

Sprawozdanie

komisyi kolejowej o petycyi Jakóba Judkiewicza przedsiębiorcy budowy i koncesyonaryusza kolei Kraków-Kocmyrzów w sprawie budowy kolei Kraków-Kocmyrzów (L. 122).

Wysoki Sejmie!

Od dwóch lat prowadzi Jakób Judkiewicz starania o uzyskanie koncesyi na budowę normalno torowej linii kolejowej z Krakowa do Kocmyrzowa o długości 16·135 kilom. wraz z odnogami do Mogiły o długości 3·575 kilom. i do Krzesławic o długości 2·482 kilom.

C. k. Rząd zatwierdził już odnośne projekta szczegółowe i wydany został konsens budowlany, a obecnie toczy się rokowanie o koncesyę.

Zaprzeczyć się nie da, że linia ta ma pod względem ekonomicznym nader doniosłe znaczenie i warunki racjonalnego bytu. Liczne młyny, cegielnie parowe, fabryka spodyum, rzeźnia i gazownia miasta Krakowa, zyskują tańszą komunikacyę, połączy ona najkrótszą drogą Kraków z Królestwem Polskiem, na czem handel i przemysł miasta zyskać by musiał.

Może dać pochop do zakładania w tamtej okolicy nowych Zakładów przemysłowych, do czego się tamta część kraju naszego szczególnie nadaje. — Nie jest także wykluczonym, że w przyszłości kolej ta przedłużoną zostanie od stacyi granicznej Kocmyrzów do Miechowa stacyi kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej, w którym to razie nabrałaby już całkiem pierwszorzędnego znaczenia.

Ogólny koszt budowy całej około 23 kilometry długiej linii wraz z taborem i urządzeniem stacyi przeladawawczej na Wiśle i ze złączeniem z koleją państwową, został przez przedsiębiorcę obliczony na 1,015.000 złr., jak świadczy poniższa tabela, a który to kapitał ma być pokryty przez emisyę na $\frac{2}{3}$ części kapitału akcji pierwszeństwa, a na $\frac{1}{3}$ akcji zakładowych.

Kolej lokalna Kraków-Kocmyczów (Baran) wraz ze stacją przeładowawczą na Wiśle, i odnogami.

Zestawienie kosztów

L. porz.	P r z e d m i o t	1. Główna linia 16.135 km.	2. Odnoga do Mo- guty 3.575 km.	3. Odnoga do Krze- ślawic 2.482 km
1	Roboty przedwstępne i dozór budowy .	32.270	4.110	1.800
2	Wykupno gruntów i inne odszkodowania .	49.600	6.835	1.785
3	Roboty ziemne	79.100	8.620	1.040
4	Roboty poboczne	88.590	4.765	2.440
5	Małe mosty	34.910	3.850	1.110
6	Za żwirowanie i kładzenie torów . .	50.350	9.010	3.500
7	Materyały na tory	208.870	35.630	12.320
8	Budynki i zaopatrzenie we wodę . .	161.250	5.700	—
9	Przybory i przyrządy, jakoteż urządzenie dla torów i stacji, jakoteż przedwstępne wydatki dla ruchu	11.050	2.070	—
10	Tabor	87.930	—	—
11	Koszta połączenia linii ze szlakiem c. k. kolei państwowej	67.000	—	—
	Razem . .	870.920	80.590	23.995
	Procenta interkalarne	17.418	1.612	480
	Fundusz rezerwowy	16.662	2.798	525
		905.000	85.000	25.000

Całkowite koszty 1,015.000 złr.

Rentowność tej kolei przedstawia się korzystnie. Pomijając już obliczenia rentowności sporządzone przez przedsiębiorcę, które może za różowo sprawę przedstawiają, mamy przed sobą obliczenie zrobione przez organa c. k. Dyrekcyi kolei państwowych, które podaie dochód brutto w kwocie 73.617 złr.

Gdyby ta kolej, tak jakby na to zasługiwała, wliczoną została do rzędu tych kolei, które kraj popiera przez objęcie $\frac{2}{3}$ części kapitału w obligacjach musiałby

kraj przejąć przeszło 666.000 złr. kapitału, od czego sam procent po 4% stanowi rocznie przeszło 26.600 złr.

Jedyna dotychczasowa pomoc kraju dla projektowanej kolei Kraków-Kocmyrzów polega w przyzwolonem przez Wydział krajowy odstąpieniu za minimalnym rocznym czynszem skrawka gościńca i rowu przydrożnego w długości około 10 kilometrów. Natomiast przypuszczać należy, że wskutek kolei obniżą się koszta utrzymania tego kawałka gościńca krajowego, które na tej przestrzeni są nader wysokie.

O ile komisya kolejowej wiadomo, pospieszy i Wydział powiatowy krakowski i gmina miasta Krakowa z pomocą, i tak n. p. ma miasto Kraków oprócz bezpłatnego odstąpienia pod budowę około 6.000 sążni gruntu subskrybować 40.000 zł. akcji zakładowych.

Ta pomoc oczywiście wystarczyć nie może i komisya kolejowa uznając użyteczność kolei Kraków-Kocmyrzów chętnie by proponowała Wysokiemu Sejmowi przyjęcie z natychmiastową pomocą dla tej kolei, gdyby nie wzgląd, że przez gwarantowanie szeregu kolei kapitał przeznaczony na popieranie kolei lokalnych już w zupełności zaangażowany został. Nie ulega jednak wątpliwości, że przynajmniej niektóre z tych kolei, okażą się tak rentownemi, że gwarancya obligacyi tych kolei nie będzie przedstawiała dla kraju żadnego wydatku i że odpowiednia część funduszu kolejowego będzie mogła być przeznaczoną na cele innych kolei.

Z uwagi na tę okoliczność a zastrzegając równocześnie dla Wydziału krajowego możność potrzebnej kontroli i ingerencyi,

Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Z chwilą, gdy fundusz na popieranie kolei niższego rzędu okaże się wskutek rentowności już subwencyonowanych kolei znowu częściowo płynnym, lub gdyby tenże fundusz odpowiednio podwyższonym został, upoważnia się Wydział krajowy do zakupna za kwotę 100.000 złr., akcji zakładowych kolei Kraków-Kocmyrzów, jeżeli koszta budowy tej kolei przez Wydział krajowy poprzednio zbadane i przyjęte zostaną.

Lwów, dnia 6. lutego 1898.

Zastępca przewodniczącego:

J. Męciński w. r.

Sprawozdawca:

Andrzej Potocki w. r.

