

Aleg. 220

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petycyach Reprezentacji powiatu dąbrowskiego w sprawie urządzeń kolejowych i taryf na kolei lokalnej Tarnów-Szczucin.

Wysoki Sejmie!

Reprezentacja powiatu dąbrowskiego zwróciła się do Wysokiego Sejmu z dwoma petycjami (do Ls. 600/1907 i 602/1907) z przedstawieniem swych żądań i życzeń ludności tego powiatu tak w sprawie polepszenia niektórych urządzeń kolejowych, jakoteż w sprawie niższenia taryf na nowo wybudowanej kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina.

Do kroku tego czuła się Reprezentacja powiatu powołaną tak ze względu na dobro ogólne powiatu i jego ludności, a także ze względu na znaczny udział powiatu w pokryciu kosztów budowy tej kolei.

Powiat dąbrowski objął gwarancją umorzenia i oprocentowania dla kapitału 317.800 K (roczna rata gwarancyjna 14.459 90 K, miasto Dąbrowa dla kapitału 55.000 K, (roczna rata gwarancyjna 2 502 50 K, miasteczka Żabno i Szczucin dla kapitału po 10.000 K, (roczna rata gwarancyjna 455 K).

Przed przystąpieniem do omówienia poszczególnych punktów petycyi zaznacza Komisya kolejowa, że część życzeń Reprezentacji powiatowej w międzyczasie z polecenia Wydziału krajowego została zaspokojoną, względnie, że dla poczynienia ulepszeń w ruchu na tej kolei wydano już zarządzenia odpowiednie. Druga część życzeń w pewnej mierze polega na nieporozumieniu, co poniżej szczegółowo Komisya omawia.

W pierwszej linii żali się Reprezentacja powiatu na typ, który został zastosowany przy budowie kolei lokalnej, żądając przebudowy kolei w ten sposób, aby wszelkie maszyny i wagony o każdym obciążeniu mogły po tej linii kursować.

Typ, według którego wybudowana ma być linia kolejowa, zależy od funduszków rozporządzalnych, a zastosowuje się do celu, jakiemu ma służyć. Linia z Tarnowa do Szczucina jest koleją ślepa, łączącą z siecią głównej arterii kolejowej szmat kraju naszego i obszar Królestwa polskiego, grawitujący do tej kolei. Kolej ta więc przeznaczoną jest w szczególności do obsługiwanania miejscowych potrzeb części kraju i jej ludności i ma z tego powodu charakter kolei lokalnej. Zastosowanie do niej typu kolei głównej, czy to pierwszo- czy też drugorzędnej byłoby niemożliwe i nie mogło z zasadniczych i finansowych względów nastąpić. Budowa jej została przeprowadzona analogicznie do kolei Borki wielkie-Grzymaków, która ma podobne zadania lokalne i nadto obsługuje zakłady przemysłowe.

Budowa kolei Tarnów-Szczucin kosztować będzie po uzupełnieniu szczegółów pozostałych do wykonania po 69.000 K kilometr, kiedy kolej drugorzędna główna kosztowałaby już o 50% więcej, a kolej pierwszorzędna w równym terenie o 120% więcej. Kolej o typie większych kolei państwowych n p. Lwów-Podhajce kosztować będzie 150.000 K kilometr, a kolej Lwów-Sambor przeszło 200.000 K kilometr, kolej Tarnów-Szczucin dla tego tylko doszła do skutku, że jako kolej drugorzędna lokalną za 69.000 K kilometr wybudować ją było można.

Zresztą Wysoki Sejm na posiedzeniu z 20. listopada 1905 powziął w tej mierze następującą uchwałę:

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by po wysłuchaniu opinii krajowej Rady kolejowej przedłożył Sejmowi w sprawie dalszego systematycznego popierania budowy kolei lokalnych odpowiednie wnioski. Przed ułożeniem programu należy przeprowadzić studia, czy i o ile nie dałoby się w kraju wprowadzić typu kolei o bardziej ekonomicznym sposobie budowy, oraz prostszej, a więc tańszej eksploatacji“.

Dla kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina został też zastosowany typ odpowiadający jej zadaniu, a niskie koszty budowy przyczynią się do ewentualnie prędszego uzyskania chociaż częściowego oprocentowania włożonego kapitału.

Należy zaznaczyć, że przy zastosowaniu podtorza i nadtorza silniejszego typu, choć nawet nie typu kolei państwowych lecz wogóle silniejszego typu, użytego np. na kolei lokalnej Trzebinia-Skawce i przy zakupnie dla kolei Tarnów-Szczucin lokomotyw cięższego kalibru i wozów osobowych, kursujących po liniach głównych koszty budowy podniosłyby się wedle obliczeń technicznych Biura kolejowego o 409 340 K.

Zakaz prowadzącego ruch na tej kolei c. k. Zarządu kolei państwowych prowadzenia wagonów ciężarowych o 15-to tonowej ładudze zniósł c. k. Ministerstwo kolejowe na stosowne przedstawienie Wydziału krajowego, którem wykazano, że podtorze i nadtorze (mosty i szyny) kolei Tarnów-Szczucin znosi zupełnie obciążenie 15-to tonowych wagonów.

I obecnie wagony towarowe o 15-to tonowym obciążeniu już kursują.

Lokomotywy zakupione odpowiadają ruchowi, jakiemu mają poddać. Lokomotywa ta ciągnie 12—15 wagonów ciężarowych, pełno załadowanych. Ponieważ obecnie kursują dwie pary pociągów, przeto w jednym kierunku może być przewiezionych dziennie 24—30 pełno załadowanych wagonów ciężarowych. Według frekwencji ze stycznia 1907 przewieziono w tym miesiącu dziennie w przecięciu 7 pełno załadowanych wagonów ciężarowych. Licząc nadto obciążenie pociągu wagonami osobowymi i próżnymi ciężarowymi, przychodzimy do konkluzji, że jedna maszyna kursująca na kolei Tarnów-Szczucin, obsługująca obie pary pociągów pokona więcej niż dwa razy zwiększony ruch na tej kolei z miesiąca o najsilniejszej jak dotychczas frekwencji.

Lokomotywy tutaj użyte są o sile 250 koni i kosztują po 38.000 Koron. Lokomotywa większego typu kosztuje 63.000 Koron.

Wzmagająca się frekwencja osobowa i towarowa a nadto potrzeba uregulowania kursowania pociągów osobowych spowodowała Wydział krajowy do zaprowadzenia trzeciej pary pociągów między Tarnowem a Szczucinem. C. k. Ministerstwo kolejowe zgodziło się na tę zmianę, która pierwszego maja 1907 ma wejść w życie. Byle to tylko niezawodnie nastąpiło.

Nowym rozkładem jazdy i trzecim pociągiem osobowym uwzględniono ruch osobowy, targowy i urzędowy w kierunku od Tarnowa ku Szczucinowi i z powrotem.

Główną zaś korzyścią zaprowadzenia trzeciej pary pociągów będzie regularne kursowanie takowych, co przy dotychczasowym rozkładzie i manipulacji na stacjach było po prostu niemożliwe.

W tym celu zakupiona będzie przed 1. maja r. b. trzecia lokomotywa.

Dla udogodnienia jazdy sprawione będą na teraz 4 nowe wagony osobowe o wygodniejszym typie niż obecne, gdyż w jednym wagonie będzie 30 zamiast 36 miejsc do siedzenia. Przy tej sposobności zaznaczyć wypada, że stosownie do typu wagonu osobowego zmniejszają się lub zwiększają koszty zakupna. Wagony kursujące na linii Tarnów-Szczucin kosztują:

II./III. klasa	7.900 Koron
III. „	7.450 „

Wagony zaś wygodniejsze o bocznym korytarzu, jakie np. kursują na linii Trzebinia-Skawce, kosztują:

II. klasa	19.000 Koron
II./III. „	17.000 „
III. „	14.000 „

Tak znaczna różnica w cenie wpłynęła na zakupno dla kolei lokalnej tańszych wagonów, a miano także na względzie i to, że ciężar wagonu o bo-

cznym korytarzu jest znacznie większy, zwiększa więc niepomrotnie martwy ciężar pociągu.

Ale typ wagonów pierwotnie zakupionych jest dla naszych stosunków zły i nieodpowiedni i nadal zdaniem Komisji kolejowej wagonów tego typu zakupywać nie należy. Wszak mogą być wagony i lepsze — ale rozkład ich wewnętrzny winien być wygodniejszy i praktyczniejszy.

Co do dalszych zażeń Reprezentacji powiatu zaznacza się, że jakkolwiek kolej lokalna Tarnów-Szczucin w myśl koncesyi nie jest obowiązana do ustawiania rogatek na przejazdach drogowych, to jednak jest pożądanem ze względu na bezpieczeństwo życia drogą jadących, aby w niektórych chociaż miejscach, np. przy wjeździe do Dąbrowy i w Lubasz, gdzie kolej idzie wykopem i nie jest widzialną dla jadących gościńcem, jakaś rogatka była urządzona.

Poddasza na przystankach w Łukowej i Dąbrówkach breńskich będą w roku bieżącym ustawione. Ekspozytura cłowa na dworcu kolejowym w Szczucinie funkcjonuje na razie prowizorycznie.

Postanowionem jest wybudowanie w Szczucinie na dworcu budynku dla ekspozytury cłowej i policyi.

Co do ładowni dla zwierząt zaznacza Komisya kolejowa, że wedle zdania Wydziału krajowego ładownia dla zwierząt w Dąbrowie w zasadzie odpowiada swemu celowi i czyni zadość weterynaryjno-policyjnym wymogom.

Okazały się tylko dwa braki, a mianowicie, droga dojazdowa i plac przed ładownią wysypany był grubym nieugniecionym szutrem, wskutek czego pędzone zwierzęta mogły sobie kaleczyć racice. Temu brakowi już zaradzono, wywalcowaniem szutru. Oprócz tego brakowało obok ładowni t. zw. okółów. Sporządzenie tych okółów zarządził już Wydział krajowy. Na stacjach kolejowych w Żabnie i Szczucinie istnieją na razie tylko tak zwane przenośne ładownie. Przepisy weterynaryjno-policyjne pozwalają wprawdzie ładować zwierzęta i na takich ładowniach, jednakowoż każdorazowo trzeba prosić o pozwolenie c. k. Namiestnictwa.

Jeżeli ruch handlowy zwierzętami jest nieznaczny, to jest, jeżeli tylko parę razy do roku ładuje się zwierzęta, to uzyskanie takiego pozwolenia nie przedstawia trudności. Ale gdy się okazało, że Żabno jest znaczniejszym placem targów zwierząt, przeto zdaniem Komisji wskazanem jest wybudować na tej stacji stałej ładowni.

Co się tyczy Szczucina, to zdaniem Wydziału krajowego dotychczas brak jeszcze doświadczeń i cyfr eksportu, któreby stwierdzały potrzebę stałej ładowni, która bądź co bądź znaczniejszego wydatku wymaga.

Jeżeli jednak ze Szczucina okaże się pewien znaczniejszy eksport i tam urządzenie ładowni jest wskazane.

Zaledwie 5 miesięcy istniejąca kolej nie może w tak krótkim czasie dać cyfr wywozu, na których oprzećby się już dziś można.

Taryfę osobową na kolei Tarnów-Szczucin zaprowadzono na razie opartą na cenie jednostkowej 4 h. od osoby i kilometra w III. klasie. Taryfa ta jest rzeczywiście za wysoka. Wprowadzone równocześnie bilety powrotne obliczone po cenie trzech halerzy nie wyrównają jadącej publiczności zbyt wysokiej opłaty, bo nie każdy kupuje bilet powrotny.

Wydział krajowy odniósł się już do c. k. Zarządu kolei państwowych, by z zaprowadzeniem nowego rozkładu jazdy i pociągu osobowego od 1. maja 1907 r. obniżyć taryfę osobową na trzy halerze od kilometra a znieść bilety powrotne.

Taryfa towarowa obowiązująca na kolei Tarnów-Szczucin jest także wysoka, choć równa taryfie obowiązującej od szeregu lat na kolejach lokalnych Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane, i Piła Jaworzno. Dotychczasowe niespełna 5 miesięczne doświadczenie w eksploatacji nie daje jeszcze pewnej podstawy do generalnego obniżenia tej taryfy. Konkurencya osiowa istnieje wprawdzie, lecz objaw ten jest całkiem naturalny i na starych nawet liniach praktykowany, a przy liniach nowowubudowanych bezwarunkowo wszędzie ma miejsce.

W każdym razie w obecnym stanie rzeczy wskazanem już jest znaczne zrównanie stawki taryfowej przewidzianej dla półwagonowych posyłek soli, zboża i mąki ze stawką obowiązującą dla całowagonowych posyłek a następnie zaprowadzenie dla towarów wszelkiego rodzaju przewożonych w drobnych ilościach między Tarnowem a Żabnem i Dąbrówą niższej stawki klasy A.

W końcu użala się Reprezentacja powiatu, że przy budowie kolei Tarnów-Szczucin nie zwrócono wcale uwagi na stosunki wodne.

Z powodu zażalenia wniesionego w tej sprawie jeszcze przed Sejmem wprost do Wydziału krajowego zarządził Wydział krajowy rozległe studia terenowe i wodne w okolicach przeciętych koleją w mowie będącą. Zdjęcia są już dokonane a obecnie na podstawie porozumienia wspólnego Biura kolejowego i melioracyjnego ustalił Wydział krajowy, czy i w jakiej mierze potrzebne są roboty sanacyjne i zabezpieczające na przyszłość interesowanych od szkód wodnych. Co okaże się potrzebnem dla poprawienia stosunków wodnych wywołanych budową kolei, ma być zarządzone z wiosną b. roku

Sprawę tę Komisya kolejowa uważa za bardzo ważną, w tym powiecie bowiem istnieją spółki wodne, które krociowymi wydatkami przeprowadziły regulacje Bruia, kanału Zyblikiewicza i wód dzikich. Roboty te przez szereg lat wykonane zostały pod kierownictwem i przy poważnych subwencyach Wydziału krajowego — należy przeto dokładnie ubezpieczyć takowe, aby ochronić od szkód interesowanych, którzy jeszcze opłacają znaczne kwoty na rzecz należności konkurencyjnej tych dokonanych już robót regulacyjnych.

Jest pożądanem ukonstytuowanie Tow. akcyjnego i wybór Rady zawiadowczej. Odnośne statuta przedłożone już zostały c. k. Rządowi.

Komisya kolejowa stwierdza, że Wydział krajowy poczynił już liczne zarządzenia, usuwające w znacznej części słuszne zażalenia Reprezentacyi powiatowej, a polecając pieczy i staranności Wydziału krajowego i inne w miarę funduszków tej kolei możliwe do uskutecznienia ulepszenia — przedkłada Wysokiemu Sejmowi do uchwały następujące rozsolucye:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości niniejsze sprawozdanie.
2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby z całym naciskiem domagał się u c. k. Rządu, żeby przyobiecany pociąg osobowy niezawodnie kursował od 1. maja b. r. i aby statut Towarzystwa akcyjnego kolei Tarnów-Szczucin jak najprędzej uzyskał zatwierdzenie c. k. Rządu i wszedł w życie.
3. Aby stosunki wodne przy współudziale i wedle opinii Biura melioracyjnego Wydziału krajowego zbadane i tak poprawione zostały, żeby na wypadek praktykowanych u nas często tzw. „Wód Świętojańskich“ interesowani na szkodę wskutek możliwej zwłoki narażeni nie byli.

Zastępca przewodniczącego i sprawozdawca:

Meciński.