

Aleg. 129.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie projektów kolei lokalnych, przedłożonych mu celem wyjednania poparcia w myśl ustawy kraj. z dnia 17. lipca 1893 r.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdaniem z dnia 31. grudnia 1893 r. do LW. 69 001. Wydział krajowy przedstawił stan rzeczy co do wykonania uchwał Wysokiego Sejmu, powziętych podczas sesji poprzedniej w przedmiocie popierania kolei niższorzędnych, oraz co do innych czynności, z tym przedmiotem w związku będących.

W powołanem sprawozdaniu nadmienił Wydział krajowy, iż do końca roku 1893 nie przedłożono mu pozytywnych projektów kolei lokalnych, oprócz projektu kolei Przeworsk-Rozwadów, zakomunikowanego mu przez c. k. Rząd w połowie grudnia 1893 r. w skutek podania Wydziału powiatowego w Nisku. Zarazem podniesiono już w rzeczonym sprawozdaniu że Wydział krajowy ma powody do przewidywania, iż niebawem wpływać będą do Wysokiego Sejmu lub do Wydziału krajowego podania o poparcie różnych projektów kolei lokalnych, które w ostatnich latach inicjatywą prywatną przygotowane zostały i co do których po części odbyły się już nawet komisye urzędowe.

Przewidywania te ziściły się, albowiem z dniem pierwszego posiedzenia bieżącej sesji sejmowej wpływać poczęły do Wydziału krajowego projekty kolei lokalnych. Razem z wymienionym już powyżej projektem kolei lokalnej Przeworsk-Rozwadów wpłynęło ich 10, a mianowicie:

L. porządkowa	Projekt kolei lokalnej	Wniesiony do Wydziału kraj. dnia	Urzędowa rewizya trasy odbyła się	długość w kilometrach	Kosztorys budowy zł. w. a.	U w a g i.
1	Rozwadów-Przeworsk . . .	d. 15. grudnia 1893	jeszcze się nie odbyła	76	3,181.250	
2	Dukla-Krosno-Przybówka . . .	d. 10. i 24. stycznia 1894	d. 11. czerwca 1892	34	1,524.546	
3	Borki wielkie-Skałat-Grzymałów	d. 15. stycznia 1894	jeszcze się nie odbyła	31	900.000	
4	Gorlice-Konieczna	d. 18. stycznia 1894	d. 21. września 1893	43	1,957.000	
5	Szeparowce-Delatyn	d. 23. stycznia 1894	d. 8. czerwca 1893	30	1,250.073	
6	Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki	d. 23. stycznia 1894	jeszcze się nie odbyła	70	2,809.550	
7	Łupków-Cisna	d. 27. stycznia 1894	d. 13. lipca 1893	25	1,100.000	
8	Część projektu: Rzeszów-Dynów-Rymanów	d. 27. stycznia 1894	jeszcze się nie odbyła	—	—	przedłożono tylko plany warstwowe.
9	Część projektu: Jasło-Żmigród-Konieczna	d. 27. stycznia 1894	jeszcze się nie odbyła	—	—	
10	Część projektu: Chabówka-Zakopane, Stary Sącz-Szczawnica, Nowy Targ-Krościenko	d. 29. stycznia 1894	jeszcze się nie odbyła	—	—	przedłożono tylko sprawozdanie o spodziewanym ruchu.

Co do znacznej części tych projektów podający je żądają bezzwłocznego zbadania i przedstawienia Wysokiemu Sejmowi jeszcze w ciągu bieżącej sesji wniosków co do poparcia onych przez kraj w myśl ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893 r.

Daty powyżej przytoczone świadczą, iż pomienione projekty, wymagające gruntownego pod tak wielorakimi względami zbadania, a zatem pracy poważnej i czasu odpowiedniego celem należytego przygotowania i opracowania wniosków — przedłożone zostały w ostatniej chwili, to jest w porze, kiedy badania takich projektów powinnyby już być przez organa Wydziału krajowego ukończone i wyniki tych badań przedłożone Wysokiemu Sejmowi z odpowiednimi wnioskami.

Zważywszy, że projekty wniesione nia obejmują bądź żadnych danych, jakie ze względów komercyjnych i finansowych są niezbędne w celu przedstawienia uzasadnionych wniosków co do rodzaju i wysokości poparcia ze strony kraju, bądź obejmują dane mylne lub zupełnie niedostateczne; zważywszy nadto, że w ciągu trwania obecnej Sesji Wysokiego Sejmu bezwarunkowo czasu na to nie starczyło, iżby Wydział krajowy zgromadzić mógł potrzebne dane ze źródeł autentycznych i że dalszy tok powyższych czynności, oraz przygotowanie sprawozdań i wniosków pozytywnych do Wysokiego Sejmu wymagają także pewnego

czasu — okazuje się jasno, iż Wydział krajowy nie miał możności zadość uczynienia postanowieniu §. 12. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 (Dz. ust. k. 42), wskazującemu, w jaki sposób przygotowane i przedłożone być winny wnioski podlegające uchwałom i decyzji Wysokiego Sejmu, w przedmiocie popierania niższorzędnych kolei żelaznych.

Wydział krajowy podaje więc w niniejszem sprawozdaniu tylko sumaryczny przegląd pomienionych projektów, tak jak one przez wnoszących je przedstawione zostały.

1. Projektowana kolej Przeworsk - Rozwadów.

Według zakomunikowanego projektu trasa tej kolei, proponowanej jako normalnotorowa, prowadzi z Przeworska na Gorzyce, Dębno, Leżajsk, Sarzynę, Rudnik, Nisko, do Rozwadowa, z 8 stacyami w tychże miejscowościach.

Długość jej wynosi 76 km.

Kosztorys wraz z taborem, procentami interkalarnymi i funduszem zasobowym wynosi zł. w. a. 3,320.000, t. j. średnio zł. w. a. 43.940 na 1 km. Wybór trasy i punkt złączenia z koleją Karola Ludwika w Przeworsku motywowany jest jedynie mniejszymi kosztami budowy niż przy wyborze innej trasy, twierdząc, iż trasa z Rzeszowa do Rozwadowa natrafiałaby na mniej pomyślne warunki terenu, a trasa z Jarosławia byłaby znacznie dłuższą, i temsamem niekorzystną. Żadne inne powody wyboru trasy nie zostały podane. Nie dostarczono również żadnych dat co do spodziewanego ruchu, — a o rentowności wspomina sprawozdanie techniczne tylko tyle, iż jej spodziewać się nie można, — i podnosi zarazem, iż kolej ta zasilaną by była tylko po jednej stronie, mając po drugiej San i granicę rosyjską.

2. Projekt kolei Dukla - Krosno - Przybówka.

Linia ta, projektowana jako normalnotorowa, prowadzi z Dukli na Wietrzno, Zręcin, Krosno, Potok, Ustrobnę do Przybówki (stacya szlaku Jasło - Rzeszów kolei państwowych) z 7 stacyami w tychże miejscowościach. Długość jej wynosi 344 km., a kosztorys budowy, wraz z kosztem taboru i rozszerzenia obu stacyi złączenia, tudzież procentami interkalarnymi i funduszem zasobowym, 1,524.546 zł. w. a., czyli średnio na 1 km. 44 319 zł. w. a.

Sprawozdanie techniczne projektującego przyjmuje atoli rzeczywisty kapitał budowy tylko w sumie 1,350.000 zł. w. a., a kapitał nominalny w sumie 1,600.000 zł. w. a. (co znaczy emisję papierów po średnim kursie $84\frac{3}{4}\%$, czyli zwiększenie kapitału o $18\frac{1}{2}\%$).

Ruch spodziewany preliminowany jest ogółowo, bez podania dat bliższych, — a mianowicie: ruch towarowy na 109.000 tonnokilometrów na 1 km. długości,

„ osobowy „ 29.000 osobokilometrów „ 1 „ „

Średnią opłatę za tonnę i kilometr przyjęto po 7 centów, a za osobę i kilometr po $2\frac{1}{2}$ centy.

Koszta eksploatacyi przyjęto po 1.200 zł. w. a. na 1 km. długości.

Na tych podstawach preliminowano rentowność jak następuje:

dochód z ruchu osobowego . . .	25.000 zł. w. a.
„ „ towarowego . . .	260.000 „ „
„ z transportów bydła . . .	10.000 „ „
razem dochód . . .	295.000 zł. w. a.
koszta eksploatacyi . . .	51.000 „ „
czysty dochód . . .	244.000 zł. w. a.

co znaczy $15\frac{1}{4}\%$ od kapitału nominalnego, a 18% od kapitału rzeczywistego.

3. Projekt kolei Borki wielkie - Skałat - Grzymałów.

Kolej ta projektowana jest jako normalnotorowa, o długości 34·4 km., z 4 stacyami: Borki wielkie, Kołodziejówka, Skałat i Grzymałów

Kosztorys budowy (bez procentów interkalarnych i bez funduszu zasobowego) preliminowany jest na zł. w a. 900.000, t. j. średnio zł. w a. 28.662 na 1 km.

Ruch spodziewany preliminowano na:

ruch towarowy na 38.200 tonnokilometrów na 1 km. długości,

„ osobowy „ 21.000 osobokilometrów „ 1 „ „

Średnia opłata przyjęta przez projektujących wypada po 6·4 centa za tonnę i km., a po 1·8 centa za osobę i kilometr.

Koszta eksploatacyi preliminowano na zł. w a. 1500 na 1 km.

Na tych podstawach preliminowano czysty dochód ogółem na 41.000 zł. w a., jako wystarczający na oprocentowanie po 4% i umorzenie kapitału.

4. Projekt kolei Gorlice - Konieczna.

Trasa tej kolei, 43¹/₂ km. długości, prowadzi z Gorlic przez Ropeę, Łosie, Klimkówkę, Ujście ruskie, Smerekowiec, do Koniecznej na granicy węgierskiej, z 7 stacyami w tychże w tychże miejscowościach

Kosztorys budowy wynosi zł. w a. 1,957.500, t. j. średnio na 1 km. okragło zł. w a. 45.000.

Ruch spodziewany preliminowano ogółem, bez podania dat bliższych:

ruch towarowy na 102.400 tonnokilometrów na 1 km. długości,

„ osobowy „ 28.000 osobokilometrów „ 1 „ „

Średnią opłatę przewozową przyjęto 7 centów za tonnę i kilometr, 2¹/₂ centa za osobę i kilometr.

Koszt eksploatacyi preliminowano po zł. w a. 1.400 na 1 km.

Na powyższych podstawach preliminowano:

dochód brutto 338.000 zł. w a.

koszta eksploatacyi 60.900 „ „ „

czysty dochód 277.100 zł. w a.

czyli 10·6% od kapitału nominalnego, a 14·16% od kapitału rzeczywistego.

5. Projekt kolei Szeparowce - Delatyn.

Kolej projektowana jako normalno torowa, 29.679 km. długa, prowadzi z Szeparowiec na Tłumaczyk, Sadzawkę, Łanczyn do Delatyna, z 6 stacyami lub przystankami w tychże miejscowościach.

Kosztorys budowy wynosi z taborem zł. w a. 1,250.073 (= zł. w a. 42.090 na 1 km.), bez taboru zł. w a. 1,153.845 (= zł. w a. 38.850 na 1 km.)

Spodziewany ruch preliminowano na:

ruch towarowy na 71.000 tonnokilometrów na 1 km. długości,

„ osobowy „ 23.500 osobokilometrów „ 1 „ „

Opłatę przewozową przyjęto po 10 centów za tonnę i kilometr, po 2 centy za osobę i kilometr.

Koszta eksploatacyi przyjęto w cyfrze 50% dochodu brutto, zatem po zł. w. a. 3.360 na 1 km.

Na tych podstawach preliminowano czysty dochód na zł. w. a. 100,735, t. j. 7·6% od kapitału nominalnego, przyjętego w cyfrze zł. w. a. 1,322.500.

6. Projekt kolei Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki.

Kolej ta, projektowana jako normalno-torowa, stanowi dwie linie, z których jedna 45·870 km. długa:

a) prowadzi z Kołomyi na Ceniawę, Zahajpol, Gwoździec, Czechowę, Soroki, Okno, Czerniatyn, do Horodenki, z 9 stacyami w tychże miejscowościach, a kosztorys jej budowy, bez taboru, procentów interkalarnych i funduszu zasobowego wynosi 1,785.750 zł. w. a., t. j. 38.906 zł. w. a. na 1 km. — druga zaś 24·570 km. długa:

b) prowadzi z Horodenki przez Serafince, Stefanówkę do Kostrzyżówki-Zaleszczyk, z 4 stacyami w tychże miejscowościach, a kosztorys jej budowy, bez taboru, procentów interkalarnych i funduszu zasobowego wynosi zł. w. a. 1,023.800, t. j. zł. w. a. 41.618 na 6 km.

Dla obu linii łącznie preliminowano ruch spodziewany na:

ruch towarowy 61.600 tonnokilometrów na 1 km. długości

„ osobowy 23.000 osobokilometrów „ 1 „ „

Średnią opłatę przyjęto za tonnę i kilometr po 6 ct., za osobę i kilometr po 1 cencie.

Koszta eksploatacyi przyjęto w wysokości 50% dochodu brutto, czyli po zł. w. a. 1.900 na 1 km.

Na powyższych podstawach preliminowano zł. w. a. 134.000 czystego dochodu. Ze zaś sprawozdanie o rentowności przyjmuje — niezgodnie z kosztorysem — kapitał zakładowy obu linii w sumie tylko 2,400.000 zł. w. a., przeto wykazuje czysty dochód w stosunku 5·6%.

7. Projektowana kolej Łupków-Cisna.

Jako normalnotorowa, miałaby ta kolej 25·4 km. długości, zaś 27·437 km. jako wąskotorowa.

Sumaryczny kosztorys wynosi w pierwszym razie, wraz z taborem, lecz bez procentów interkalarnych i funduszu zasobowego 1.108.000 zł. w. a., t. j. średnio 44.336 zł. w. a. na 1 km., w drugim zaś razie 665.000 zł. w. a. t. j. 24.270 zł. w. a. na 1 km.

Trasa prowadzi z Łupkowa na Smolnicę, Wolę Michową, Strubię, Zubracze, do Cisny, z 6 stacyami w tychże miejscowościach.

Spodziewany ruch towarowy preliminowano na 70.000 tonnokilometrów na 1 km. długości, a opłatę przewozową przyjęto po 7 centów za tonnę i kilometr.

Koszta eksploatacyi przyjęto po 90 centów za każdy kilometr przebiegu pociągu (Zugskilometer) w sumie łącznej 40.500 zł. w. a., czyli po zł. w. a. 1.954 na 1 km. (przy normalnym torze). Na inne koszta oraz podatki preliminowano w. a. zł. 6000.

Dochód brutto ogółem przyjęto na 126.000 zł. w. a.

koszta „ „ 46.500 „ „

czysty dochód przyjęto na 79.500 zł. w. a.

Kapitał nominalny preliminowano dla kolei normalnotorowej na 1,205.000 zł. w. a. zatem czysty dochód od takowego na 6·6%.

8. i 9. Co do projektowanych kolei Rzeszów-Dynów-Rymanów, tudzież Jasło-Żmigród-Konieczna przedłożono dotychczas Wydziałowi krajowemu tylko plany warstwowe.

10. Projekt kolei Chabówka-Zakopane z odnogą Nowy Targ-Krościenko-Szczawnica. Przedłożono dotychczas Wydziałowi krajowemu sprawozdanie o spodziewanym na tych kolejach ruchu. Studium to mogłoby dopiero służyć za podstawę do opracowania projektu.

W myśl §. 15. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. Wydział krajowy zasięgnął opinii krajowej Rady kolejowej co do przedłożonych mu wyżej wymienionych projektów kolei lokalnych, a krajowa Rada kolejowa na posiedzeniu z dnia 1. b. m. zgodnie z wyrażonem już zapatrywaniem Wydziału krajowego, powzięła w tym przedmiocie następującą uchwałę:

„Doradza się Wydziałowi krajowemu, aby nie wnosił do Wysokiego Sejmu przedłożonych Radzie kolejowej projektów poszczególnych linii, a to z powodu, że projekta te, zapóźno przez interesentów nadesłane, nie mogły być w tak krótkim czasie dostatecznie zbadane tak przez biuro kolejowe jak przez krajową Radę kolejową.“

Co do wymienionych wyżej projektów, nasuwają się jeszcze następujące dalsze uwagi.

Preliminowany przez projektujących ruch spodziewany, nie jest oparty na żadnych poważnych podstawach (z wyjątkiem projektu kolei Chabówka-Zakopane, Nowy Targ-Szczawnica), i polega przeważnie na zupełnie dowolnych, tak ze stosunkami ekonomicznymi naszego kraju, jak z naturą kolei lokalnych niezgodnych przypuszczeniach. Skutkiem tego i preliminowana rentowność od wszelkiego daleką jest prawdopodobieństwa.

Uderzającymi są również wysokie preliminarze kosztów budowy, nieodpowiednie warunkom kolei lokalnych w naszym kraju, na nader tylko słaby ruch liczyć mogących.

Jak w wypadkach powyżej przytoczonych, tak w ogólności, z niewielu wyjątkami, projektowanie u nas kolei lokalnych zaczyna się zwykle od prowadzenia trasy i ponoszenia na ten cel kosztów, kwestyę spodziewanego ruchu bądź zupełnie pozostawiając na boku, bądź nie traktując jej poważnie. Wydział krajowy zaś mniema, że dopiero ściśle w tym kierunku przeprowadzone studia, dają należyłą podstawę do racjonalnego opracowania projektów, i następnego ich sprawdzenia.

Badanie przedłożonych projektów nie może — zdaniem Wydziału krajowego — ograniczać się na sprawdzeniu, względnie sprostowaniu kosztorysu, oraz dat komercyjnych i obliczonej rentowności kapitału nakładowego, ale pierwszym jego celem winno być orzeczenie, czy i o ile do danej linii mógłby lub powinienby być zastosowanym tańszy typ budowy i eksploatacyi bez uszczerbku dla ekonomicznych potrzeb okolicy, a to w celu podniesienia ile można rentowności projektowanej kolei, przez co krajowy fundusz kolejowy byłby mniej narażonym na bezzwrotne ofiary, a natomiast starczyłby na popieranie większej liczby kolei lokalnych. Dążyć więc należy — zdaniem Wydziału krajowego — do tego, aby narzędzie zastosowane było do celu, aby każda nowa kolej lokalna przez kraj popierana, była tak przeprowadzoną, zbudowaną, urządzoną i administrowaną, jak tego wymagają stosunki produkcyi, handlu i ruchu okolicy tą koleją przeciętej, nie zaś reguły szablonowe dla głównych kolei przyjęte. — Szablonowa budowa, szablonowe urządzenie kolei lokalnej, oparte na wzorach kolei głównych, szablonowa eksploatacyja oparta na regularnem prowadzeniu pewnej liczby pociągów bez względu na to, czy pociągi te mają co wozić, są przyczyną wydatków niestosunkowo wielkich, w skutek których dochody kolei albo nie pokrywają nawet kosztów eksploatacyi, albo w razie przeciwnym wystarczają za ledwie na

oprocentowanie małej części znacznego kapitału włożonego w kosztowną budowę. — Skutki tych niedoborów odbijałyby się nietylko dotkliwie na krajowym funduszu kolejowym, z którego udzielane subwencye, n. p. w formie zakupna akcji przedsiębiorstwa, uważaneby być musiały w tym razie w całości lub w części za przepadłe — lecz ubezwładniłyby mogły całą tyle obiecującą akcyę kraju na tem polu.

Z wyłuszczonych powodów Wydział krajowy dopiero na następnej sesyi Wysokiego Sejmu będzie w możności przedłożenia Wysokiemu Sejmowi bliższych i szczegółowych sprawozdań o wymienionych wyżej projektach kolei lokalnych, po przeprowadzeniu potrzebnych badań i rokowań.

Obecnie ogranicza się na przedstawieniu wniosku:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie przedłożonych mu projektów kolei lokalnych przyjmuje się do wiadomości.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Lwów dnia 6. lutego 1894.

Marszałek krajowy:

Sanguszko w. r.

Sprawozdawca:

Edward Jędrzejowicz w. r.

Członek Wydziału krajowego.

