

Aleg 170

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. lipca 1905 do 30. listopada 1906.

Wysoki Sejmie!

Koleje lokalne będące w ruchu.

Z przedstawionych w sprawozdaniu Wydziału krajowego wyników eksploatacyjnych kolei lokalnych przez kraj gwarantowanych przedewszystkiem wpada w oczy stałe rozwijanie się frekwencji tak towarowej jak i osobowej, działające korzystnie na rokroczne zwiększenie się dochodów; z drugiej strony racjonalna gospodarka prowadzących ruch c. k. Dyrekcji kolei państwowych zezwala na stosunkowe stałe zmniejszanie się wydatków eksploatacyjnych.

Stosunek procentowy wydatków do dochodów wynosił na kolei:

	w r. 1904	w r. 1905
Borki wielkie - Grzymałów	56 ⁰ / ₁₀₀	49 ⁰ / ₁₀₀
Łupków - Cisna	54 ⁰ / ₁₀₀	52 ⁰ / ₁₀₀
Trzebinia - Skawce	47 ⁰ / ₁₀₀	44 ⁰ / ₁₀₀
Chabówka - Zakopane	61 ⁰ / ₁₀₀	68 ⁰ / ₁₀₀
Delatyn - Kołomyja - Stefanówka	97 ⁰ / ₁₀₀	66 ⁰ / ₁₀₀
Piła - Jaworzno	71 ⁰ / ₁₀₀	67 ⁰ / ₁₀₀
Przeworsk - Bachórz - Dynów	—	93 ⁰ / ₁₀₀

Dochody brutto na 1 km. wynosiły:

	rok 1904	1905	1906
Kolej Borki wielkie - Grzymałów	4.458	4 505	4 836
„ Łupków - Cisna	4.200	4 063	4.356
„ Trzebinia - Skawce	11.842	12.419	—
„ Chabówka - Zakopane	8.053	9.195	9.244
„ Delatyn Kołomyja - Stefanówka	4.389	5.227	5.759
„ Piła - Jaworzno	8.787	10.900	12.188
„ Przeworsk - Dynów	1.984	2.407	2.726
„ Tarnów - Szczucin	—	—	2.720

Dochód kolei Trzebinia - Skawce za r. 1906 nie może być wykazany, gdyż rachunek kartelowy za ten rok nie jest dotychczas zamknięty; najprawdopodobniej utrzyma się w równej mierze jak w r. 1905.

Wydział krajowy nie jest dotychczas w posiadaniu rachunków eksploatacyjnych za r. 1906, z tego też powodu nie możemy dokładnego przeprowadzić porównania z tym rokiem; powyżej wykazane dochody za r. 1906 są zestawione na podstawie prowizorycznych zamknięć.

To stałe wzmaganie się ruchu na kolejach lokalnych jest najlepszym dowodem żywotności na polu ekonomicznym. Pomysłne rezultaty finansowe wskazują dalej z jednej strony na stosowny wybór przez Wydział krajowy linii kolejowych,

z drugiej zaś strony na racjonalny sposób prowadzenia eksploatacji przez c. k. Dyrekcje kolejowe, które w tej mierze rzeczywiście pracują w duchu obywatelskim.

Dochody kolejowe w znacznej części pokrywają gwarantowane przez kraj raty pożyczek pierwszeństwa i tak kolej:

Borki wielkie - Grzymałów,
Trzebinia - Skawce,
Chabówka - Zakopane i
Piła - Jaworzno

pokryły w roku 1904 i 1905 w zupełności raty pożyczek pierwszeństwa. Kolej Delatyn - Kołomyja - Stefanówka pokryła czystym dochodem w r. 1904 — 0%, w r. 1905 27% rat pożyczkowych, nadto zwróciła w roku 1905 c. k. Zarządowi kolei państwowych resztę zakredytowanych należności za prowadzenie ruchu w kwocie 132.385 K. 65 g.

W roku 1906 dochodami kolei Delatyn - Kołomyja - Stefanówka będą pokryte raty pożyczkowe w przeważnej części.

Na kolei Przeworsk - Dynów uzyskano nadwyżkę eksploatacyjną, która zaledwie wystarczyła na pokrycie 3% raty gwarancyjnej. Kolej ta jest jedną z najgorszych kolei lokalnych w Galicji, a to tem bardziej, że ze względu na wąski tor tej kolei nie można się wcale spodziewać poprawy stosunków. Główna nadzieja, to jest przewóz buraków zawiódł zupełnie; dochód bowiem brutto z przewozu buraków wynosił w roku 1904 a względnie 1905 zaledwie około 7.100 K względnie 11.230 K.

Dochody kolei Łupków - Cisna pokryły w zupełności kapitał potrzebny na spłatę akcji pierwszeństwa według ich planu umorzenia.

W stosunku do lat poprzednich rok 1905 wykazuje polepszenie, które jednak w roku 1906 jeszcze bardziej się uwydatnia, a to specjalnie ze względu na kolej Delatyn - Kołomyja - Stefanówka, która, jak należy mieć słuszną nadzieję, wyjdzie w najbliższych latach ze stadium bierności.

Porównując wyniki eksploatacyjne galicyjskich kolei lokalnych z czeskiemi kolejami lokalnemi, otrzymujemy następujące przeciętne daty za rok 1905.

Dochód brutto na 1 km.		Wydatki na 1 km.	
w Galicji	w Czechach	w Galicji	w Czechach
K 6.865.—	K 4.151.—	K 4.044.—	K 3 136.—
Nadwyżka eksploatacyjna na 1 km.		Stosunek procentowy ogólnych wydatków do dochodów	
w Galicji	w Czechach	w Galicji	w Czechach
K 2.821.—	K 1.015.—	59,2%	75,9%

Zaznaczamy wreszcie, że na kolejach lokalnych w całej Austrii administrowanych przez c. k. Zarząd kolei państwowych w r. 1905 ogólne wydatki wynosiły na 1 km. K 4.050.— (więc prawie na równi jak w Galicji) stosunek zaś ogólnych wydatków do dochodów wynosił 60,19%, (w Galicji 59,2%).

Daty powyższe naprowadza się dla dowodnego stwierdzenia, że kraj nasz, co zresztą już wyżej zaznaczyliśmy, jest ekonomicznie żywotny i ma silną podstawę zdrowego rozwoju.

Komisya kolejowa czuje się jednak w obowiązku zwrócić uwagę, że ciężka zima tegoroczna wpłynie niezawodnie na pogorszenie wyników eksploatacyjnych w r. 1907. Z jednej strony bowiem zmniejszą się dochody, z drugiej zaś strony usunięcia zasp śniegowych powiększą wydatki znacznie.

W roku 1906 (15. października) oddano dla publicznego ruchu nowo wybudowaną kolej lokalną z Tarnowa do Szczucina. Zbyt krótki czas, aby można sądzić o jej przyszłym rozwoju. Już jednak dzisiaj na podstawie wyników pierwszych miesięcy możemy mieć nadzieję, że kolej ta będzie należeć do tych kolei, które nie laborują w deficytach ruchowych. Dochody brutto kolei Tarnów - Szczucin wynosiły w miesiącu październiku 1906 K 7.828.—
listopadzie " " 15.397.—
grudniu " " 12.600.—
styczeniu 1907 " 16.400.—

Ruch na tej kolei wskazuje o szczególnym tętnie życia ekonomicznego w zachodniej części kraju, nawet w okolicach tej części kraju, w których nie jest dotychczas rozwinięty ruch przemysłowy.

Silniejszy ruch na kolei Tarnów-Szczucin spowodował Wydział krajowy do wzięcia pod rozwagę zakupu trzeciej lokomotywy dla tej kolei, a to w tym celu, by przez zaprowadzenie trzeciej pary pociągów o ile możności odłączyć ruch towarowy od ruchu osobowego i w ten sposób zadość uczynić żądaniom okolicy w kierunku uregulowania ruchu pociągów przeznaczonych dla przewozu osób.

Podobnie dla udogodnienia jazdy na tej kolei Wydział krajowy zamierza sprawić nowe wagony osobowe.

Nadto gdy ruch graniczny z Rosji zapowiada się znaczniejszy, zamierzonym jest na stacji granicznej w Szczucinie wystawić magazyn cłowy.

Inwestycje te znajdują finansowe pokrycie w kapitale zakładowym.

W roku 1906 (25. listopada) otwarto również ruch na gwarantowanej przez państwo kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż. Już w pierwszych miesiącach eksploatacji tej kolei podniosły się zażalenia, że kolej ta potrzebuje pewnych ulepszeń dla prawidłowego obsłużenia okolicy jak np. budowy magazynów towarowych.

W tej mierze wnosi Komisya odpowiednią rezolucyę do c. k. Rządu.

Projektowane koleje lokalne.

Wydział krajowy uzupełnił swe sprawozdanie ogólne w sprawach kolejowych specjalnymi sprawozdaniami, któremi przedstawia swe wnioski co do zapewnienia budowy kolei lokalnych ze Lwowa do Stojanowa, z Drohobycza do Truskawca i z Muszyny do Krynicy. Sprawozdania te Wydziału krajowego stanowią przedmiot odrębnych sprawozdań Komisji kolejowych. Na tem jednak miejscu musi Komisya kolejowa zaznaczyć, że budowa kolei Lwów-Stojanów powinna być przyjęta do skutku jako budowa kolei państwowej uzupełniającej sieć głównych kolei w Galicyi. Niestety stosunki tak się ułożyły, że kolej ta będzie budowana jako kolej lokalna z pokrzywdzeniem okolicy, która z tego powodu obciążoną będzie wyższą taryfą przewozową.

W sprawie projektów budowy kolei w powiecie brzozowskim i kolbuszowskim wpłynęły petycje do Wysokego Sejmu, z tego też powodu projekta te są traktowane odrębnymi sprawozdaniami komisji kolejowej.

Pozostaje nam przeto do omówienia sprawa projektowanej kolei w powiecie myślenickim. Kolej ta od szeregu lat zajmuje tak Wysoki Sejm i Wydział krajowy jak i c. k. Rząd.

Pierwotna myśl zrealizowania budowy kolei z Podgórze na Myślenice do Lubnia jak najmniejszym kosztem, a więc lekko budowanej o torze wąskim natrafiła na przeszkody nader poważne, które urzeczywistnienie tej kolei do tej pory odwlekły.

Linia ta kolejowa już w swem założeniu była nieodpowiedna, jeżeli się zważy, że projektowanym było prowadzenie toru wąskiego na przestrzeni 8 kilometrów z Podgórze do Swoszowic równolegle i bezpośrednio przy torze normalnej linii głównej.

Nadto okazało się, że kolej wąskotorowa nie mogłaby zadość uczynić żądaniom, jakie spoczywają na połączeniu kolejowem między Krakowem na Myślenice a stacją kolei transwersalnej Mszana dolna. Oprócz bowiem znaczenia lokalnego obsłużenia powiatu Myślenickiego kolej ta ma ogólniejsze znaczenie ze względu na interesa zachodniej części kraju. Linia ta znacznieby skracała odległość między Krakowem a miejscowościami położonemi wzdłuż kolei transwersalnej, a mianowicie:

odległość z Krakowa wynosi kilometrów

	do	obecnie	przez Myślenice Mszana dolna
Chabówki		110	82
Limanowy		168	109
Nowego Sącza		176	147
Krynicy		226	198

Skrócenie to wprawdzie nie będzie skróceniem czasu jazdy dla osób między Krakowem a stacjami kolei transwersalnej, albowiem ze względu na trudności tere-

nowe a tem samem i na nadmierne koszta budowy kolej ta przyjsć może do skutku tylko o typie kolei lokalnej. Mimo to jednak kolej myślenicka tak pojęta odda poważne usługi miejscowemu ruchowi osobowemu i ruchowi towarowemu przez skrócenie drogi w ruchu towarowym transitowym.

Okoliczność ta, jak i następnie i inne niedogodności toru wąskiego, dalej stanowisko c. k. Rządu przeciw łączeniu dwóch stacyi kolei państwowych linią wąskotorową, jak wreszcie trudności w sfinansowaniu projektu spowodowały Wydział krajowy do wzięcia pod rozwagę budowy kolei w powiecie Myślenickim o torze normalnym. Wydział krajowy bowiem uznając potrzebę budowy tej linii kolejowej, przyszedł do przekonania, że linii tej nie można kończyć w Lubniu i że dla kolejowego połączenia między Krakowem a koleją transwersalną w Mszanie dolnej tor wąski nie jest odpowiedni. Wobec uchwał Wysokiego Sejmu z 4. lipca 1901 i z 29. października 1903, któremi uznana została za potrzebną budowa kolei wąskotorowej i któremi zostało zapewnione ze strony kraju finansowe jej poparcie, Wydziału krajowego stanowisko było jednak utrudnione, a działanie w celu poprawy projektowanej linii kolejowej na Myślenice musiało się ograniczyć jedynie do przedsięwzięcia studyów technicznych, czy ze względów finansowych możliwe jest zrealizowanie budowy tej linii o torze normalnym i na przedstawieniu stanu rzeczy Wysokiemu Sejmowi, celem ewentualnego wyciągnięcia konsekwencji.

Powyższe studia były podjęte tylko na części ze Swoszowic do Myślenic, gdyż wobec trudności terenowych na tej części były podnoszone wątpliwości co do możliwości sfinansowania projektu o torze normalnym ze względu na znaczne koszta budowy tej części. Studia te wydały pomyślny rezultat. Części z Myślenic do Mszany nie studyowano, gdyż charakter terenu dawał dostateczne podstawy do zorientowania się co do możliwych kosztów budowy tej południowej części.

Komisya kolejowa z uznaniem podnosi, że Wydział krajowy co do upoważnienia danego przez Wysoki Sejm w sprawie finansowego poparcia budowy kolei Myślenickiej z całą ostrożnością postąpił i że przedstawił Sejmowi niekorzystne skutki wpływające dla okolicy i kraju z zastosowania wąskiego toru. Błąd ten byłby nie do poprawienia.

Z drugiej strony sądzi Komisya kolejowa, że Wydział krajowy nie mógł wobec powołanych uchwał sejmowych, forsować u c. k. Rządu zapewnienia budowy kolei Myślenickiej o torze normalnym bez poprzedniego objawienia przez Wysoki Sejm zapatrywania.

Wydział krajowy postąpił tedy w niniejszem wypadku zupełnie poprawnie i nie można mu uczynić żadnego zarzutu z powodu opóźnienia zrealizowania projektu.

W ostatnim czasie poruszono myśl, by linią Myślenickiej nie prowadzić ze stacyi kolei państwowej Swoszowice linią Podgórze-Oświęcim, lecz by ją budować z Wieliczki w przedłużeniu odnogi kolei państwowej Bierzanów-Wieliczka.

Komisya kolejowa nważa linię z Wieliczki na Dobczyce, Myślenice do Mszany dolnej za odpowiedniejszą, gdyż linię oddala się od linii Skawina-Sucha i pozyskuje się dla nowej linii miasto Dobczyce wraz z okolicą, które grawitują do Wieliczki i do Krakowa. Linią przeto z Wieliczki obsłuży się więc oprócz Myślenic i Dobczyce.

Co do sfinansowania budowy kolei Myślenickiej Komisya kolejowa podnosi, że dla pierwotnie projektowanej wąskotorowej kolei z Podgórza na Myślenice do Lubnia przeznaczone było ze strony c. k. Rządu znaczne poparcie przez przyznanie ulgi, że kolei tej przysługiwałoby kredytowanie należności za prowadzenie ruchu na korzyść oprocentowania i umorzenia kapitału pierwszeństwa. Ulgę tę uważać należy za muiej odpowiednią formę gwarancyi dochodów ze strony Państwa. Tak więc wobec już danego przyrzeczenia c. k. Rządu w powyższym kierunku wskazanem jest domagać się przeniesienia ulgi tej na kolej normalnotorową, lecz w formie odpowiedniejszej tj. formie państwowej gwarancyi dochodów.

Do takiego zrealizowania projektowanej budowy należy tembardziej dążyć, że objęcie gwarancyi przez kraj dla $\frac{2}{3}$ kapitału budowy, który przewyższy zapewne sumę 7,000.000 K, jest niemożliwe.

Nie można bowiem przy obecnym stanie finansów krajowych projektować tak znacznego podwyższenia dotacyi kraju dla funduszu kolejowego, by fundusz ten był w stanie oprócz wypłat dla zapewnionych już przez państwo i kraj kolei lokalnych objąć subwencyę w wysokości $\frac{2}{3}$ kapitału budowy kolei Myślenickiej.

Komisya kolejowa przedkłada na końcu niniejszego sprawozdania swe wnioski w sprawie kolei myślenickiej.

Wnioskami tymi załatwia się równocześnie wniosek posła Kazimierza Ks. Lubomirskiego i towarzyszy do Ls. 1.122/1907 o budowę kolei w powiecie Myślenickim, nadto petycyje Wydziału powiatowego w Wieliczce, gminy m. Wieliczki i innych gmin powiatu wielickiego do L. Ls. 1.387/1907 i 1.444/1907.

Krajowy fundusz kolejowy.

W rozdziale IV. swego sprawozdania przedstawia Wydział krajowy stan krajowego funduszu kolejowego. Fundusz ten posiada obecnie w kapitale do dyspozycji okragło 1,600.000 K. Suma ta pokrywa zobowiązania gwarancyjne kraju dla projektowanych kolei lokalnych Muszyna - Krynica i Drohobycz - Truskawiec (850.000 + 750.000 K).

Podstawę dla obliczenia tej rozporządzalnej sumy stanowiła między innymi uchwała Sejmu z 13. października 1903, którą ustalone zostały zwolnienia gwarancyjne na mocy dochodów kolejowych na kwotę 300.000 K. W roku 1905 zwolnienia te dosięgły wprawdzie kwoty 470.000 K. Jednakowoż Wydział krajowy całkiem słusznie obecnie i w danej chwili nie przedstawia wniosku podwyższenia sumy zwolnień. Wiadomem jest bowiem, że obecnie żyjemy w konjunkturze handlowej zwyżkowej, wskazanem jest przeto w podobnych preliminarzach postępować z całą ostrożnością, aby na wypadek zastoju w przyszłości nie narażić funduszu kolejowego na niedobory, zresztą postępowanie to ostrożne zgodne jest z dotychczasową tradycją funduszu kolejowego i wydaje jak najlepszy rezultat.

Komisya kolejowa zaznacza tedy z całym naciskiem, że w ogólności przystąpienie do budowy dalszych kolei lokalnych nie może nastąpić tylko na podstawie zwolnień funduszu kolejowego dochodami kolei lokalnych, lecz, że nieodzownem jest przy uwzględnieniu zwolnień w odpowiedniej, ostrożnie prelininowanej kwocie podwyższyć roczną dotacyę funduszu kolejowego. Komisya kolejowa oczekuje w tej mierze wniosku Wydziału krajowego na najbliższej sesyi sejmowej.

Brak towarowych wagonów na galicyjskich kolejach.

C. k. Rząd poczynił w ostatnich czasach zamówienia znaczniejszej ilości wagonów towarowych. Staraniem tedy krajowej Reprezentacji obecnie powinno być, by typy wagonów towarowych potrzebnych we większej ilości dla Galicji zamówiono, a następnie w rzeczywistości dla kraju dostarczono.

Fundusz na studia przedwstępne.

Wydział krajowy proponuje podwyższenie tego funduszu z rocznych 6.000 K na 8.000 K. Komisya kolejowa jest zdania, że w tej mierze nie jest wskazana zbytńia oszczędność i wyraża zdanie, że roczna ta suma powinna być podniesiona przynajmniej na 10.000 K.

Przy tej sposobności czuje się Komisya kolejowa w obowiązku podnieść, że w przyszłości oczekują kr. biuro kolejowe coraz większe zadania tak przy studiach przedwstępnych, jak i przy wypracowywaniu projektów i kierownictwie budowy, i że jest zdania, iż wobec tych zadań wskazanem by było wziąć pod rozwagę powiększenie sił technicznych tego biura.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego za czas od 1. lipca 1905 do 30. listopada 1906.
2. Sejm uchyla swe uchwały z dnia 4. lipca 1901 r. i z dnia 29. października 1903 w sprawie zapewnienia budowy wąskotorowej kolei lokalnej z Podgórze na Myślenice do Lubnia.
3. Sejm uznaje ze względu na ogólne interesa kraju za potrzebne i użyteczne połączenie kolejowe o torze normalnym między Krakowem a stacyą kolei państwowych Mszaną dolną na Myślenice z wyjściem bądź to ze stacyi kolei państwowej Swoszowice, bądź też ze stacyi kolei państwowej Wieliczka.

4. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by przeprowadził rokowania z c. k. Rządem celem zapewnienia budowy tej kolei jako lokalnej, gwarantowanej przez państwo przy odpowiednim udziale kraju i interesentów miejscowych i by zdał sprawę Sejmowi z tych rokowań na najbliższej sesyi.

5. Sejm upoważnia Wydział krajowy, by wypracował projekt generalny za zwrotem kosztów z funduszu budowy tej kolei lokalnej i by zaliczył kosztą na ten projekt generalny z krajowego funduszu kolejowego.

6. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby wobec notorycznie niedostatecznego wyposażenia kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż poczynił inwestycje konieczne do prowadzenia ruchu prawidłowego na tej linii.

Zastępca Przewodniczącego:

Męciński.

Sprawozdawca:

Kolischer.