecz członkom tylko Rady kolejowej państwowej komunikowane. Możliwość zaznaczenia wogóle i w każdym wypadku opinii najwyższej władzy autonomicznej w sprawach, do których powołaną jest rzeczona Rada, wydaje się tak dalece wskazaną, iż uderzającym jest, że dotychczas Wydziały krajowe nie są reprezentowane w składzie tej Rady, do której należą reprezentanci Izb handlowo-przemysłowych i Towarzystw rolniczych. Zarazem miałyby Wydział krajowy możliwość korzystania przez delegata swego z potrzebnych do odnośnych studyów materiałów generalnej Dyrekcyi kolei państwowych i Ministerstwa handlu. Podnieść wreszcie należy, iż zabra z naszych korporacji powołanych do uczestniczenia w państwowej Radzie kolejowej, nie ma i mieć nie może takich sił i środków, jakie mógłby mieć Wydział krajowy do studyów taryfowych do zaczerpywania potrzebnych informacji, przez co delegat jego mógłby być bogato najlepiej instruowanym. Rozszerzenie składu państwowej Rady kolejowej wymagałoby prostego tylko reskryptu Ministerstwa handlu, samo bowiem kreowanie pomienionej Rady nastąpiło takimże tylko reskrytem.

2) W sprawozdaniu niniejszem i w jego alegatach wypadło niejednokrotnie z ubolewaniem podnieść, iż zarówno budżet Ministerstwa handlu, jak zamknięcia rachunkowe kolei państwowych i ich statystyka, wszelkie daty wykazują jedynie zbiorowo dla wszystkich w Austrii kolei państwowych, bez rozróżnienia ani poszczególnych linii, ani nawet ich grup odrębnych. Może to mieć swoje dodatnie strony, lecz ujemne strony wydają się większe. Specyjalnie dla naszego kraju, z powodu jego tak bardzo od zachodnich części państwa odmiennych warunków i interesów ekonomicznych, brak odnośnych dat stanowi dotkliwą lukę, zostawiając niewiadomymi wyniki całego naszego ruchu kolejowego. Jak pod wielu innymi względami brak ten odczuwać się daje, tak też usuwa on z pod oceny wpływ zmian taryfowych. Czy ze względu na wyniki finansowe nie lepiej jest dla naszego kraju, że daty jego sieci kolejowej toną w zbiorowych danych całej sieci kolei państwowych, odpowiedź mamy z lat dawniejszych, póki do 1891 r, zamknięcia rachunkowe kolei państwowych i ich statystyka wykazywały oddzielnie grupę „kolei wschodnich“ obejmującą głównie koleje galicyjskie (wraz z dwoma małemi kolejami lokalnymi na Szląsku i Morawie).

Oto daty dla tej grupy za lata 1884 do 1891 :

	przy kapitale	oprocentowanie
1884 r.	zł. 48,465.647	0.098%
1885 „	„ 51,205.093	deficyt zł. 807.620
1886 „	„ 53,540.858	0.715%
1887 „	„ 61,645.281	1.231 „
1888 „	„ 63,657.625	0.864 „
1889 „	„ 66,083.261	1.160 „
1890 „	„ 71,785.075	2.500 „
1891 „	„ 74,885.046	2.630 „

W tym samym 1891 r. oprocentowanie sieci zachodniej dało 2.50% (dla całej w Austrii sieci kolei państwowych 2.24%), a koleje Istryjskie i Dalmatyjskie stale dawały deficyt. Jeżeli obok tego zważymy, że ówczesną sieć państwową galicyjską składały przeważnie linie w celach strategicznych budowane, że wielkie spadki i wzniesienia oraz krzywizny kolei Tranwersalnej czynią nader kosztownymi koszta ruchu, — że w owych latach znaczne dodatkowe inwestycje czynione były na rachunek kosztów eksploatacji, a nie na rachunek kapitału, jak to czyniły koleje prywatne, — że główna linia kolei państwowych w Galicyi t. j. Transwersalna musiała konkurować z koleją Karola-Ludwika, ponosząc w tym celu ofiary, — to zaiste wykazanych wyżej wyników finansowych nie można nazwać niepomyślnymi, a od owego czasu przez upaństwienie kolei Karola-Ludwika z dniem 1/1 1892 r. powinny się one były polepszyć jeszcze. Nie ma istotnie powodów, iżby ze stanowiska interesów naszego kraju wydawać się mogło pożądanem ich ukrywanie

Z powodów zaś wielokrotnie już zaznaczonych ważnem byłoby uzyskać, iżby tak budżet Ministerstwa handlu jak zamknięcia rachunkowe kolei państwowych i ich statystyka wykazywały oddzielnie, jeżeli nie dla poszczególnych linii, to przynajmniej dla ich grup głównych, a zwłaszcza dla sieci Galicyjskiej, wszystkie te daty które wykazują obecnie łącznie tylko dla całej sieci.

3) Wypadło w sprawozdaniu i jego załącznikach skonstatować również niedostateczność i wielkie braki statystyki kolejowej w ogóle w Austrii. Byłoby nader ważnem:

a) ustanowienie w drodze ustawodawczej obowiązkowej na wszystkich w państwie drogach żelaznych statystyki ruchu towarowego na wzór niemieckiej „Statistik der Guterwegung auf den deutschen Eisenbahnen“, która ruch każdego towaru wykazuje od źródła skąd zastał wysłany aż do ostatecznego miejsca jego przeznaczenia. Nadmieniam się iż poseł Dr. Rutowski poruszył już tę sprawę w Radzie państwa (daty brak pod ręką. — Chodziło by o dalsze w tej mierze kroki.

b) wykazywanie ruchu towarowego także według klas taryfowych i taryf wyjątkowych, a to co do sieci państwowych nietylko dla całej sieci, lecz i dla jej głównych, jeżeli nie linii poszczególnych, to przynajmniej grup.

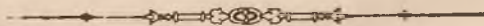
c) podobnie dla poszczególnych linii głównych lub przynajmniej ich grup, wykazywanie kilometrycznego przebiegu towarów.

Lwów dnia 17. stycznia 1896.

L. Paszkowski.

Rachunek

przybliżony wynikającego z nowej taryfy zwiększenia dochodów z ruchu towarowego na całej w Austrii dotychczasowej sieci kolei państwowych.



Rachunek ten poprzedza się następującymi uwagami, zastrzeżeniami i objaśnieniami.

- 1^o Ponieważ statystyka kolei państwowych wykazuje tylko statystykę towarów przewiezionych (w 75 kategoriach), a nie wykazuje przewozu według klas taryfowych, przeto dla skonstruowania rachunku trzeba było te 75 kategorii towarów zaliczyć do klas odpowiednich, co zupełnie dokładnie być nie może, w obec tego, iż kategorie te nie pokrywają się ściśle z taryfową klasyfikacją towarów, obejmującą 642 pozycyi, z licznymi w różnych pozycyach, ogółem na tysiące się liczącymi, wyszczególnieniami towarów.
- 2^o Nie mogły być w rachunku uwzględnionymi najbardziej podrożone i najdroższe klasy I, II, A dla przesyłek mniejszych niż lub wyżej 5000 kg., lecz trzeba było całą sumę towarów każdej kategorii przyjąć jako przesłaną w pełnych wagonach, poczynając od klasy B, opuszczając jednak taryfę wyjątkową dawniej V, teraz IV, z powodu iż towary tej klasy, płacące od m² powierzchni podłogowej wagonu, należały zarazem do innych klas, z opłatą od wagi, a niewiadomo z których klas w jakiej mierze korzystały.
- 3^o Z natury rzeczy nie mogły być uwzględnionymi ani liczne dla niektórych towarów w niektórych relacjach osobne wyjątkowe niższe taryfy i refakcje, ani taryfy związkowe z innymi kolejami, o ile mieszczą także niższe w stosunku do taryfy lokalnej, gdyż niewiadomo jakie ilości odnośnych towarów z nich korzystały. — Mimo ogromnej dla wielkiego handlu wagi tych taryf i refakcji (sami refakcji, z których przytem niemal każda dla licznych relacji, było w 1895 r. ogłoszonych przeszło 3000 dla całej, wraz z kolejami prywatnymi, sieci kolei w Austrii), niemożność ich uwzględnienia nie może wszakże znacznie wpłynąć na rezultat rachunku, tak dlatego, iż z drugiej strony trzeba było, jak wyżej po 2^o, opuścić najdroższe i najbardziej podrożone klasy taryfowe, jak i dlatego, że refakcje i owe taryfy wyjątkowe nie dotyczą w ogóle ruchu lokalnego, który procentowo jest najważniejszym, — wreszcie, co najważniejsza, iż jest naturalnem, że skoro niższe taryf i refakcji i taryf odnosić się już będą do nowej droższej taryfy ogólnej, to i te niższe w ogóle nie usuną podrożenia, chyba iżby wyjątkowo równały się wziętym razem: niższe dotychczasowej, i wyższe nowej taryfy. — Takim wyjątkiem n. p. będzie według oświadczenia rządowego pozostawienie bez zmiany taryf związkowych dla eksportu zboża i mąki w najważniejszych relacjach, t. j. bez wprowadzenia do nich podrożenia taryfy lokalnej (klasa: taryfa specjalna 1.).
- 4^o Otrzymawszy w sposób pod 1^o i 2^o objaśniony łączne dla poszczególnych klas taryfowych cyfry ilościowe towarów przewiezionych, jak obliczyć kilometryczną od nich należność frachtową? Mylnem zupełnie byłoby obliczenie na podstawie przeciętnego przebiegu tonny towaru, a tylko ten przeciętny przebieg wykazuje statystyka kolei państwowych, według której wynosił on:

	127,83 km.
„ 1893 r.	131,19 „
„ 1894 r.	134,00 „
<hr/>	
przeciętnie	131,00 km.

Taryfy — a to dla odległości 1—1210 km. — skonstruowane są na podstawie baremu, normującego skalę spadającą według następujących stref głównych:

1 — 50 km.	
51 — 150	„
151 — 300	„
wyżej 300	„ przyczem nadto

dla odległości wyżej 750 km. służy za stopę jednostkową na cały przebieg przeciętne kilometryczne należności frachtowej za 750 km. złożonej ze stop jednostkowych czterech powyższych stref głównych.

Ów przeciętny przebieg kilometryczny 131 km. rozłożyć trzeba koniecznie na jego części składowe w przybliżeniu, w ten tylko bowiem sposób uwzględnione będą różnice stóp jednostkowych stref głównych.

Już z tego że przecięcie przebiegu wynosi 131 km., zatem wpada w drugą strefę główną baremu (51—150 km.), okazuje się, że na to przecięcie składa się: 1^o najsilniej ruch na odległość 1—50 km., — 2^o znacznie mniejszy ruch na odległość 51—150 km. — 3^o jeszcze mniejszy ruch na odległość 151—300 km. — 4^o najmniejszy ruch na odległość wyżej 300 km.

Obok przeciętnej przebiegu ogólnego, sprawozdania kolei państwowych dostarczają tej jeszcze tylko o rozłożeniu ruchu wskazówki, iż z łącznego ruchu całej sieci państwowej w Austrii przypada:

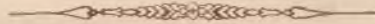
	(1894 r)	Tonny		
na ruch lokalny		8.778.339	—	40.94 %
na ruch przemienny bezpośredni z innymi kolejami		7.236.573	—	33.75 %
na ruch tranzytowy z liniami kolejami w monarchii		686.929	—	2.20 %
„ „ przemienny bezpośredni z kolejami zagranicznymi		3.508.449	—	16.36 %
„ „ tranzytowy z kolejami zagranicznymi . . .		1,233,981	—	5.75 %
		<u>21,444.271</u>	—	<u>100.00 %</u>

Jakkolwiek wskazówka ta jest niedostateczna, to, w związku z wiadomym faktycznym przeciętnym przebiegiem kilometrycznym tonny, nie można ruchu łącznego rozłożyć inaczej na odległości przeciętne wpadające w wymienione wyżej 4 strefy główne, jak w sposób następujący:

1 — 50 km. —	15 %	na	25 km. —	375 jednostek
	15	„	50 „ —	750 „
51 — 150 „ —	15	„	75 „ —	1125 „
	15	„	100 „ —	1500 „
151 — 300 „ —	10	„	125 „ —	1250 „
	10	„	150 „ —	1500 „
wyżej — 300 „ —	5	„	225 „ —	1125 „
	5	„	300 „ —	1500 „
	5	„	375 „ —	1875 „
	5	„	450 „ —	2250 „
	<u>100</u>		<u>13.250</u>	„

co daje przeciętny przebieg 132 $\frac{1}{2}$ km., nader zbliżony do faktycznego.

Według tego podziału sporządza się porównawcze obliczenia należności frachtowych, według dawnej i nowej taryfy w poszczególnych klasach.



Dawna	nowa	Waga w tonnach za rok 1894	Obliczenie transportu według taryfy				Według no- wej taryfy transport droższy o złr.
			Za 100 klg. et.	dawnej	Za 100 klg. et.	nowej	
klasa taryfowa							
B	B	992.334 czyli okragło 992.000 ton					
	148.800	z tego 15% na 25 km	11	163.680	11	163.680	—
	"	" 15 " " 50 "	16	238 080	17	252.960	14.880
	"	" 15 " " 75 "	22	327.360	25	372.000	44.640
	"	" 15 " " 100 "	26	386.880	30	446.400	59.520
	99.200	" 10 " " 125 "	33	327.360	38	376.960	49.600
	"	" 10 " " 150 "	37	367.040	43	426.560	59.520
	49.600	" 5 " " 225 "	52	257.920	60	297.600	39.680
	"	" 5 " " 300 "	64	317.440	74	367.040	49.600
	"	" 5 " " 375 "	74	367.040	86	426.560	59.520
	"	" 5 " " 450 "	82	406.720	96	476.160	69.440
				3,159.520		3,605.920	446.400
C i Sp. T. 2	C i Sp T. 2	3.020.577 czyli okrag. 3,021.000 ton					
	453.150	z tego 15% na 25 km	9	407.835	10	453.150	45.315
	"	" 15 " " 50 "	13	589.095	15	679.725	90.630
	"	" 15 " " 75 "	18	815.670	20	906.300	90.630
	"	" 15 " " 100 "	21	951.615	23	1,042.245	90.630
	302.100	" 10 " " 125 "	26	785.460	27	815.670	30.210
	"	" 10 " " 150 "	29	876.090	30	906.300	30.210
	151 050	" 5 " " 225 "	38	573.990	39	589.095	15.105
	"	" 5 " " 300 "	45	679.725	47	709.935	30.210
	"	" 5 " " 375 "	53	800 565	55	830.775	30.210
	"	" 5 " " 450 "	60	906.300	62	936.510	30.210
				7,386.345		7,869.705	483.360

Dawna	nowa	Waga w tonnach za rok 1894	Obliczenie transportu według taryfy				Według no- wej taryfy transport droższy o zlr.
			Za 100 klg. ct.	dawnej	Za 100 klg. ct.	nowej	
klasa taryfowa							
Sp T. 1.	Sp. T. 1.	2,690.181 czyli okrągło 2,690.000 ton					
	403 500	z tego 15% na 25 km	11	443.850	11	443.850	—
	"	" 15 " " 50 "	17	685.950	17	685.950	—
	"	" 15 " " 75 "	24	968.400	24	968.400	—
	"	" 15 " " 100 "	28	1,129.800	29	1,170.150	40.350
	269.000	" 10 " " 125 "	35	941.500	36	968.400	26.900
	"	" 10 " " 150 "	39	1,049.100	41	1,102.900	53 800
	134.500	" 5 " " 225 "	55	739.750	57	766.650	26.900
	"	" 5 " " 300 "	69	928.050	71	954.950	26.900
	"	" 5 " " 375 "	82	1,102.900	84	1,129.800	26.900
	"	" 5 " " 450 "	93	1,250.850	95	1,277 750	26.900
				9,240.150		9,468,800	228.650
Sp. T. 3 i T. wyj. I	Sp. T. 3 i T. wyj. I	9,320.270 czyli okrąg 9,320.000 ton					
	1398000	z tego 15% na 25 km	9	1,258.200	10	1,398 000	139.800
	"	" 15 " " 50 "	12	1,677.600	14	1,957.200	279.600
	"	" 15 " " 75 "	16	2,236.800	18	2,516.400	279.600
	"	" 15 " " 100 "	19	2,656.200	21	2,935.800	279.600
	932.000	" 10 " " 125 "	23	2,143.600	25	2,330.000	186.400
	"	" 10 " " 150 "	25	2,330.000	27	2,516.400	186.400
	466.000	" 5 " " 225 "	33	1,537.800	34	1,584.400	46.600
	"	" 5 " " 300 "	39	1,817.400	40	1,864.000	46.600
	"	" 5 " " 375 "	46	2,143.600	46	2,143.600	—
	"	" 5 " " 450 "	51	2,376.600	52	2,423.200	46.600
				20,177.800		21,669.000	1,491.200

Dawna	nowa	Waga w tonnach za rok 1894	Obliczenie transportu wedle taryfy				Według no- wej taryfy transport droższy o zlr.
			Za 100 klg. ct.	dawnej	Za 100 klg. ct.	nowej	
T. wyj. II	T. wyj. II	1,502.828 czyli okragło 1,503.000 ton					
	225.450	z tego 15 ⁰ / ₁₀₀ na 25 km	6	135.270	6	135.270	—
	"	" 15 " " 50 "	8	180.360	8	180.360	—
	"	" 15 " " 75 "	12	270.660	12	270.660	—
	"	" 15 " " 100 "	14	315.630	14	315.630	—
	150.300	" 10 " " 125 "	17	255.510	17	255.510	—
	"	" 10 " " 150 "	19	285.570	19	285.570	—
	75.150	" 5 " " 225 "	26	195.390	26	195.390	—
	"	" 5 " " 300 "	32	240.480	32	240.480	—
	"	" 5 " " 375 "	39	293.085	39	293.085	—
	"	" 5 " " 450 "	44	330.660	44	330.660	—
				2,502.615		2,502.615	—
T. wyj. IV a	T. wyj. III a	166.141 czyli okragło 166.000 ton					
	24.900	z tego 15 ⁰ / ₁₀₀ na 25 km	15	37.350	17	42.330	4.980
	"	" 15 " " 50 "	24	59.760	27	67.230	7.470
	"	" 15 " " 75 "	37	92.130	41	102.090	9.960
	"	" 15 " " 100 "	45	112.050	51	126.990	14.940
	16.600	" 10 " " 125 "	57	94.620	65	107.900	13.280
	"	" 10 " " 150 "	65	107.900	75	124.500	16.600
	8.300	" 5 " " 225 "	93	77.190	112	92.960	15.770
	"	" 5 " " 300 "	117	97.110	144	119.520	22.410
	"	" 5 " " 375 "	139	115.370	169	139.270	23.900
	"	" 5 " " 450 "	157	130.310	190	157.700	27.390
				923.790		1,080.490	156.700

Dawna klasa taryfowa	nowa	Waga w tonnach za rok 1894	Obliczenie transportu wedle taryfy				Według no- wej taryfy transport droższy o złr.
			Za 100 klg. et.	dawnej	Za 100 klg. et.	nowej	
T. w. IV b.	T. w. III b.	1,633.052 czyli okrągł. 1,631 000 ton					
	245.100	z tego 15% na 25 km	7	171.570	8	196.080	24.510
	"	" 15 " " 50 "	22	539.222	25	612.750	73.528
	"	" 15 " " 75 "	33	808.830	39	955.890	147.060
	"	" 15 " " 100 "	40	980.400	48	1,176.480	196.080
	163.400	" 10 " " 125 "	50	817.000	61	996.740	179.740
	"	" 10 " " 150 "	57	931.380	70	1,143.800	212.420
	81.700	" 5 " " 225 "	82	669.940	105	857.850	187.910
	"	" 5 " " 300 "	103	841.510	135	1,102.950	261.440
	"	" 5 " " 375 "	121	988.570	157	1,282.690	294.120
	"	" 5 " " 450 "	137	1,119.290	176	1,437.920	318.630
				7,867.712		9,763.150	1,895.438
T. w. IV c.	T. w. III c.	1,801.019 czyli okrągł. 1,801.000 ton					
	270.150	z tego 15% na 25 km	12	324.180	13	351.195	27.015
	"	" 15 " " 50 "	19	513.285	20	540.300	27.015
	"	" 15 " " 75 "	27	729.405	30	810.450	81.045
	"	" 15 " " 100 "	32	864.480	36	972.540	108.060
	180.100	" 10 " " 125 "	40	720.400	46	828.460	108.060
	"	" 10 " " 150 "	45	810.450	52	936.520	126.070
	90.050	" 5 " " 225 "	63	567.315	75	675.375	108.060
	"	" 5 " " 300 "	78	702.390	94	846.470	144.080
	"	" 5 " " 375 "	93	837.465	110	990.550	153.085
	"	" 5 " " 450 "	106	954.530	123	1,107.615	153.085
				7,023.900		8,059.475	1,035.575

Dawna	nowa	Waga w tonnach za rok 1894	Obliczenie transportu według taryfy				Według nowej taryfy tran- sport droższy ozlr.
			Za m ²	dawnej	Za m ²	nowej	
T. wyj. VI	T. wyj. V	<p>316.963 czyli okragło 317.000 ton wagi towaru żywego, w której się mieści:</p> <p>a) 33.534 szt. koni b) 681.422 „ bydła r. c) } 1,692.877 „ świń } 293.156 „ owiec</p> <p>Licząc przeciętnie: na 1 konia 1³/₄ m² „ 1 woła 1¹/₄ m² 5 świń } 1 m² „ lub owiec }</p> <p>wypada na konie 58.684 m² z tego 15% = 8.802 m² 10% = 5.868 m² 5% = 2.935 m²</p>					
T. w. IV,	T. wyj. V ₁	zatem:					
	8.802 m ²	= 15% na 25 km.	40	3.521			
	„	„ „ 50 „	72	6.337			
	„	„ „ 75 „	110	9.682			
	„	„ „ 100 „	134	11.795			
	5.868 m ²	= 10% „ 125 „	170	9.976			
	„	„ „ 150 „	194	11.384			
	2.935	= 5% „ 225 „	275	8.071			
	„	„ „ 300 „	345	10.126			
	„	„ „ 375 „	410	12.033			
	„	„ „ 450 „	466	13.677			
		Razem		96.602			

bez zmiany

Dawna	nowa	Waga w tonnach za rok 1894	Obliczenie transportu według taryfy				Według nowej taryfy tran- sport droższy o złr.
			Za 100 klg. et.	dawnej	Za 100 klg. et.	nowej	
T. wyj. VI 2. b	T. wyj. V 2. b	nierogaczna : 397.206 m ² z tego 15% = 29.790 m ² 10% = 19.860 „ 5% = 9.930 „ zatem : = 15% na 25 km. „ „ 50 „ „ „ 75 „ „ „ 100 „ = 10% „ 125 „ „ „ 150 „ = 5% „ 225 „ „ „ 300 „ „ „ 375 „ „ „ 450 „					
	29.790 m ²		38	11.320			
	„		68	20.257			
	„		110	32.769			
	„		138	41.210			
	19.860 „		180	35.748			
	„		208	41.309			
	9.930 „		313	31.081			
	„		404	40.117			
	„		500	49.650			
	-		584	57.991			
		Razem		361.452			bez zmiany
T. w. V. 3	T. w. V. 3	bydło : 851.777 z tego 15% = 127.766 m ² 10% = 85.178 „ 5% = 42.589 „ zatem : = 15% na 25 km. „ „ 50 „ „ „ 75 „ „ „ 100 „ = 10% „ 125 „ „ „ 150 „ = 5% „ 225 „ „ „ 300 „ „ „ 375 „ „ „ 450 „					
	127.766 m ²		23	29.386			
	„		41	52.384			
	„		66	84.326			
	„		83	106.046			
	85.178 „		109	92.844			
	„		126	107.324			
	42.589 „		190	80.919			
	„		246	104.769			
	„		306	130.322			
	„		359	152.894			
		Razem		941.214			bez zmiany

Rekapitulacja.

Dawna	Nowa	Przewóz roczny w roku 1894	Obliczenie przewozu według taryfy		Według nowej taryfy transport droższy o		
			dawnej złr.	nowej złr.	złr.	+ %	
klasa taryfowa							
B	B	992.000 ton	3,159.520	3,605.920	446.400	14.1%	
CiSp.T. 2	CiSp.T. 2	3,021.000 „	7,386.345	7,869.705	483.360	6.5 „	
Sp. T. 1.	Sp. T. 1.	2,690.000 „	9,240.150	9,468.800	228.650	2.5 „	
Sp. T. 3 i T. wyj. I	Sp. T. 3 i T. wyj. I	9,320.000 „	20,177.800	21,669.000	1,491.200	7.4 „	
T. wyj. II	T. wyj. II						
„ „ IVa	„ „ IIIa	1,503.000 „	2,502.615	2,502.615	—	—	
„ „ IVb	„ „ IIIb	166.000 „	923.790	1,080.490	156.700	17.0 „	
„ „ IVc	„ „ IIIc	1,634.000 „	7,867.712	9,763.150	1,895.438	24.1 „	
„ „ VI ₁	„ „ V ₁	1,801.000 „	7,023.900	8,059.475	1,035.575	14.7 „	
„ „ VI ₂ b	„ „ V ₂ b	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small; margin-right: 5px;">żywy towar</div> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px;"> 317000 ton 851.777 <hr style="width: 50%; margin: 0;"/> 1,307.667 </div> </div>	58.684 m ²	96.602	96.602	—	—
„ „ VI ₃	„ „ V ₃		397.206	361.452	361.452	—	—
			941.214	941.214	941.214	—	—
	Suma	21,444.000 ton	59,681.100	65,418.423	5,737.323	9.6%	
Faktycznie pobrano według rocznego sprawozdania kolei państwowych . . .			57,351.574				
Różnica wynosi tylko . . .			4.06%				
czyli, wobec wyłączonej na wstępie niemożności zupełnie dokładnego obliczenia, jest to różnica tak drobna, iż tylko stwierdza poprawność sporządzonego obliczenia.							
Zatem i porównawczy z nową taryfą rezultat obliczenia jest poprawny. Prostu- jąc go zaś o owe 4.06%, wypadnie . . .				62,762.435	5,410.861	9.6%	

RACHUNEK

przybliżony wynikającego z nowej taryfy zwiększenia dochodów z ruchu towarowego na galicyjskiej sieci kolei państwowych.

Do tego załączniki **D**, **E**, **F** i **G**.

RECEIPT

Received of _____ the sum of _____ Dollars for _____

Rachunek ten poprzedza się następującymi uwagami, objaśnieniami i zastrzeżeniami.

1. Przypomina się, że statystykę dróg żelaznych w naszym kraju mieliśmy tylko tak długo, póki były same koleje prywatne. Jednakże koleje państwowe do 1891 wykazywały daty statystyczne grupami, między którymi grupa wschodnia (östliche Staatsbahnen) obejmowała głównie koleje galicyjskie (wraz z częścią kolei Czerniowieckiej od Śniatyna do Suczawy przez terytorium bukowińskie i dwoma małymi kolejami lokalnymi na Szląsku i Morawie). Od roku 1892, t. j. od upaństwowienia najważniejszej dla naszego ruchu kolejowego kolei Karola Ludwika, nawet ten podział na grupy został skasowany.

Niewiadomymi zupełnie z publikacyi urzędowych są dochody i wydatki ruchu kolei państwowych w Galicyi, ruch osobowy i towarowy, przebieg kilometryczny, i wszelkie inne ważne daty. Jedynie co do ruchu towarowego, a to za lata 1890, 1891 i 1892 dostarczyła geyeralna Dyrekcya kolei państwowych Wydziałowi krajowemu materiały istotnie bogate, gdyż wykazujące ilości i rodzaje towarów (w 87 kategoriach) wysyłanych i odbieranych przez każdą stację, oraz główne kierunki ruchu. Do sporządzenia atoli rachunku, o który chodzi, materiały ten nie wystarcza, gdyż niewiadomym jest ani przeciętny przebieg kilometryczny, ani jak się ten przebieg rozkłada na różne odległości, co ze względu na skalę taryfową jest do obliczeń niezbędnem.

2. Wiadomym jest jedynie za lata przed 1892 r. przeciętny przebieg kilometryczny. Na ówczesnych kolejach państwowych w Galicyi wynosił on n. p. w 1891 roku 160 km., na kolei Karola Ludwika 264 km., — a z tego przecięcie daje cyfrę okrągło 200 km. (dokładnie 199·86 km.) — Jednakże na podstawie przecięcia z szeregu lat poprzednich przyjmje się przeciętny przebieg 190 km. — Jak on się rozkłada na różne odległości? Powtarzając, jak w załączniku B), iż skala spadająca taryf kolei państwowych opiera się na baremie, dzielącym odległości na 4 strefy główne:

1 — 50 kilometrów
51 — 150 „
151 — 300 „

wyżej 300 „ przyczem nadto dla odległości

wyżej 750 km. służy za stopę jednostkową na cały przebieg przecięcie kilometryczne należytości frachtowej za 750 km. złożonej ze stóp jednostkowych czterech powyższych stref głównych, — widocznem jest, że skoro *przeciętny* przebieg kilometryczny (190 km.) wpada w *trzecią* strefę główną (151—300 km.), to na owo przecięcie składa się: 1. Najslabiej ruch na odległość 1—50 km.; 2. silniej ruch na odległości 51—150 km.; 3. jeszcze silniej ruch na odległości 151—300 km.; 4. najsilniej ruch wyżej 300 km., co zresztą, w porównaniu do tak odmiennych warunków innych krajów monarchii na zachód od nas, tłumaczy się samo przez się tak niekorzystnymi geograficzno-polity-

czno-handlowemi warunkami naszego kraju. — Dodając do tego, iż, jak świadczy załącznik E., ruch tranzytowy sieci galicyjskiej kolei państwowych wynosi ilościowo przeciętnie $11\frac{1}{2}\%$, a jak świadczy załącznik F. przeciętny przebieg kilometryczny tego ruchu tranzytowego wynosi 476.5 km., oraz powołując się na załącznik G. wykazujący ruch ilościowy na poszczególnych szlakach kolejowych naszego kraju, — łączny ruch towarowy, całej naszej sieci kolejowej rozłożyć należy na odległości przeciętne wpadające w wymienione wyżej 4 strefy główne w sposób następujący:

1— 50 km.	10%	na przeciętnie	25 km.	=	250
	10%	"	50	"	500
51—150	10%	"	75	"	750
	10%	"	100	"	1.000
	10%	"	125	"	1.250
151—300	10%	"	151	"	1.510
	10%	"	225	"	2.250
wyżej 300	10%	"	301	"	3.010
	10%	"	375	"	3.750
	10%	"	475	"	4.750
	100				19.020

co daje właśnie wykazany wyżej przeciętny przebieg 190 km.

Według powyższego więc podziału odległości przeciętnych sporządzone zostały obliczenia.

3. Mając jedynie wykazy ruchu towarowego sieci kolejowej galicyjskiej za lata 1890, 1891 i 1892, obliczenie opiera się na ich przeciętnej. Od tego czasu ruch niewątpliwie wzrósł znacznie, jak wzrastał poprzednio w mierze znakomitej. To nie mogło uwzględnionem być w rachunku, i dlatego rezultat jego ostateczny raczej za niskim jest niż za wysokim. — Niestrącono jednak, z tego właśnie powodu, ruchu kolei Lwowsko-Belzeckiej i Kołomyjskiej, na których nie obowiązuje taryfa kolei państwowych, lecz własna odrębna; ruch tych kolei w cyfrze łącznej 143.816 ton (przecięcie lat 1890—1892) przedstawia jednak tylko 3.44% ruchu ogólnego. — Nadto nadmieniam się, iż materiał dostarczony Wydziałowi krajowemu przez Generalną Dyrekcyę kolei państwowych nie wykazuje wprawdzie oddzielnie transportów administracyjnych kolei (Regiegiüter), lecz przy dokładnym przeglądzie tych wykazów spotyka się pod rubrykami przywozu i wywozu niektórych stacji takie przedmioty i w takich ilościach, które zdają się niewątpliwie wskazywać, iż wbrew przyjętym zasadom statystyki kolejowej, administracyjne transporta kolei tkwią w różnych rubrykach rzeczonych wykazów, zatem niema możności ich wyłączenia. — Jako objaśnienie dodaje się, iż biorąc ogół kolei austriackich, transporta takie przedstawiają przeciętnie 5.5% całego ruchu.

4. Co do sposobu skonstruowania rachunku, ugrupowania towarów według klas taryfowych, oraz różnych objaśnień i uwag, odsyła się zresztą do załącznika A. punktu 1-go, 2-go i 3-go, które jak tam do całej w Austrii sieci kolei państwowych, tak odnoszą się również do poniższego rachunku dla sieci galicyjskiej.

Dawna klasa taryfowa	Nowa	Przeciętny przewóz roczny w 3-letciu 1890—1892	Obliczenie przewozu według taryfy				Według nowej taryfy transport droższy o złr.
			et. za 100 klgr.	dawnej złr.	et. za 100 klgr.	nowej złr.	
B.	B.	220.000 ton czyli okragło 220.000 ton z tego przeciętnie 10% na 25 km.	11	24.200	11	24.200	—
		10% „ 50 „	16	35.200	17	37.400	2.200
		10% „ 75 „	22	48.400	25	55.000	6.600
		10% „ 100 „	26	57.200	30	66.000	8.800
		10% „ 125 „	33	72.600	38	83.600	11.000
		10% „ 151 „	39	85.800	45	99.000	13.200
		10% „ 225 „	52	114.400	60	132.000	17.600
		10% „ 301 „	66	145.200	76	167.000	21.800
		10% „ 375 „	74	162.000	86	189.000	27.000
		10% „ 475 „	86	189.000	100	220.000	31.000
		100	Razem . .		934.000		1,073.200	139.200
C i Sp. T. 2.	C i Sp. T. 2.	1,096.274 ton czyli okragło 1,096.000 ton z tego przeciętnie 10% na 25 km.	9	98.640	10	109.600	10.960
		10% „ 50 „	13	142.480	15	164.400	21.920
		10% „ 75 „	18	197.280	20	219.200	21.920
		10% „ 100 „	21	230.160	23	252.080	21.920
		10% „ 125 „	26	284.960	27	295.920	10.960
		10% „ 151 „	30	328.800	32	350.720	21.920
		10% „ 225 „	38	416.480	39	427.440	10.960
		10% „ 301 „	46	504.160	48	526.080	21.920
		10% „ 375 „	53	580.880	55	602.800	21.920
		10% „ 475 „	63	690.480	65	712.400	21.920
			Razem . .		3,474.320		3,660.640	186.320

Dawna klasa taryfowa	Nowa	Przeciętny przewóz roczny w 3-leciu 1890—1892	Obliczenie przewozu według taryfy				Według nowej taryfy transport droższy o złr.
			ct. za 100 klgr.	dawnej złr.	ct. za 100 klgr.	nowej złr.	
Sp. T. I.	Sp. T. I.	1,042.343 ton, czyli okragło 1,042.000 ton z tego przeciętnie					
		10% na 25 km.	11	114.620	11	114.620	—
		10% „ 50 „	17	177.140	17	177.140	—
		10% „ 75 „	24	250.080	24	250.080	—
		10% „ 100 „	28	291.760	29	302.180	10.420
		10% „ 125 „	35	364.700	36	375.120	10.320
		10% „ 151 „	41	427.220	43	448.060	20.840
		10% „ 225 „	55	573.100	57	593.940	20.840
		10% „ 301 „	71	739.820	73	760.660	20.840
		10% „ 375 „	82	854.440	84	875.280	20.840
		10% „ 475 „	98	1,021.160	100	1.042.000	20.840
	Razem		4,814 040		4,939.080	125.040	
Sp. T. 3. i T. wyj. I.	Sp. T. 3. i T. wyj. I.	570.690 ton czyli okragło 571.000 ton z tego przeciętnie					
		10% na 25 klm.	9	51.390	10	57.100	5.710
		10% „ 50 „	12	68.520	14	79.940	11.420
		10% „ 75 „	16	91.360	18	102.780	11.420
		10% „ 100 „	19	108.490	21	119.910	11.420
		10% „ 125 „	23	131.330	25	142.750	11.420
		10% „ 151 „	26	148.460	28	159.880	11.420
		10% „ 225 „	33	188.430	34	194.140	5.710
		10% „ 301 „	40	228.400	40	228.400	—
		10% „ 375 „	46	261.660	46	262.660	—
		10% „ 475 „	54	308.340	54	308.340	—
	Razem		1,587.380		1,655,900	68.520	

Dawna klasa taryfowa	Nowa	Przeciętny przewóz roczny w 3-leciu 1890—1892	Obliczenie przewozu według taryfy				Według nowej taryfy transport droższy o złr.
			et. za 100 klgr.	dawnej złr.	et. za 100 klgr.	nowej złr.	
T. wyj. II.	T. wyj. II.	820,313 ton czyli okragło 820.000 ton z tego przeciętnie					
		10% na 25 km.	6	49.200	6	49.200	—
		10% „ 50 „	8	65.600	8	65.600	—
		10% „ 75 „	12	98.400	12	98.400	—
		10% „ 100 „	14	114.800	14	114.800	—
		10% „ 125 „	17	139.400	17	139.400	—
		10% „ 151 „	19	155.800	19	155.800	—
		10% „ 225 „	26	213.200	26	213.200	—
		10% „ 301 „	33	270.600	33	270.602	—
		10% „ 375 „	39	319.800	39	319.800	—
		10% „ 475 „	47	385.400	47	385.400	—
		Razem		1,812 200		1,812.200	—
T. wyj. IV a)	T. wyj. III. a)	28.961 ton czyli okragło 29.000 ton z tego przeciętnie					
		10% na 25 km.	15	4 350	17	4.930	580
		10% „ 50 „	24	6.960	27	7.830	870
		10% „ 75 „	37	10.730	41	11.890	1.160
		10% „ 100 „	45	13.050	51	14.790	1.740
		10% „ 125 „	57	16.530	65	18.850	2.320
		10% „ 151 „	68	19.720	79	22.910	3.190
		10% „ 225 „	93	26.970	112	32.480	5.510
		10% „ 301 „	120	34.800	148	42.920	8.120
		10% „ 375 „	139	40 310	169	49.010	8.700
		10% „ 475 „	165	47.850	199	57.710	9.860
		Razem		221.270		263.320	42.050

Dawna klasa taryfowa	Nowa	Przeciętny przewóz roczny w 3-leciu 1890—1892	Obliczenie przewozu według taryfy				Według nowej taryfy transport droższy o złr.
			et. za 100 klgr.	dawnej złr.	et. za 100 klgr.	nowej złr.	
T. wyj. IV b)	T. wyj. III b)	298.840 ton czyli okragło 299.000 ton z tego przeciętnie					
		10% na 25 km.	14	41.860	16	47.840	5.980
		10% „ 50 „	22	65.780	25	74.750	8.970
		10% „ 75 „	33	98.670	39	116.610	17.940
		10% „ 100 „	40	119.600	48	143.520	23.920
		10% „ 125 „	50	149.500	61	182.390	32.890
		10% „ 151 „	61	182.390	75	224.250	41.860
		10% „ 225 „	82	245.180	105	313.950	68.770
		10% „ 301 „	105	313.950	138	412.620	98.670
		10% „ 375 „	121	361.790	157	469.430	107.640
		10% „ 475 „	144	430.560	184	550.160	119.600
		Razem		2,009.280		2,535.520	526.240
T. wyj. IV c)	T. wyj. III c)	634.655 ton czyli okragło 635.000 ton z tego przeciętnie					
		10% na 25 km.	12	76.200	13	82.550	6.350
		10% „ 50 „	19	120.650	20	127.000	6.350
		10% „ 75 „	27	171.450	30	190.500	19.050
		10% „ 100 „	32	203.200	36	228.600	25.400
		10% „ 125 „	40	254.000	46	292.100	38.100
		10% „ 151 „	48	304.800	55	349.250	44.450
		10% „ 225 „	63	400.050	75	476.250	76.200
		10% „ 301 „	80	508.000	96	609.600	101.600
		10% „ 375 „	93	590.550	110	698.500	107.950
		10% „ 475 „	111	704.850	129	819.150	114.300
		Razem		3,333.750		3,873.500	539.750

Dawna klasa taryfowa	Nowa klasa taryfowa	Przeciętny przewóz roczny w 3-leciu 1890—1892	Obliczenie przewozu według taryfy				Według nowej taryfy transport droższy o złr.
			ct. za 1 m ³	dawnej złr.	ct. za 100 klgr.	nowej złr.	
T. wyj. VI.	T. wyj. V.	<p>112.728 ton, czyli okrągło 113.000 ton wagi żywego towaru, w której się mie- ści przeciętny przewóz:</p> <p>a) 8.595 koni</p> <p>b) 103.498 bydła roga- tego</p> <p>c) { 432.365 nierogacizny 23.199 owiec.</p> <p>Licząc przeciętnie :</p> <p>na 1 konia 1³/₄ m²</p> <p>„ 1 woła 1¹/₄ „</p> <p>„ 5 świń lub owiec 1 „</p> <p>wypada:</p>				bez zmiany	
VI. 1.	V. 1.	<p>a) konie 15.050 m², z tego przeciętnie :</p> <p>10% na 25 km.</p> <p>10% „ 50 „</p> <p>10% „ 75 „</p> <p>10% „ 100 „</p> <p>10% „ 125 „</p> <p>10% „ 151 „</p> <p>10% „ 225 „</p> <p>10% „ 301 „</p> <p>10% „ 375 „</p> <p>10% „ 475 „</p> <p>Razem</p>	<p>40</p> <p>72</p> <p>110</p> <p>134</p> <p>170</p> <p>205</p> <p>275</p> <p>354</p> <p>410</p> <p>490</p>	<p>602</p> <p>1.084</p> <p>1.656</p> <p>2.017</p> <p>2.559</p> <p>3.085</p> <p>4.039</p> <p>5.328</p> <p>6.171</p> <p>7.375</p> <p>33.916</p>	bez zmiany		

Dawna klasa taryfowa	Nowa	Przeciętny przewóz roczny w 3-leciu 1890—1892	Obliczenie przewozu według taryfy				Według nowej taryfy transport droższy o złr.
			st. za 1 m ²	dawnej złr.	st. za 100 klgr.	nowej złr.	
T. wyj. VI. 2 b	T. wyj. V. 2 b	c) nierogaczna i owce 91.112 m ² ; biorąc pię- trowe wozy w rachubę, więc po 10 sztuk na 1 m ² , = 45.556 m ² , z tego					
		10% na 25 km.	38	1.731			
		10% " 50 "	68	3.098			
		10% " 75 "	110	5.012			
		10% " 100 "	138	6.287			
		10% " 125 "	180	8.201			
		10% " 151 "	222	10.114			
		10% " 225 "	313	14.260			
		10% " 301 "	416	18.953			
		10% " 375 "	500	22.780			
		10% " 475 "	620	28.247			
		Razem		118.683			
T. wyj. VI. 3	T. wyj. V. 3	b) bydło rogате 129.372 m ² , z tego					
		10% na 25 km.	23	2.976			
		10% " 50 "	41	5.304			
		10% " 75 "	66	8.538			
		10% " 100 "	83	10.738			
		10% " 125 "	109	14.101			
		10% " 151 "	134	17.336			
		10% " 225 "	190	24.580			
		10% " 301 "	254	32.860			
		10% " 375 "	306	39.587			
		10% " 475 "	381	49.290			
		Razem		205.310			

Rekapitulacja.

Dawna	Nowa	Przeciętny przewóz roczny w 3-letciu 1890—1892		Obliczenie przewozu według taryfy		Według nowej taryfy transport droższy	
		Przebieg	Przebieg	dawniej złr.	nowej złr.	o złr.	+ %
klasa taryfowa							
B.	B.	220.000	ton	934.000	1,073.200	139.200	14.9%
C. i Sp. T. 2	C. i Sp. T. 2	1,096.000	"	3,474.320	3,660.640	186.320	5.4%
Sp. T. 1	Sp. T. 1	1,042.000	"	4,814.040	4,939.080	125.040	2.6%
Sp. T. 3 i T. wyj. I.	Sp. T. 3 i T. wyj. I.	571.000	"	1,587.380	1,655.900	68.520	4.3%
T. wyj. II.	T. wyj. II.	820.000	"	1,812.200	1,812.200	—	—
T. wyj. IV. a	T. wyj. III. a	29.000	"	221.270	263.320	42.050	19.0%
T. wyj. IV. b	T. wyj. III. b	299.000	"	2,009.280	2,535.520	526.240	26.2%
T. wyj. IV. c	T. wyj. III. e	635.000	"	3,333.750	3,873.500	539.750	16.2%
T. wyj. VI. 1	T. wyj. V. 1	113.000	"				
	Żywy towar zajętych						
	"						
	"						
T. wyj. VI. 2 b	T. wyj. V. 2 b			33.916	33.916	—	—
T. wyj. VI. 3	T. wyj. V. 3			118.683	118.683	—	—
				205.310	205.310	—	—
				18,544.149	20,171.269	1,627.120	8.8%
	Suma	4,825.000	ton				

U w a g i.

I. Nie ponoszą żadnego podrożenia przewozu:

1. *Bydło, trzoda, konie i t. p.* (Taryfa wyj. V.), przedstawiające 2.34% całego naszego ruchu towarowego, a 1.93% sumy należności frachtowych.

2. *Drzewo opałowe, drzewo budulcowe do 2¹/₂ m. dł.*; drzewo do kopalń, progi kolejowe, — *buraki pastewne, wytloki — torf*, — kamień łamany i żwir, cegła, — w ogóle przedmioty należące do taryfy wyjątkowej II., przedstawiające 17% całego naszego ruchu towarowego, a 9.77% sumy należności frachtowych.

II. Nieznacznego podrożenia doznają:

1. *Zboże, mąka, stód, marzonka*, (taryfa specjalna 1.), przedstawiające 21.60% całego naszego ruchu towarowego, a 25.96% sumy należności frachtowych. Podrożenie przeciętne w tej klasie wynosi dla naszego kraju 2.6%.

2. *Drzewo budulcowe wyżej 2¹/₂ m. dł., deski, klepki, masa drzewna na papier, celuloza, wełna drzewna, — len, konopie, chmiel, — żelazo surowe, — kości, odpadki zwierzęce, — i inne przedmioty należące do klasy C. i taryfy specjalnej 2*, przedstawiające 22.71% całego naszego towarowego ruchu kolejowego, 18.74% sumy należności frachtowych. Podrożenie przeciętne przewozu wynosi dla tej grupy w naszym kraju 5.4%.

3. *Węgiel, rudy, kartofle, buraki cukrowe, siano, słoma, nawozy i materiały do sztucznych nawozów, mączka kościanna, — melasa, — cement, wapno, kamień brukowy, — i inne przedmioty należące do taryfy specjalnej 3., i taryfy wyjątkowej I.*, reprezentujące 11.83% całego naszego ruchu towarowego, a 8.56% sumy należności frachtowych. Podrożenie przewozu w tej grupie wynosi dla naszego kraju 4.3%.

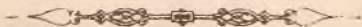
Biorąc łącznie pod kredką wszystkie pod I. II. wymienione pozycje, znajdujemy, że na towary przedstawiające 75.48% całego naszego towarowego ruchu kolejowego, a 64.96% sumy należności frachtowych, przypada ogółem podrożenie przewozu 3.15% a to w sumie nieznaczej złr. 379.880 (złr. 12,425.729 zamiast złr. 12,045.849).

III. Znaczne podrożenie przypada tylko na 24.52% całego naszego ruchu towarowego, a jak się ono w różnych klasach przedstawia, i jakie czynniki życia ekonomicznego więcej lub mniej dotyka, bliżej omawia się w samym sprawozdaniu.

L. Paszkowski.

Tabela

wykazująca różnice w poszczególnych klasach taryfowych
między taryfą dawną a nową przy różnych odległościach.



Tabela

wykazująca różnice w poszczególnych klasach taryfowych między taryfa dawną a nową przy różnych odległościach.

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o centów na 100 kg.	+ drożej — taniej		kilometrów		o centów na 100 kg.	+ drożej — taniej
Klasa I.	1	50	—	+	Klasa II.	1	50	—	
	51	80	1	+ 3%		51	80	2	+ 5%
	81	130	2	+ 3%		81	100	3	+
	131	150	3	+		101	130	4	+
	151	160	2	+		131	160	5	+ 6%
	161	190	3	+ 3%		161	180	6	+
	191	210	4	+		181	190	7	+
	211	240	5	+		191	210	8	+
	241	250	6	+		211	230	9	+ 8%
	251	260	5	+		231	240	10	+
	261	290	6	+ 3%		301	350	14	+
	291	310	7	+		351	400	15	+
	311	320	8	+		451	500	17	+ 4%
	321	340	9	+		551	600	19	+
	341	350	10	+		801	810	24	+
	351	360	11	+		811	820	23	+
	361	370	12	+		821	850	24	+ 8%
	371	390	13	+		951	960	27	+
	391	400	14	+		991	1.000	29	+
	401	410	15	+		1.101	1.120	32	+
441	450	18	+ 6%	1.141	1.150	33	+ 8%		
451	460	19	+	Klasa A.	1	60	—		
501	510	23	+ 8%		61	90	1	+	
601	610	31	+		91	100	2	+ 6%	
651	660	35	+ 10%		101	110	3	+	
701	710	39	+		111	140	4	+ 8%	
791	800	44	+ 10%		141	160	5	+	
851	860	48	+		161	180	6	+ 10%	
891	900	52	+		181	190	7	+ 10%	
941	951	53	+ 10%		191	210	8	+	
1.001	1.010	56	+		211	230	9	+ 13%	
1.101	1.110	62	+		231	240	10	+	
1.201	1.210	68	+ 10%		241	260	11	+	

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o centów na 100 kg.	+ drożej - taniej		kilometrów		o centów na 100 kg.	+ drożej - taniej
Klasa A.	351	400	14	+	Klasa B.	451	460	13	+ 15½%
	401	500	15	+ 12%		461	490	14	+ 16%
	501	600	16	+		491	500	15	+ 17%
	601	700	17	+		501	510	14	+ 15%
	851	860	20	+ 10%		511	540	15	+ 16½%
	861	890	21	+		541	550	16	+ 17%
	891	900	22	+		551	560	15	+ 16%
	951	970	23	+ 10%		561	590	16	+ 18%
	1.001	1.020	24	+		591	600	17	+ 17%
	1.021	1.060	25	+		601	610	16	+ 16%
	1.151	1.170	28	+		611	640	17	+ 16%
	1.171	1.180	29	+ 10%		641	650	18	+ 17%
	1.181	1.190	28	+		651	660	17	+ 16%
	1.191	1.210	29	+ 10%		661	690	18	+ 16%
Klasa B.	1	30	—	bez zmiany	691	700	19	+ 17%	
	31	60	1	+ 5½—7½%	701	710	18	+ 16%	
	61	70	2	+ 10%	711	740	19	+ 17%	
	71	90	3	+ 13—14%	741	760	20	+ 17½%	
	91	100	4	+ 15%	761	800	21	+ 17%	
	101	110	3	+ 14%	801	830	22	+ 16½%	
	110	120	4	+ 16%	831	840	23	+ 18%	
	121	140	5	+ 14½—16½%	841	850	22	+ 16½%	
	141	180	6	+ 14—16%	851	870	23	+ 17%	
	181	200	7	+ 13—18%	871	900	24	+ 17%	
	201	230	8	+ 15½—16½%	901	910	25	+ 17%	
	231	280	9	+ 15—17%	911	920	24	+ 16½%	
	281	310	10	+ 16%	921	940	25	+ 17%	
	311	340	11	+ 16%	941	990	26	+ 16%	
	341	350	12	+ 17%	991	1.010	27	+ 17%	
	351	360	11	+ 15%	1.011	1.060	28	+ 17%	
	361	390	12	+ 16%	1.061	1.080	29	+ 17%	
	391	400	13	+ 17%	1.081	1.091	30	+ 17½%	
	401	410	12	+ 15%	1.091	1.100	29	+ 17%	
	411	440	13	+ 16%	1.101	1.130	30	+ 17%	
441	450	14	+ 17%	1.131	1.150	31	+ 17%		

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej		kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej
Klasa B.	1.151	1.160	32	+ 17%	Sp. T. 1.	1	60	—	
	1.161	1.170	31	+ 17%		61	70	1	+ 5%
	1.171	1.200	32	+ 17%		71	90	—	
	1.201	1.210	33	+ 17%		91	110	1	+
Klasa C. i sp. T. 2.	1	10	—			111	120	2	+ 6%
	11	40	1	+ 14%		121	130	1	+
	41	60	2	+ 15%		131	140	1	+
	61	70	1	+ 6%		141	790	2	+
	71	80	2	+ 11%		791	830	3	+ 2%
	81	90	1	+ 5%		831	880	2	+
	91	100	2	+ 9%		881	940	3	+
	101	110	1	+ 4%		941	960	2	+
	111	120	2	+ 8%		961	1.040	3	+
	121	130	1	+		1.041	1.060	4	+ 3%
	131	140	2	+		1.061	1.130	3	+
	141	150	1	+		1.131	1.170	4	+
	151	200	2	+ 7%	1.171	1.210	3	+ 2%	
	201	250	1	+	Sp. T. 3 i T. wyj. I. }	1	10	1	+ 20%
	251	780	2	+		11	20	—	
	781	800	3	+ 3%		21	30	1	+
	801	830	2	+		31	200	2	+ 9%
	831	850	3	+		201	300	1	+
	851	870	2	+ 2%		301	330	—	
	871	900	3	+		331	350	1	+
	901	910	2	+		351	380	—	
	911	950	3	+		381	400	1	+ 2%
	951	960	2	+		401	430	—	
	961	1.040	3	+ 2%	431	450	1	+	
	1.041	1.050	4	+	451	480	—		
	1.051	1.130	3	+	481	500	1	+	
1.131	1.150	4	+	501	530	—			
1.151	1.170	3	+ 3%	531	550	1	+		
1.171	1.200	4	+	551	580	—			
1.200	1.210	3	+ 2%	581	600	1	+ 1—2%		

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej		kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej
Sp. T. 3. i T. wyj. I.	601	630	—		T. wyj. III. b. dawniej IV. b.	301	310	33	+ 30%
	631	650	1	+		311	340	34	+
	681	700	1	+		341	360	35	+
	701	730	—	+		361	390	36	+
	731	750	1	+		391	410	37	+
	751	1.210	1	+ 1%		411	440	38	+ 30%
T. wyj. III. b. dawniej IV. b.	1	20	1	+ 10%		441	460	39	+
	21	40	2	+		461	490	40	+
	41	50	3	+		491	510	41	+ 28%
	51	60	4	+		511	540	42	+
	61	70	5	+ 20%		541	560	43	+
	71	80	6	+		561	590	44	+
	81	90	7	+		591	610	45	+
	91	100	8	+		611	640	46	+
	101	110	9	+	641	660	47	+ 26%	
	111	120	10	+ 20%	661	690	48	+	
	121	130	11	+	691	710	49	+	
	131	140	12	+	711	740	50	+	
	141	150	13	+	741	760	51	+	
	151	160	14	½	761	770	52	+	
	161	170	15	+ 20%	771	790	53	+	
	171	180	16	+	791	800	54	+ 25%	
	181	190	18	+	801	810	55	+	
	191	200	19	+	811	840	56	+	
	201	210	20	+	841	860	58	+	
	211	220	21	+	861	900	59	+	
	221	230	23	+	901	910	61	+	
	231	240	24	+	911	920	62	+ 25%	
	241	250	25	+ 28%	921	930	63	+	
	251	260	27	+	931	950	64	+	
261	270	28	+	951	960	65	+		
271	280	29	+	961	980	66	+		
281	290	31	+	981	1.000	67	+		
291	300	32	+	1.001	1.020	69	+		
				1.021	1.040	70	+ 25%		

Klasa taryfy	od	do	R ó ż n i c a		Klasa taryfy	od	do	R ó ż n i c a	
	kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej		kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej
T. wyj. III. b. dawniej IV. b.	1.041	1.050	71	+	T. wyj. III. c dawniej IV.	791	840	22	+
	1.051	1.070	72	+		841	860	23	+
	1.071	1.080	73	+		861	880	24	+ 13%
	1.081	1.090	74	+		881	890	23	+
	1.091	1.120	75	+ 25%		891	910	24	+
	1.121	1.140	77	+		911	940	25	+
	1.141	1.160	78	+		941	990	26	+
	1.161	1.190	80	+		991	1.010	27	+
	1.191	1.200	81	+		1.011	1.060	28	+ 13%
1.201	1.210	82	+ 24%	1.061	1.090	29	+		
T. wyj. III. c. dawniej IV. c.	1	20	—		1.091	1.110	30	+	
	21	30	1	+ 8%	1.111	1.120	31	+	
	31	40	—		1.121	1.140	30	+	
	41	60	1	+ 5%	1.141	1.160	31	+ 13%	
	61	70	2	+	1.161	1.210	32	+	
	71	90	3	+	T. wyj. IV. a. dawniej V. a	1	10	6	
	91	110	4	+ 10%		11	20	8	+ 20%
	111	120	5	+		21	30	10	+
	121	140	6	+		31	40	13	+
	141	160	7	+		41	50	16	+
	161	170	8	+ 16%		51	60	19	+ 20%
	171	190	9	+		61	70	24	+
	191	240	10	+		71	80	28	+
	211	220	11	+		81	90	33	+
	221	240	12	+ 19%		91	100	38	+ 25%
	241	260	13	+		101	110	42	+
	261	270	14	+		111	120	47	+
	271	290	15	+		121	130	51	+
	291	350	16	+		131	140	56	+
	351	450	17	+		141	150	61	+
	451	550	18	+ 17%	151	160	65	+ 25%	
551	650	19	+	161	170	68	+		
651	760	20	+	171	180	71	+		
761	790	21	+	181	190	74	+		

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o centów na 1 m ²	+ drożej - taniej		kilometrów		o centów na 1 m ²	+ drożej - taniej
T. wyj. IV. a. dawniej V. a.	191	200	77	+	T. wyj. IV. a. dawniej V. a.	541	550	145	+ 28%
	201	210	80	+ 30%		551	560	146	+
	211	220	83	+		561	570	148	+
	221	230	86	+		571	580	149	+
	231	240	89	+		581	590	151	+
	241	250	92	+		591	600	152	+
	251	260	95	+ 30%		601	610	154	+ 28%
	261	270	98	+		611	620	155	+
	271	280	101	+		621	630	157	+
	281	290	104	+		631	640	158	+
	291	300	107	+		641	650	160	+
	301	310	109	+		651	660	161	+
	311	320	110	+ 30%		661	670	163	+
	321	330	112	+		671	680	164	+
	331	340	113	+		681	690	166	+
	341	350	115	+		691	700	167	+ 27%
	351	360	116	+		701	710	169	+
	361	370	118	+		711	720	170	+
	371	380	119	+		721	730	172	+
	381	390	121	+		731	740	173	+
	391	400	122	+ 30%		741	750	175	+ 27%
	401	410	124	+		751	760	177	+
	411	420	125	+		761	770	179	+
421	430	127	+	771	780	182	+		
431	440	128	+	781	790	184	+		
441	450	130	+	791	800	187	+		
451	460	131	+	801	810	188	+ 27%		
461	470	133	+	811	820	190	+		
471	480	134	+	821	830	193	+		
481	490	136	+ 30%	831	840	195	+		
491	500	137	+	841	850	197	+		
501	510	139	+	851	860	200	+		
511	520	140	+	861	870	202	+		
521	530	142	+	871	880	205	+ 27%		
531	540	143	+	881	890	207	+		

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o centów na 1 m ²	+ drożej - taniej		kilometrów		o centów na 1 m ²	+ drożej - taniej
T. wyj. IV. a. dawniej V. a.	891	900	209	+	T. wyj. IV. b. dawniej V. b.	31	40	15	+
	901	910	212	+ 27 ⁰ / ₁₀		41	50	18	+ 25 ⁰ / ₁₀
	911	920	214	+		51	60	20	+
	921	930	217	+ 27 ⁰ / ₁₀		61	70	21	+
	931	940	219	+		71	80	22	+
	941	950	221	+		81	90	23	+ 21 ⁰ / ₁₀
	951	960	224	+		91	100	24	+
	961	970	226	+		101	110	25	+
	971	980	229	+		111	120	26	+
	981	990	231	+ 27 ⁰ / ₁₀		121	130	27	+ 20 ⁰ / ₁₀
	991	1.000	233	+		131	140	28	+
	1.001	1.010	235	+		141	160	29	+
	1.011	1.020	237	+		161	190	28	+
	1.021	1.030	239	+		191	210	27	+
	1.031	1.040	242	+		211	240	26	+
	1.041	1.050	244	+		241	260	25	+
	1.051	1.060	247	+ 27 ⁰ / ₁₀		261	290	24	+ 10 ⁰ / ₁₀
	1.061	1.070	249	+		291	310	23	+
	1.071	1.080	251	+		311	330	24	+
	1.081	1.090	254	+		331	350	25	+
1.091	1.100	256	+	351	370	26	+		
1.101	1.110	259	+	371	390	27	+		
1.111	1.120	261	+ 27 ⁰ / ₁₀	391	410	28	+ 9 ⁰ / ₁₀		
1.121	1.130	263	+	411	430	29	+		
1.131	1.140	266	+	431	450	30	+		
1.141	1.150	268	+	451	470	31	+		
1.151	1.160	271	+	471	490	32	+		
1.161	1.170	273	+	491	510	33	+		
1.171	1.180	275	+	511	530	34	+		
1.181	1.190	278	+	531	550	35	+ 9 ⁰ / ₁₀		
1.191	1.200	280	+ 27 ⁰ / ₁₀	551	570	36	+		
1.201	1.210	281	+	571	590	37	+		
T. wyj. IV. b. dawniej V. b.	1	10	6	+ 19 ⁰ / ₁₀	591	610	38	+	
	11	20	8	+	611	630	39	+	
	21	30	11	+	631	650	40	+	

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o centów na 1 m ²	+ drożej - taniej		kilometrów		o centów na 1 m ²	+ drożej - taniej
T. wyj. IV. b. dawniej V. b.	651	670	41	+	T. wyj. IV. c. dawniej V. c.	81	90	22	+
	671	690	42	+		91	100	23	+ 22 ⁰ / ₁₀
	691	710	43	+ 9 ⁰ / ₁₀		101	110	24	+
	711	730	44	+		111	120	25	+
	731	760	45	+		121	130	26	+
	761	770	46	+		131	140	27	+
	771	790	47	+		141	150	28	+ 20 ⁰ / ₁₀
	791	810	48	+		151	250	30	+
	811	830	49	+		251	310	31	+
	831	840	50	+		311	330	32	+
	841	860	51	+ 9 ⁰ / ₁₀		331	350	33	+
	861	870	52	+		351	370	34	+
	870	900	53	+		371	390	35	+
	901	930	55	+ 9 ⁰ / ₁₀		391	410	36	+ 14 ⁰ / ₁₀
	931	940	56	+		411	430	37	+
	941	970	57	+		431	450	38	+
	971	1.000	59	+		451	470	39	+
	1.001	1.030	61	+		471	490	40	+
	1.031	1.060	63	+		491	510	41	+
	1.061	1.070	64	+		511	530	42	+
1.071	1.100	65	+ 9 ⁰ / ₁₀	531	550	43	+		
1.101	1.130	67	+	551	570	44	+ 13 ⁰ / ₁₀		
1.131	1.140	68	+	571	590	45	+		
1.141	1.160	69	+	591	610	46	+		
1.161	1.170	70	+	611	630	47	+		
1.171	1.190	71	+	631	650	48	+		
1.191	1.210	72	+ 9.	651	670	49	+		
T. wyj. IV. c. dawniej V. c.	1	10	5	+	671	690	50	+	
	11	20	8	+ 17 ⁰ / ₁₀	691	710	51	+	
	21	30	11	+	711	730	52	+ 13 ⁰ / ₁₀	
	31	40	15	+	731	760	53	+	
	41	50	18	+ 29 ⁰ / ₁₀	761	770	54	+	
	51	60	19	+	771	780	55	+	
	61	70	20	+	781	800	56	+	
	71	80	21	+	801	810	57	+	

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica		
	kilometrów		centów na 1 m ²	+ drożej - taniej		kilometrów		centów na 1 m ²	+ drożej - taniej	
T. wyj. IV. c. dawniej V. c.	811	820	58	+	T. wyj. VII. a, b, c, d, dawniej T. wyj. VIII. a, b, c, d, = przy a) taryfie wyjątkowej III. = „ b) klasie A. z 10% opustem = „ c) „ B. z 15% „ = „ d) „ C. z 5% „ T. wyj. VII. a. { = tar. wyj. III. a. a mianowicie: dawniej VIII. a { daw. tar. wyj. IV. a.					
	821	840	59	+ 13%						
	841	850	60	+						
	851	860	61	+						
	861	880	62	+						
	881	900	63	+						
	901	930	65	+						
	931	940	66	+						
	941	950	67	+						
	951	970	68	+ 11%						
	971	980	69	+						
	981	990	70	+						
	991	1.010	71	+						
	1.011	1.020	72	+						
	1.021	1.030	73	+						
	1.031	1.050	74	+						
	1.051	1.060	75	+ 13%						
	1.061	1.070	76	+						
	1.071	1.100	77	+						
	1.101	1.120	79	+						
1.121	1.140	80	+ 12%							
1.141	1.150	81	+							
1.151	1.160	82	+							
1.161	1.180	83	+							
1.181	1.190	84	+							
1.191	1.200	85	+ 13%							
1.201	1.210	86	+							
Taryfa wyjątkowa V. 1, 2 a, b, 3. i 4. jak dawniej										
„ „ VI. 1, 2 a, b, 3 a, b i 4 zostaje bez zmiany — z tą jednak różnicą, że dawniejszy oddział 3b. dla Wiednia, Penzing i Nussdorf, został zniesiony.										
Taryfa wyjątkowa VI. jak dawniej.										
„ „ VII. jak dawniej, z tą jednak zmianą, że 50% zniżenie dopiero przy najniższej ilości 500 kg. zastosowaniem być może.										
						1	10	—		
						11	20	1	+ 9%	
						21	40	2	+	
						41	50	3	+ 12%	
						51	60	2	+	
						61	70	3	+	
						71	80	4	+ 10%	
						81	90	5	+	
						91	110	6	+	
						111	120	7	+ 13%	
						121	130	8	+	
						131	140	9	+	
						141	150	10	+	
						151	160	11	+	
						161	170	12	+ 16%	
						171	190	14	+	
						191	210	16	+	
						211	220	18	+	
						221	230	19	+ 20%	
						231	240	20	+	
						241	250	21	+	
						251	260	22	+	
						261	270	23	+	
						271	290	25	+	
						291	300	27	+ 20%	
						301	330	28	+	
						331	350	29	+	

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o centów na 100 kg.	+ drożej — taniej		kilometrów		o centów na 100 kg.	+ drożej — taniej
	351	380	30	+		1.071	1.100	65	+
	381	400	31	+		1.101	1.110	66	+
	401	430	32	+ 20%		1.111	1.120	67	+
	431	450	33	+		1.121	1.140	68	+
	451	480	34	+		1.141	1.160	69	+ 19%
	481	500	35	+		1.161	1.180	70	+
	501	530	36	+		1.181	1.190	71	+
	531	550	37	+ 20%		1.191	1.210	72	+ 19 ^{1/2} %
	551	580	38	+	T. wyj. VII. b. dawniej VIII. b.	1	30	1	- 16%
	581	600	39	+		31	100	2	- 7%
	601	630	40	+		101	110	1	-
	631	650	41	+		111	120	-	-
	651	680	42	+		121	140	1	-
	681	700	43	+ 20%		141	150	-	-
	701	730	44	+		151	160	1	- 2%
	731	750	45	+		161	190	-	-
	751	780	46	+		191	230	1	+
	781	790	47	+		231	240	2	+
	791	810	48	+		241	250	3	+ 1%
	811	820	49	+		251	260	2	+
	821	840	50	+ 19%		261	290	3	+
	841	860	51	+		291	320	4	+
	861	880	52	+		321	370	3	+ 3%
	881	890	53	+		371	400	2	+
	891	900	54	+		401	410	3	+
	901	930	55	+		411	460	2	+ 2%
	931	950	56	+		461	500	1	+
	951	960	57	+		501	510	2	+ 2%
	961	970	58	+ 19%		511	560	1	+
	971	990	59	+		561	650	-	-
	991	1.010	60	+		651	750	1	-
	1.011	1.050	61	+		751	770	2	-
	1.031	1.040	62	+		771	790	1	-
	1.041	1.050	63	+		791	810	2	-
	1.051	1.070	64	+ 19%		811	830	1	-

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej		kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej
T. wyj. VII. b. dawniej VIII. b.	831	840	2	—		351	390	1	—
	841	850	1	—		391	400	—	—
	851	860	2	—		401	440	1	—
	861	870	1	—		441	450	—	—
	871	890	2	— 1/2%		451	460	2	— 1%
	891	900	1	—		461	490	1	—
	901	920	2	—		491	500	—	—
	921	930	1	—		501	510	2	—
	931	970	2	—		511	540	1	—
	971	980	1	—		541	550	—	—
	981	1.090	2	—		551	560	2	—
	1.091	1.100	1	—		561	600	1	—
	1.101	1.110	3	—		601	610	2	—
	1.111	1.150	2	—		611	650	1	—
	1.151	1.160	3	—		651	660	2	—
	1.161	1.180	2	—		661	700	1	— 1%
1.181	1.190	3	—		701	710	2	—	
1.191	1.210	2	—		711	760	1	—	
T. wyj. VII. c. = (T. wyj. X. b.)						761	780	—	—
dawniej T. wyj. VIII. c. = (Classa B.)						781	800	1	—
	1	20	1	— 10%		801	820	—	—
	21	30	2	—		821	830	1	—
	31	40	1	—		831	840	—	—
	41	60	2	— 11%		841	870	1	—
	61	90	1	—		871	890	—	—
	91	100	—	—		891	900	1	—
	101	110	2	—		901	910	—	—
	111	140	1	—		911	920	1	—
	141	150	—	—		921	930	—	—
	151	200	1	— 2%		931	940	1	—
	201	210	—	—		941	960	—	—
	211	230	1	—		961	990	1	—
	231	240	—	—		991	1.000	—	—
	241	340	1	—		1.001	1.010	1	—
	341	350	—	—		1.011	1.040	—	—

Klasa taryfy	od	do	Różnica		Klasa taryfy	od	do	Różnica	
	kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej		kilometrów		o Zlr. na wagonie	+ drożej - taniej
	1.041	1.060	1	—		251	330	—	
	1.061	1.070	—			331	560	1	—
	1.071	1.080	1	—		561	730	2	—
	1.081	1.090	—			731	780	3	—
	1.091	1.100	1	—		781	800	2	—
	1.101	1.110	—			801	830	3	— 3%
	1.111	1.130	1	— 1/2 %		831	850	2	—
	1.131	1.140	—	1/2 %		851	870	3	—
	1.141	1.150	1	—		871	900	2	— 3%
	1.151	1.160	—			901	910	4	—
	1.161	1.170	1	—		911	950	3	— 2 1/2 %
	1.171	1.180	—			951	960	4	—
	1.181	1.200	1	—		961	1.040	3	— 2 1/2 %
	1.201	1.210	—			1.041	1.050	2	—
						1.051	1.060	3	—
						1.061	1.090	4	—
						1.091	1.100	3	—
						1.101	1.130	4	— 2 1/2 %
						1.131	1.150	3	—
						1.151	1.170	4	—
						1.171	1.200	3	—
						1.201	1.210	4	— 2%
T. wyj. VII. d. = (T. wyj. X. c.) dawnicj VIII. = (Klasa C.)					T. wyj. VIII. i IX. bez zmiany jak dawniejsze " " IX. i X.				
	1	10	—		T. wyj. XI, zeszyt 2 bez zmiany.				
	11	30	1	+ 10%	Dla eksportu z Austro-Węgier zaprowadzoną została dla artykułów: piwo, jaja, towary drzewne, nasiona koniezu, wino, cukier etc. ncwa T. wyj. X.				
	31	40	—						
	41	60	1	+					
	61	70	—						
	71	80	1	+					
	81	90	—						
	91	100	1	+ 5%					
	101	110	—						
	111	120	4	+ 17%					
	121	130	—						
	131	140	1	+					
	141	200	—						
	201	250	1	+ 2%					



Podział

na klasy taryfowe ruchu towarowego w Galicyi (w pełnych ładunkach)

z przecięcia lat 1890 — 1892.

Towary wykazane w statystyce							
Grupa	Liczba rubryki	Rodzaj towaru	a należące		Pozycja klasyfikacji		Przeciętny przewóz roczny w 3-letciu 1890—1892 w tonach
			do końca r. 1895	od roku 1896	Litera	Nr.	
			do klasy				
I.	5	Celluloza i masa słomiana	B	B	S.	69	1.417
V.	14	Tektura smołowa na dachy	"	"	D.	2	1 059
VI.	18	Soda, saletra i potaż	"	"	P. i S.	21/18	7.331
"	19	Grafit	"	"	G.	26/2	790
VII.	21	Druki i książki	"	"	—	—	1.087
IX.	24	Żelazo przerobione	"	"	E.	6	48 944
"	26	Szyny kolejowe	"	"	"	6	7.193
"	27	Wyroby żelazne i stalowe	"	"	"	7	60.150
XIV.	38	Tłuszcze	"	"	F.	10	20.699
XXIV.	72	Towary drobiazgowe i galanteryjne	"	"	—	—	3.885
XXVI.	75	Różne maszyny	"	"	M	16	21.553
XXXIII.	86	Włna	"	"	—	—	7.609
XXXIV.	87	Wszelkie inne towary	"	"	—	—	40.203
XXXVII.	90	Zwłoki	"	"	—	—	158
1sza Suma			—	—	—	—	220.078
IX.	23	Żelazo surowe	C. i Sp. T. 2	C i Sp. T. 2	E.	8	12.245
XII.	30	Ambalaż wszelkiego rodzaju	"	"	E.	18	50.047
XVII.	41	Sprzęty, meble, instrumenta	"	"	M.	27	23.599
XVIII.	42	Szkło, porcelana, fajans	"	"	G. P.	14/18	11.986
XX.	45	} Budulec	"	"	H	19/21	968.945
XX.	47					19		17.962
XXII.	85	Wyroby garncarskie, gliniane i kamionkowe	"	"	T.	23	3.219
XXV.	89	Wozy wszelkiego rodzaju	"	"	W.	3	8.271
2ga Suma			—	—	—	—	1.096.274

pod		Rodzaj towaru	a należące		Pozycja klasyfikacji		Przejętny przewóz roczny w 3-letciu 1890—1892 w tonach
Grupa	liczba rubryki		do końca r. 1895	od roku 1896	Litery	Nr.	
			do klasy				
XIII.	31	Zboże	Sp. T. 1.	Sp. T. 1.	G.	13	714.876
"	32	Strączkowe ziarna i nasiona .	"	"	G./S.	13/8	119.817
"	33	Rzepak	"	"	O.	9	14.211
XXIII.	62	Produkta młynarskie	"	"	M.	4	190.821
XXIX.	78	Makuchy	"	"	O.	8	2.618
		3cia Suma	—	—	—	—	1,042.343
IV.	9	Węgiel kamienny	T. wyj. I.	Sp. T. 3. i T. wyj. 1.	K.	32	293.384
"	10	" brunatny	"	"	"	"	17.383
"	12	Koks	"	"	C.	22	15.124
VIII.	22	Nawozy sztuczne	Sp. T. 3.	"	D.	15	35.647
XI.	29	Rudy i minerały	"	"	E.	25	24.898
XIII.	34	Kartofle	T. wyj. I.	"	K.	8/9	32.340
"	37	Różne inne (Płody rolne, ogrodowe i leśne)	"	"	H.	14	31.455
XXII.	56	Spodium i mączka kościana	Sp. T. 3.	"	K.	29	34.911
XXXI.	81	Cement	T. wyj. I.	"	C.	5	21.828
"	82	Wapno	"	"	K.	2	63.720
		4ta Suma	—	—	—	—	570.690
IV.	11	Węgiel drzewny	T. wyj. II.	T. wyj. II.	H.	24	3.623
"	13	Różne inne (Materiały opałowe)	"	"	HLF.	13, 24—26	1.742
X.	28	Lód	"	"	E.	5	161
XIII.	36	Buraki i wytloki buraczane	"	"	F.	28	15.974
XX.	46	Drzewo opałowe	"	"	H.	20	537.776
"	53	Kora	"	"	B.	32	8.122
XXI.	80	Kamień łamany i obrabiany	"	"	"	58/59	221.314
"	83	Cegła	"	"	"	83	31.601
		5ta Suma	—	—	—	—	820.313

Towary wykazane w statystyce							
Grupa	Liczba miejsc miejsc	Rodzaj towaru	a należące		Pozycja klasyfikacji		Przeciętny przewóz ro- czny w 3-letiu 1890—1892 w tonach
			do końca r. 1895	od roku 1896	Litera	Nr.	
			do klasy				
VI.	20	Różne inne (Towary apteczne, materiały chemiczne i farb.)	T. wyj. IV.a	T. wyj. III.a	F.	6	19 279
XXV.	74	Maszyny rolnicze	"	"	M. L.	16, 12-13	9.682
		6ta Suma	—	—		—	28.9691
I.	4	Odpadki drzewne	T. wyj. IV.b	T. wyj. III.b	A.	4	2.185
"	6	" wszelkiego rodzaju	"	"	"	4	29.602
II.	7	Asfalt, żywica, smoła	"	"	"	54	7.340
VI.	17	Wosk ziemny i czerzyna	"	"	"	56	22 686
XIX.	44	Skóry wyprawne	"	"	L.	3	6.016
XXIII.	58	Masło, smalec, tój i ser	"	"	B. K.	41/14	3 715
"	60	Śledzie	"	"	H.	12-13	9.098
"	64	Sól	"	"	S.	5	146.555
"	70	Cukier surowy i rafinowany	"	"	Z.	8/11	41.924
XXXI.	84	Inne (Ziemia, kamień, cement, wapno, gips i t. p.)	"	"	L. B.	4-6	29.719
		7ma Suma	—	—	—	—	298.840
III.	8	Bawełna surowa	T. wyj. IV.c	T. wyj. III.c	B.	4	552
VI	15	Drzewo farbiarskie	"	"	F.	4	833
"	16	Materiały mineralne świetlne (nafta)	"	"	O. P.	7, 13	242.034
XIII.	35	Owoce	"	"	O.	1, 3	12.092
XV.	39	Len, konopie, pakuły i t. p.	"	"	F. H.	17, 4	7.925
XVI.	40	Przędza	"	"	G.	4	4.015
XIX.	43	Skóra i futra	"	"	F. H.	8, 9	10.623
XX.	54	Wyroby drzewne, koszykarskie i t. p.	"	"	H.	34	10.834
XXI.	55	Produkta hutnicze	"	"	kilka	kilka	5.264
XXIII.	57	Piwo	"	"	B.	14	39.843
		Do przeniesienia	—	—	—	—	334.065

pod		Towary wykazane w statystyce		a należące		Pozycya klasyfikacyi		Przeciętny przewóz roczny w 3-letniu 1890-1892 w tonach
Grupa	liczba rubryki	Rodzaj towaru	do końca	od roku	Litera	Nr.		
			r. 1895	1896				
			do klasy					
		Z przeniesienia	—	—	—	—		334.065
XXIII.	59	Jaja	T. wyj. IV.c	T. wyj. III.c	E.	3		87.729
	61	Kawa	"	"	K.	1		3.408
	63	Ryz	"	"	R.	5		11.545
	65	Spirytus i napoje wysokowe	"	"	B.	33		33.194
	66	Owoce południowe	"	"	C. O.	21, 12		6.480
	67	Tytoń surowy	"	"	T.	1		11.877
	68	Fabrykaty z tytoniu	"	"	T.	3		8.211
	69	Wino	"	"	W.	10		20.160
	71	Inne (Towary kolonialne, korzenne. towary spożyweze)	"	"	kilka	kilka		32.761
XXV.	73	Wyroby tkackie	"	"	L.	8		25.487
XXVII.	76	Metale i wyroby metalowe	"	"	M.	19		19.269
XXVIII.	77	Przesyłki wojskowe	"	"	M.	23		30.409
XXX.	79	Papier	"	"	P.	1, 2		10.060
		Sma Suma	—	—	—	—		634.655
XXXV.	88	Żywy towar	T. wyj. VI.	T. wyj. V.	—	—		112.728
		9ta Suma	—	—	—	—		112.728
		Rekapitulacya.						
		1. Suma	—	—	—	—		220.078
		2. "	—	—	—	—		1,096.274
		3. "	—	—	—	—		1,042.343
		4. "	—	—	—	—		570.690
		5. "	—	—	—	—		820.313
		6. "	—	—	—	—		28.961
		7. "	—	—	—	—		298.840
		8. "	—	—	—	—		634.655
		9. "	—	—	—	—		112.728
		Razem	—	—	—	—		4,824.882



WYKAZ

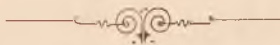
ruchu towarowego na kolejach galicyjskich w latach 1890—1892.

Grupa	Liczba rubryki	Rodzaj towaru	Przeciętna za 1 rok ruchu wewnętrznego bez kolei Północnej	(Ruch wewnętrzny) Towary wysłane i nadeszłe z poszczególnych i do poszczególnych stacji galicyjskich							(Ruch tranzytowy) Towary wysłane i nadeszłe z poszczególnych i do poszczególnych stacji oraz przechodowe							Przeciętna za 1 rok ruchu wewnętrznego łącznie z tranzytowym bez kolei Północnej	Liczba rubryki			
				nadeszłe			wysłane			Razem (Suma ogólna)	Prze- ciętna za 1 rok	nadeszłe			wysłane					Suma ogólna za 3 lat	Prze- ciętna za 1 rok	
				1890	1891	1892	1890	1891	1892			1890	1891	1892	1890	1891	1892					
I. Odpadki	4	Odpadki drzewne	2.084	963	523	449	1.678	1.113	1.525	6.251	2.084	184	49	.	.	.	70	303	101	2.185	4	
	5	Cellulosa i masa słomiana	1.325	276	48	232	701	730	1.988	3.975	1.325	44	231	.	.	.	.	275	92	1.417	5
	6	Odpadki wszelkiego rodzaju	26.232	11.134	16.617	10.949	17.171	25.391	14.816	96.078	32.026	4.489	4.221	451	.	.	.	949	10.110	3.370	29.602	6
II.	7	Asfalt, żywica, smoła i t. p.	6.783	4.191	7.053	4.004	3.763	3.831	2.921	25.763	8.588	636	672	82	134	146	1	1.671	557	7.340	7	
III.	8	Bawełna surowa	496	121	201	867	25	160	114	1.488	496	142	17	5	.	.	.	1	167	56	552	8
IV. Materiały opalowe (prócz drzewa)	9	Węgiel kamienny	241.545	507.548	545.443	516.361	333.169	333.626	302.014	2.533.161	846.054	56.977	46.255	4.560	26.090	21.634	.	155.516	51.389	293.384	9	
	10	" brunatny	17.383	2.701	6.777	15.172	2.610	4.735	20.153	52.148	17.383	.	.	.	.	.	.	.	.	17.383	10
	11	" drzewny	3.572	1.609	1.393	2.235	1.518	1.313	10.715	3.572	151	.	.	.	1	.	.	152	51	3.623	11	
	12	Koks	13.962	8.176	12.798	13.571	8.069	2.562	1.711	41.887	13.962	301	1.405	1.629	50	100	.	3.485	1.162	15.124	12	
	13	Różne inne	1.709	1.181	816	489	1.384	545	712	5.127	1.709	97	1	1	.	.	.	100	33	1.742	13	
V.	14	Tektura smołowcowa na dachy	866	499	498	843	275	190	293	2.598	866	248	323	9	580	193	1.059	14
VI. Towary apteczne, Materiały chemiczne i farbiarskie	15	Drzewo farbiarskie	678	306	446	696	289	235	61	2.033	678	511	83	1	19	2	.	616	205	883	15	
	16	Mineralne materiały świetlne (nafta)	222.634	79.263	74.907	78.465	141.981	146.544	148.949	670.109	223.370	13.199	15.382	18	13.595	15.990	16	58.200	19.400	242.034	16	
	17	Wosk ziemny i ceresyna	16.436	5.680	4.873	3.735	11.093	12.622	11.305	49.308	16.436	3.981	5.479	.	3.811	5.477	1	18.749	6.250	22.636	17	
	18	Soda, saletra i potaż	5.065	3.055	4.619	5.725	11.933	13.734	14.882	53.948	17.983	1.114	1.205	37	2.354	2.087	1	6.798	2.266	7.331	18	
	19	Graft	715	42	527	1.245	19	36	277	2.146	715	36	189	.	.	.	.	225	75	790	19
	20	Różne inne	15.974	8.599	8.965	7.850	7.217	8.044	7.748	47.923	15.974	3.641	3.153	1.071	604	1.027	420	9.916	3.305	19.279	20	
VII.	21	Druki i książki	895	279	523	867	296	259	461	2.685	895	248	295	28	.	.	.	6	577	192	1.087	21
VIII.	22	Nawozy sztuczne	27.227	14.482	13.088	20.312	8.346	12.501	21.038	89.767	29.922	15.075	7.975	52	931	1.165	61	25.259	8.420	35.647	22	
IX. Żelazo, stal i wyroby z tegoż	23	Żelazo surowe	12.079	6.569	9.226	8.965	5.073	3.519	2.884	36.236	12.079	170	90	106	133	.	.	449	166	12.245	23	
	24	" przerobione	37.832	18.251	21.475	26.965	15.607	17.290	14.059	113.647	37.832	9.698	14.493	8.898	.	.	.	96	33.185	11.062	48.944	24
	26	Szyny kolejowe	6.824	6.796	4.006	732	5.629	2.646	612	20.471	6.824	663	445	.	.	.	.	1.108	369	7.193	26
	27	Wyroby żelazne i stalowe	48.078	60.737	42.886	34.115	35.563	26.236	19.915	219.452	73.151	15.643	16.336	3.064	332	690	150	36.215	12.072	60.150	27	
X.	28	Lód	161	385	44	36	.	3	15	483	161	.	.	.	.	.	.	.	.	161	28
XI.	29	Rudy i minerały	21.369	17.726	15.218	20.416	22.261	11.127	19.507	106.255	35.418	3.141	2.945	1.964	325	1.106	1.036	10.587	3.529	24.893	29	
XII.	30	Różne opakowania wszelkiego rodzaju	46.363	22.545	26.765	26.906	20.680	21.044	21.148	139.088	46.363	2.157	4.235	567	1.259	2.744	91	11.053	3.684	50.047	30	
XIII. Plody rolne, ogrodowe i leśne	31	Zboże	511.489	206.713	247.247	304.074	302.473	370.299	240.641	1.671.447	557.149	130.612	201.926	33.314	90.869	136.006	17.434	610.161	203.387	714.876	31	
	32	Strączkowe ziarno i nasiona	95.598	17.640	35.836	42.433	53.861	69.265	67.709	286.794	95.598	12.782	18.203	16.523	9.729	14.435	979	72.657	24.219	119.817	32	
	33	Rzepak	12.713	4.704	3.884	2.246	12.819	10.742	3.844	38.239	12.746	892	1.199	391	740	1.189	82	4.493	1.498	14.211	33	
	34	Kartofle	31.699	7.903	13.725	11.879	23.320	38.742	15.380	110.952	36.984	95	1.751	76	.	.	.	1.922	641	32.340	34	
	35	Owoce	6.202	3.874	4.553	4.538	3.276	4.473	3.418	24.132	8.044	5.739	3.344	859	3.916	2.638	1.175	17.671	5.890	12.092	35	
	36	Buraki wyłoki buraczane	15.974	941	3.018	18.049	1.560	3.977	20.376	47.921	15.974	.	.	.	.	.	.	1	15.974	37	
	37	Różne inne	30.340	13.436	18.303	10.353	14.550	17.145	17.229	91.021	30.340	1.055	775	723	234	238	321	3.346	1.115	31.455	37	
XIV.	38	Tłuszcze	19.163	10.256	12.809	14.800	9.369	10.798	10.701	68.733	22.911	2.270	1.674	367	.	.	.	296	4.607	1.536	20.699	38
XV.	39	Len, konopie, pakuly i t. p.	6.928	2.406	2.638	3.562	4.881	4.776	5.900	24.133	8.054	764	843	86	558	710	1	2.992	997	7.925	39	
XVI.	40	Przędza	2.765	1.124	1.309	2.761	479	930	1.692	8.295	2.765	709	1.503	685	322	531	1	3.751	1.250	4.015	40	
XVII.	41	Sprzęty, meble, instrumenta	22.549	10.149	11.511	14.962	11.803	12.886	13.802	75.118	25.039	1.019	1.504	716	131	129	101	3.150	1.050	23.599	41	
XVIII.	42	Szkło, porcelana, fajans	10.708	7.035	8.117	9.260	6.041	6.048	8.424	44.925	14.975	1.326	1.238	668	365	222	14	3.833	1.278	11.986	42	
XIX.	43	Skóry i futra	9.591	3.841	5.843	6.419	6.372	6.009	4.995	33.479	11.160	967	1.109	155	259	555	51	3.096	1.032	10.623	43	
	44	Skóry wyprawne	5.163	2.522	3.065	4.471	1.483	1.979	1.969	15.489	5.163	893	836	212	327	260	12	2.560	853	6.016	44	
XX. Drzewo i wyroby z drzewa	45	Budulec	883.693	264.577	219.195	267.479	675.597	638.720	657.658	2.723.226	907.742	73.738	64.494	20.530	42.695	44.619	9.627	255.727	85.252	963.945	45	
	46	Drzewo opalowe	537.696	206.740	245.354	284.281	259.811	321.752	295.149	1.613.087	537.696	82	90	61	.	.	.	8	241	30	537.776	46
	47	Dęgi bednarskie	17.819	1.766	17.322	2.487	5.610	22.625	3.617	53.457	17.819	423	5	428	143	17.962	47
	53	Kora	7.435	1.743	2.082	1.964	4.866	5.558	6.092	22.305	7.435	767	376	684	784	232	.	2.061	687	8.122	53	
	54	Wyroby drzewne, koszykarskie i t. p.	10.370	3.303	6.148	3.487	5.770	8.137	4.266	31.111	10.370	593	487	33	35	900	16	1.393	464	10.834	54	
Do przeniesienia			3,016.232	1,554.825	1,681.913	1,810.470	2,056.013	2,205.102	2,013.313	11,321.636	3,773.880	367.272	426.315	98.160	200.663	254.024	33.032	1,379.466	459.821	3,476.053		

Grupa	Liczba rubryki	Rodzaj towaru	Przeciętna za 1 rok ruchu wewnętrznego bez kolei Północnej	Towary wysłane i nadeszłe z poszczególnych i do poszczególnych stacji galicyjskich							Towary wysłane i nadeszłe z poszczególnych i do poszczególnych stacji oraz przechodowe							Przeciętna za 1 rok ruchu wewnętrznego łącznie z tranzytowym bez kolei Północnej	Liczba rubryki		
				(Ruch wewnętrzny)						Przebieg		(Ruch tranzytowy)								Suma	Przebieg
				nadeszłe	wysłane	Razem	nadeszłe	wysłane	Przebieg	nadeszłe	wysłane	Suma	Przebieg	ogólna	za 1 rok	ogólna	za 3 lat			ogólna	za 1 rok
1890	1891	1892	1890	1891	1892	ogólna	za 1 rok	1890	1891	1892	1890	1891	1892	ogólna	za 1 rok	ogólna	za 1 rok				
		Z przeniesienia	3,016.232	1,554.825	1,681.918	1,810.470	2,056.018	2,205.102	2 013.313	11,321.636	3,773.880	367.272	426.315	98.160	200.668	254.024	33.032	1,379.466	459.821	3,476.053	
XXI.	55	Produkta hutnicze	4.327	4.966	7.583	3.455	891	1.590	1.100	19.585	6.528	978	1.088	742			2	2.810	937	5.264	55
XXII.	56	Spodium i mączka kościana	26.999	18.311	13.572	10.909	16.131	15.260	8.898	83.081	27.694	846	733	96	14.662	7.117	281	23.735	7.912	34.911	56
XXIII. Towary kolonialne, korzenne, Materyały i towary spożywcze	57	Piwo	39.242	17.188	16.689	25.591	25.703	23.453	22.915	131.537	43.846	744	929	20	39	70	1	1.808	601	39.843	57
	58	Masło, smalec, lój i ser	3.580	941	1.479	1.177	1.983	2.258	3.417	11.255	3.752	164	141	37	11	18	34	405	135	3.715	58
	59	Jaja	60.197	10.310	11.918	13.166	49.253	50.645	51.139	186.431	62.144	19.369	22.864	2.689	16.772	19.912	991	82.597	27.532	87.729	59
	60	Śledzie	7.350	5.678	5.341	6.311	2.866	2.765	2.562	25.523	8.508	1.565	2.411	1.265			2	5.243	1.748	9.098	60
	61	Kawa	3.075	2.547	2.173	2.438	778	1.322	1.113	10.371	3.457	286	459	93	52	67	43	1.000	333	3.408	61
	62	Produkta młynarskie	168.166	59.415	61.798	97.267	118.013	127.946	100.678	565.117	188.372	16.407	20.702	3.244	9.417	14.551	3.643	67.964	22.655	190.821	62
	63	Ryż	9.954	6.807	9.164	9.378	1.158	1.776	2.512	30.795	10.265	1.223	1.739	409	299	763	341	4.774	1.591	11.545	63
	64	Sól	141.612	54.478	55.865	82.982	111.781	101.057	100.941	507.104	169.035	7.456	7.315	8	33	21		14.828	4.943	146.555	64
	65	Spirytus i napoje wyskokowe	30.885	10.916	13.551	18.235	4.407	29.393	24.121	100.723	33.574	2.298	3.055	404	208	925	37	6.927	2.309	33.194	65
	66	Owoce południowe	5.108	6.787	5.301	7.331	3.466	1.745	1.427	26.057	8.686	1.732	794	329	503	40	698	4.116	1.372	6.480	66
	67	Tytuń surowy	9.889	6.202	6.800	5.479	4.765	5.845	3.919	33.010	11.003	2.059	1.570	9	1.147	1.067	111	5.963	1.988	11.877	67
68	Fabrykaty z tytoniu	7.892	3.478	3.190	5.382	3.008	4.123	4.508	23.689	7.896	531	611	24	61	222	109	1.558	519	8.311	68	
69	Wino	17.596	13.772	12.878	12.000	7.490	8.523	4.211	58.874	19.624	3.262	1.490	1.086	328	146	1.379	7.691	2.564	20.160	69	
70	Cukier surowy i rafinowany	24.148	17.381	21.616	20.912	5.907	10.632	6.569	83.017	27.672	8.559	21.078	4.878	3.933	14.774	112	53.329	17.776	41.924	70	
71	Inne	25.195	8.848	8.787	11.860	15.445	15.511	15.134	75.585	25.195	6.113	5.117	538	5.497	5.239	173	22.697	7.566	32.761	71	
XXIV.	72	Towary drobiazgowo i galanteryjne	2.930	5.236	6.707	9.817	2.419	2.290	2.581	29.050	9.683	469	469	189	756	981	1	2.865	955	3.885	72
XXV.	73	Wyroby tkackie	17.121	10.197	11.615	10.750	5.342	6.922	6.536	51.332	17.121	7.039	8.679	3.847	2.184	3.044	34	25.097	3.366	25.487	73
XXVI. Maszyny	74	Maszyny rolnicze	6.531	1.557	2.088	8.993	816	1.150	5.589	19.593	6.531	2.959	3.619	2.841			35	9.454	3.151	9.682	74
	75	Inne maszyny	12.231	8.867	10.238	6.041	7.341	6.776	2.157	41.420	13.807	7.445	7.669	1.386	5.676	5.763	27	27.966	9.322	21.553	75
XXVII.	76	Metale i wyroby metalowe	9.912	4.428	4.883	3.600	20.775	7.691	3.407	44.784	14.928	805	968	490	12.780	13.004	24	28.071	9.357	19.269	76
XXVIII.	77	Przesyłki wojskowe i amunicya	29.602	16.699	11.072	28.901	10.981	9.578	23.747	100.378	33.659	1.307	501	226			386	2.420	807	30.409	77
XXIX.	78	Makuchy	1.437	403	540	879	494	800	1.194	4.310	1.437	1.020	872	704	335	352	260	3.543	1.181	2.618	78
XXX.	79	Papier	8.855	5.210	6.647	5.683	4.522	5.255	4.685	32.002	10.667	1.413	1.427	397	167	199	11	3.614	1.205	10.060	79
XXXI. Ziemia, kamień, cement, wapno, gips i t. p.	80	Kamień łamany i obrabiany	220.962	96.514	61.400	94.536	188.632	128.764	93.041	682.887	220.962	274	369	181	53	149	28	1.057	352	221.314	80
	81	Cement	18.191	15.312	8.918	18.846	3.444	3.358	4.195	54.573	18.191	3.545	2.875	1.423	1.700	1.369		10.912	3.637	21.328	81
	82	Wapno	63.683	18.804	21.642	33.954	43.359	39.522	33.769	191.050	63.683	74	3	12	8		20	112	37	63.720	82
	83	Cegła	31.222	9.232	14.982	16.939	11.458	26.330	14.725	93.686	31.222	347	515	77	61	138		1.188	379	31.601	83
84	Inne	29.277	56.572	54.966	66.026	91.682	81.246	94.349	444.841	148.280	458	326	325	60	114	43	1.326	442	29.719	84	
XXXII.	85	Wyroby garncarskie, gliniane i kamionkowe	2.737	1.333	1.551	1.973	1.143	1.060	1.150	8.210	2.737	422	606	269	56	82	11	1.446	482	3.219	85
XXXIII.	86	Wełna	5.019	5.869	1.389	1.377	3.511	1.696	1.214	15.056	5.019	2.714	1.430	184	2.128	1.299	15	7.770	2.590	7.609	86
XXXIV.	87	Wszelkie inne towary	37.116	62.009	54.701	49.478	103.489	104.221	89.042	462.940	154.313	2.005	2.143	679	2.262	2.107	64	9.260	3.087	40.203	87
XXXV.	88	Waga żywego towaru	65.757	13.725	17.248	26.355	68.185	66.795	59.862	252.170	84.057	36.069	34.422	4.888	30.203	29.734	5.598	140.914	46.971	112.734	88
XXXVI.	89	Waga wozów	6.691	2.771	6.132	1.573	4.117	4.298	1.182	20.073	6.691	181	2.131	637	10	1.744	88	4.741	1.580	8.274	89
XXXVII.	90	Zwłoki	146	124	41	68	76	76	52	457	146	8	12	4	4	8		36	12	158	90
		Suma	4,170.667	2,138.210	2,236.378	2,529.582	3,000.844	3,106.774	2,811.054	15,822.792	5,274.265	509.728	587.447	182.783	312.063	379.043	47.584	1,968.648	656.215	4,826.882	

Wykaz

ruchu tranzytowego i jego kierunków.



Zestawienie odległości stacyj granicznych dla
na kolejach państwo-
i w którym kierunku towary nadchodzą lub odchodzą
podług statystyki

Stacya przechodowa	Do	Z	via	Odległość w kilometr.	Tony	Ton-kilo- metrów
Lwów	Galicyi	Węgier Bukowiny i Rumunii	Ławoczne Śniatyn	147	1.058	155.526
	Za granicę	Bukowiny	Śniatyn	231	36.426	8,414.406
Przemysł	Galicyi	Węgier Bukowiny i Rumunii	Łupków	148	2.269	335.812
			Ławoczne	207	34	7.038
	Za granicę	Węgier	Śniatyn	329	1.006	330.974
Tarnów	Galicyi	Austrii Węgier Bukowiny	Żywiec	186	1	186
			Orłów	162	3.820	618.840
			Łupków	231	1.571	362.901
	Za granicę	Węgier	Śniatyn	496	254	125.984
Kraków	Austrii	Węgier Bukowiny	Orłów Śniatyn	240 573	936	224.640
	Za granicę	Bukowiny i Rumunii	Śniatyn	573	36.294	20,796.462
Podgórze-Bonarka	Galicyi	Austrii	Kalwarya	35	11	385
			Zwardoń	148	26	3.848
Oświęcim	Austrii	Węgier Bukowiny	Orłów	299	750	224.250
			Łupków	367	80	29.360
	Za granicę	Bukowiny i Rumunii	Ławoczne Śniatyn	513 634	45	23.085
Żywiec	Galicyi	Austrii	Kraków	117	—	—
			Tarnów	186	—	—
	Węgier	Austrii	Orłów	243	124	30.132
			Zwardoń	40	1.165	46.600
	Austrii i za granicę	Bukowiny i Rumunii	Śniatyn	681	1.627	1,107.987
					124.574	55,797.904

towarowego ruchu przechodowego (Transitverkehr)

wych w Galicyi

dżę według poszczęólnych stacyj przechodowych

z roku 1892.

Stacya przechodowa	Do	Z	via	Odległość w kilometr.	Tony	Ton-kilo- metrów
Zwardoń	Węgiery	Galicyi	Podgórze- Bonarka	148	3	444
		Bukowiny i Rumunii	Śniatyn	720	1.705	1,227.600
		Za granicy	Żywiec (Husiatyn)	40 802	1.066	42.600
Orłów	Węgiery	Austryi	Żywiec	243	25	6.075
Łupków	Węgiery	Bukowiny	Śniatyn	429	72	30.888
Ławoczne	Węgiery	Bukowiny	Śniatyn	286	4.625	1,322.750
Śniatyn	Bukowiny	Austryi	Kraków	573	2.996	1,716.708
			Oświęcim	634	4.580	2,903.720
			Żywiec	681	995	677.595
			Zwardoń	720	228	164.160
	Węgiery	Łupków	429	18	7.722	
			Ławoczne	286	1.824	521.664
	Za granicy	Kraków	Oświęcim	573	1.062	608.526
			Żywiec	634	2.598	1,647.132
Rosyi	Brody	324	10	3.240		
Rumunii	Austryi	Kraków	573	18.095	10,368.435	
		Oświęcim	634	10.744	6,811.696	
		Żywiec	681	149	101.469	
		Zwardoń	720	435	313.200	
Brody	Rosyi	Bukowiny	Śniatyn	324	3.158	1,023.192
Podwołoczyska	Rosyi	Bukowiny	Śniatyn	423	21	8.883
					179.367	85,576.147

Zatem przeciętny przebieg tonny wynosi

Km. 476 $\frac{1}{2}$

WYKAZ

ruchu towarowego w Galicyi według poszczególnych szlaków kolejowych.

Według przecięcia lat 1890, 1891 i 1892.

Linia kolejowa	Długość w kilo- metrach	Przeciętny ruch w tonnach		
		Wywóz i Przywóz	R a z e m	
Kolej Transwersalna Zwardoń - Stryj - Stanisławów - Husiatyn	802	610.421 354.120	} 23· 0/0	964.541
Kolej Arcyksięcia Albrechta Lwów-Stryj-Ławoczne	147	126.062 102.899			} 5·5 0/0	228.961
Kolej Naddniestrzańska Chyrów-Stryj (103) Drohobycz-Borysław (12)	(115)	65.295 *) 71.371	} 3·3 0/0	136.666
Kolej Tarnowsko-Leluchowska (Stróże-N. Sącz 40 km. w Transwersalnej)	123	90.176 78.572			} 4· 0/0	168.748
Kolej Dolina-Wygoda	9	59.365 2.924	} 1·5 0/0	62 289
Kolej Państw. Jasło-Rzeszów	71	9.106 8.484			} 0·4 0/0	17.590
Kolej I. węg.-galicyjska Przemysł-Łupków	148	164.995 66.755	} 5·5 0/0	231.750
Kolej Lwów.-Czern.-Jassy Lwów-Suczawa	356	228.721 303.969			} 12·8 0/0	532.690
Kolej Lokalna Kołomyjska Szaparowce - Kniaźdwór-Słoboda rungurska	29	41.601 26.987	} 1·7 0/0	68.588
Kolej Lokalna Lwów-Belzec Lwów-Belzec	92	59.693 15 535			} 1·8 0/0	75.228
Brody-Kraków 435 k Podwoł.-Kraków 534 k Kolej Gal. Karola-Ludwika Lwów-Brody 93 k, Lwów-Podwołoczyska 192 k, Lwów-Kraków 342 k, Bieranów-Wieliczka 6 k.	} 633	813.985	} 36· 0/0	1,505.528
Kolej Lokalna Jarosław-Sokal		151			133.045 17.040	} 3·6 0/0	150.085
Kolej Lokalna Dembica-Rozwadów	100	27.446 9.069	} 0·9 0/0	36.515
		4,179.179		

*) Mieści się już w Transwersalnej.

W Y K A Z

ilości zniżeń taryfowych (refakcye i ulgi) jakie dla różnych towarów w ruchu lokalnym specjalnie z niektórych i do niektórych stacyi przyznane były dla Galicyi w 1895 r.

T o w a r	Ilość refakcyi i ulg	Te refakcye i ulgi służyły dla ruchu	
		ze stacyi	do stacyi
Piwo	1	1	3
Materyały budowlane	1	1	3
Kora drzewna	1	4	5
Różne towary	2	2	2
Dreny	1	1	1
Żelazo	2	3	9
Ambalaż	3	12	12
Zboże, ziarna strączkowe i nasiona	4	27	8
Szkło	1	3	3
Drzewo budowlane obrabiane i długie	5	7	4
Drzewo opałowe	3	3	2
Chmiel	1	4	4
Bydło rogате	1	1	1
Wapno palone	2	3	2
Węgiel kamienny	7	11	10
Mąka i wyroby mączne	5	32	13
Słód	1	3	3
Wody mineralne	2	do wszystkich stacyi gal. kol. pań.	
Mleko	3	11	11
Oleje mineralne i nafta	2	2	2
Owoce świeże i suszone	1	1	2
Papier wszelkiego rodzaju	1	1	1
Piasek	3	2	2
Szuter i kamień łamany	15	50	51
Kamień wszelkiego rodzaju	2	3	3
Cukier wszelkiego rodzaju	2	6	2
	72		

W Y K A Z

ilości zniżek taryfowych (refakeye i ulgi) jakie dla różnych towarów w ruchu przywozowym i wywozowym przyznane były dla Galicyi w r. 1895.

T o w a r	Ilość re- fakcyi i ulg	Te refakeye i ulgi służyły dla ruchu	
		ze stacyi	do stacyi
Piwo	3	4	10
Celluloza	1	1	1
Cement	2	3	10
Różne towary	1	1	3
Kainit	1	1	do zachodnich stacyi kolei państw. i kolei południowej via Wiedeń
Przesyłki pospieszne	1	1	27
Jaja	4	7	5
Wosk ziemny	1	3	6
Zelazo	2	1	90
Wozy kolejowe na własnych osiach	3	2	2 i do wszystkich stacyi kolei galicyjskich
Ruda ołowiu	1	1	1
Rudy różnego gatunku	1	1	90
Drzewo farbiarskie	1	2	1
Zboże i ziarna strączkowe	2	26	2
Jarzyny i owoce świeże	1	3	1
Towary należące do klasy A. i B.	1	1	4
„ „ „ „ C.	1	1	1
Drzewo surowe i surowo obrobione, progi kolejowe, drzewo do kopalń	3	3	do wszystkich stacyi kolei prus- kich państwowych
Drzewo poz. 19 i 20	5	6	6
„ Spec. T. 2	1	ze wszystkich stacyi galicyjskich	7
„ T. wyj. II. A, B, C i D	1	1	do wszystkich stacyi pruskich kolei państwowych
„ opałowe	1	9	1
Chmiel	1	2	6
Kartofle	1	ze wszystkich stacyi kolei kolei galicyjskich	3 transito
Węgiel kamienny	2	3	2
Mąka i wyroby młynarskie	2	58	15
Cukier i melasa	2	2	3
Cukier	4	12	4
Maszyny rolnicze	1	1	3
Oleje mineralne (Blau- u. Grünöl)	1	6	1
Nafta, benzyna	5	22	7 i do wszystkich stacyi ko- lei póm. od Bielska do Mo- rawskiej Ostrawy i do sta- cyi Piotrowice i Golezów
Reszty kwasu siarcz. z wozów cysternowych	1	4	5
Nafta surowa, oleje ziemne i skalne	6	21	24
Papier wszelkiego rodzaju	2	3	7
„ cygaretowy	1	1	1
Smoła mineralna	1	1	2
Ryż i mąka ryżowa	1	2	7
Spirytus	5	wszystkich galicyjskich stacyi	22 stacyi i wszystkich stacyi związkowych
Sól	9	8	39
„ Glauberska	1	1	1
Surowy kamień solny nieczyszczony	1	1	4
Kwas siarczany	2	4	9
Żużel (taryfy wyj. 6 b)	1	1	do pruskich stacyi kolei pań- stwowych
Zwierzyna nieżywa, drób etc. oprócz dziczyzny	1	1	2
Gazety	2	1	4
Zapałki	1	1	1
Bydło rogate	1	1	1
Razem	93		