

Aleg. 75

# Sprawozdanie

Wydziału krajowego o budowie przedłużenia kolei lokalnej Piła-Jaworzno do kopalni gwarectwa Jaworznickiego i do miasta Jaworzna.

## Wysoki Sejmie!

Ruch na kolei lokalnej Piła-Jaworzno otwarto dnia 27. października 1900 r. Wynik eksploatacyjny za rok 1901 przedstawia się następująco:

### A. Dochody.

#### a) dochody z przewozu:

1. z przewozu osób cywilnych . . . . .	2.913 K. 14 gr.
2. " " wojskowych . . . . .	25 " 94 "
3. " pakunków . . . . .	7 " 34 "
4. " towarów przesyłkami pospiesz. . . . .	63 " 81 "
5. " " " zwykłemi . . . . .	22.358 " 80 "
razem . . . . .	<u>25.369 K. 03 gr.</u>

#### b) różne dochody:

dochody wynosiły . . . . .	37 K. 06 gr.
Ogółem wynosiły zatem dochody . . . . .	<u>25.406 K. 09 gr.</u>

### B. Wydatki:

#### a) wydatki na eksploatację:

1. Zarząd ogólny . . . . .	1.565 K. 41 gr.
2. Nadzór i konserwacja kolei . . . . .	12.488 " 58 "
3. Obsługa ruchu i spraw komercyjnych . . . . .	7.866 " 45 "
4. Obsługa parowozów i warsztatów . . . . .	10.963 " 60 "
razem . . . . .	<u>32.884 " 54 "</u>

#### b) inne wydatki:

wydatki te wynosiły . . . . .	8.748 K. 91 gr.
ogółem wynosiły zatem wydatki . . . . .	<u>41.633 K. 45 gr.</u>
w porównaniu z wykazanym dochodem . . . . .	25.406 " 09 "
okazuje się niedobór eksploatacyjny . . . . .	<u>16.277 K. 36 gr.</u>

Rok 1901 jest dla kolei lokalnej Piła-Jaworzno pierwszym rokiem obrachunkowym. Wynik eksploatacji, jak z powyższego wynika, jest bardzo niekorzystny.

Wykazany niedobór eksploatacyjny pozostaje na razie na rachunku zwłoki (Stundung) do wyrównania z ewentualnych nadwyżek eksploatacyjnych w latach następnych.

W roku 1902 uzyskano według prowizorycznych wykazów w czasie od 1. stycznia do 30. kwietnia dochód brutto 20.100 koron, t. j. w porównaniu za ten sam czas roku 1901 dochód większy o 15.059 koron.

Jakkolwiek cyfry te za rok 1902 przeszły wszelkie oczekiwania w pomyślnym rozwoju kolei, to przecież niema pewności takich dochodów z kolei, któreby wystarczyły na pokrycie kosztów prowadzenia ruchu i na pokrycie rat oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa, gwarantowanej przez kraj.

Główną przeszkodą w pozyskaniu transportów w odpowiedniej ilości jest założenie stacji końcowej „Jaworzno“. Stacja ta położona jest w polu o 3 kilometry od miasta Jaworzna i kopalni węgla gwarectwa Jaworznickiego. Prawie w tem samym oddaleniu jest z drugiej strony miasta stacja kolei północnej Ciężkowice na linii Szczakowa-Trzebinia, łącząca się bezpośrednio z głównymi liniami kolejowymi. Gwarectwo Jaworznickie połączone jest z koleją północną własną koleją górniczą, prowadzącą do Szczakowy, a gdy trudno kolei lokalnej konkurować z sąsiednimi głównymi liniami kolejowymi, więc jedynym sposobem poprawy stosunków transportowych na kolei lokalnej Piła-Jaworzno jest przedłużenie jej do samego miasta i złączenie jej bezpośrednio z kopalnią węgla gwarectwa Jaworznickiego.

Przez to pozyska się dowóz cały artykułów aprowizacyjnych dla przemysłowego miasta Jaworzna, a nadto pozyska się przewóz pewnej części produkcji kopalni węgla gwarectwa Jaworznickiego.

Z tych powodów wdrożył Wydział krajowy pertraktacje z c. k. Rządem i z interesentami, celem urzeczywistnienia tego przedłużenia.

Otóż c. k. Rząd skłonny byłby udzielić Towarzystwu akcyjnemu kolei lokalnej Piła-Jaworzno koncesyi na projektowaną linię o długości 3,329 kilometrów pod następującymi warunkami:

Kapitał budowy efektywny w kwocie 370.000 koron, miałby być dostarczony przez zaciągnięcie pożyczki bieżącej oprocentowanej po 4 od sta z 20 letnim terminem umorzenia, poczynającym się od otwarcia ruchu na projektowanym przedłużeniu kolejowym. Oprocentowanie i umorzenie tej pożyczki będzie zarachowywane na ciężar rachunku eksploatacyjnego względnie na ciężar rachunku gwarancyjnego.

Ruch prowadzić będzie Zarząd kolei państwowej na podstawie już zawartej z Zarządem kolei lokalnej Piła-Jaworzno umowy eksploatacyjnej z uwzględnieniem zmian wywołanych zmianą stosunków, które uregulowane będą dodatkową umową.

C. k. Rząd zapewni kolei lokalnej, że od dnia otwarcia ruchu na projektowanym przedłużeniu kolejowym transporta węgla jaworznickiego przeznaczone dla wschodnich linii kolei państwowych prowadzić będzie liniami kolei lokalnych Piła-Jaworzno i Trzebinia-Skawce z Jaworzna na Bołęcina do Spytkowic. Zarządy obu kolei lokalnych zapewnić jednak mają c. k. Rządowi cenę przewozową z Jaworzna do Spytkowic co najwyżej w takiej wysokości, by c. k. Zarząd kolei państwowej nie był narażony na żadne straty w porównaniu do cen przewozu węgla z kopalni gwarectwa jaworznickiego na Szczakowę, Oświęcim do Spytkowic.

Zapewnienie tych transportów węgla kolei państwowych miałyby jednak utracić swą moc obowiązującą z chwilą upaństwowienia kolei północnej albo z chwilą objęcia jej w zarząd państwa na ten wypadek, jeżeli c. k. Rząd oświadczy gotowość użyczenia towarzystwu kolejowemu w drodze subwencji środków potrzebnych do oprocentowania i umorzenia reszty pożyczki bieżącej niespłaconej w danym czasie.

Korzyści, jakie spodziewać się należy z projektowanego przedłużenia, są dla kolei lokalnej Piła-Jaworzno następujące:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. przewóz węgla dla kolei państwowych w minimalnej dotychczasowej rocznej ilości 8.000 ton po cenie przewozowej 7 hal. | 56.000 K. |
| 2. przewóz węgla do Kąt i Chrzanowa 2250 ton po 10 hal.   | 22.500 „  |
| 3. obecne dochody według pierwszych 4 miesięcy r. 1902 (20.100×3)   | 60.300 „  |

4. minimalne roczne zwiększenie się dochodów przez pozyskanie innych transportów z powodu przedłużenia linii . . . . .	20.000 K.
łączny dochód brutto . . . . .	158.800 K.
Od tego przeciętne koszta ruchu 4.000 K. od 1 km. . . . .	104.000 „
pozostaje nadwyżka . . . . .	54.800 K.
Roczne raty oprocentowania i umorzenia od pożyczki bieżącej w wysokości kosztów budowy projektowanego przedłużenia 370.000 koron . . . . .	około 27.800 „
Pozostaje przeto na częściowe pokrycie raty oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa . . . . .	około 24.000 K.

W rachubę powyższą są wzięte jedynie pewne transporta z pominięciem transportów prawdopodobnych.

Projektowane przedłużenie linii Piła-Jaworzno jest jednak korzystnym i dla sąsiedniej linii Trzebinia-Skawce, której dochody niestety w bieżącym roku nadzwyczaj się zmniejszyły. Gdy bowiem w r. 1901 w pierwszych 4 miesiącach dochody te dosięgły kwoty 108.644 koron, w r. 1902 spadły na kwotę 71.600 koron.

Przez prowadzenie węgla dla kolei państwowych z Jaworzna na Bołecin do Spytkowic, przychód brutto kolei lokalnej Trzebinia-Skawce wyniesie (8000.6) koron 48.000, bez znacniejszego podniesienia wydatków prowadzenia ruchu. Nadto przedłużenie kolei Piła-Jaworzno przysporzy kolei lokalnej Trzebinia-Skawce innych transportów.

W pierwszej linii jednak wyniknie korzyść dla krajowego funduszu kolejowego, gdyż już w pierwszych latach w czasie amortyzacji pożyczki bieżącej zwolniony będzie ten fundusz w pewnej części od pokrywania rat gwarancyjnych dla kolei lokalnej Piła-Jaworzno, gdy obecnie dochody nie wystarczają nawet na pokrycie kosztów prowadzenia ruchu, które Zarząd kolei państwowych przez pierwsze pięć lat kredytuje, ale po upływie tych 5 lat będą musiały być wyrównane. Prócz tego projektowane przedłużenie kolei Piła-Jaworzno, wpływając na powiększenie dochodów kolei lokalnej Trzebinia-Skawce, ulży krajowemu funduszowi kolejowemu dopłatę dziś rocznie około połowę wysokości raty oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa wynoszącą.

Gdy zatem przyjdzie do skutku przedłużenie kolei do m. Jaworzna jest ze wszech miar wskazane i korzystne. a oprocentowanie i umorzenie pożyczki na koszta budowy w kwocie najwyższej 370.000 koron jest zupełnie zapewnione, wnosi Wydział krajowy udzielenie tej pożyczki kolei lokalnej Piła-Jaworzno z krajowego funduszu kolejowego na procent 4 od sta z terminem umorzenia w ciągu lat 20. W ten sposób dostarczonoby funduszu potrzebnego w sposób jak najtańszy bez niebezpieczeństwa żadnego i bez żadnego obciążenia kraju.

Wydział krajowy nawiązał też pertraktacje z gwarectwem Jaworznickiem o przyznanie się pieniądze do kosztów budowy i ma wszelką nadzieję uzyskania pewnego udziału. W takim wypadku o wysokość tego udziału zmniejszyłaby się pożyczka bieżąca.

Wysoki Sejm uchwałą z dnia 8. lutego 1896 r. uczynił zawisłem udzielenie imieniem kraju na rzecz kolei lokalnej Piła-Jaworzno gwarancji dochodu potrzebnego do oprocentowania po 4 od sta i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 928.000 koron od zapewnienia przez interesentów na przeciąg 15 lat dostatecznej ilości frachtów na sekcji Jaworzno-Kąty.

Według sprawozdania sejmowej komisji kolejowej z dnia 6. lutego 1896 byłoby wystarczającym w tej mierze, jeżeli interesenci zobowiążą się do dostarczenia 4—5000 wagonów przesyłek towarowych na przeciąg 15 lat na przestrzeni 10 km. z Kąt do Jaworzna.

Właściciele kopalni węgla w Jeleniu koło Jaworzna złożyli też deklaracją z dnia 30. września 1898 r. dostarczać przez powyższy czas 4—5000 wagonów jakichkolwiek przesyłek na tej części linii, ale deklaracji tej c. k. Ministerstwo kolei żelaznych nie uznało za odpowiednią dlatego, że kopalnia jest wydzierżawioną i właściciele nie dysponują transportem wydobytego węgla. Z tego też powodu wstrzymało Ministerstwo udzielenie kwalifikacji popularnej dla obligów kolei Piła-Jaworzno.

Gdy jednak przez projektowane przedłużenie pozyskane będą o wiele znaczniejsze transporta aniżeli żądane wskutek powołanej uchwały sejmowej i to na długość całej linii kolejowej, byłoby wskazaniem odstąpienie od żądania zapewnienia przez interesentów

miejscowych na przeciąg 15 lat dostatecznej ilości frachtów na sekcji Jaworzno-Kąty, wskutek czego uzyskanie kwalifikacji pupilarnej dla obligów pierwszeństwa kolei lokalnej Piła-Jaworzno nie będzie ulegało trudnościom.

Wydział krajowy przeto wnosi:

### Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Upoważnia się Wydział krajowy do udzielenia zezwolenia Towarzystwu akcyjnemu „kolej lokalna Piła-Jaworzno“ na budowę bezpośredniego połączenia kolejowego obecnej stacji Jaworzno z kopalnią węgla gwarectwa Jaworznickiego względnie z miastem Jaworzniem;

2. upoważnia się Wydział krajowy do udzielenia temuż Towarzystwu kolejowemu z krajowego funduszu kolejowego na ciężar rachunku gwarancyi czteroprocentowej pożyczki bieżącej z 20 letnim terminem umorzenia w wysokości potrzebnej do przeprowadzenia budowy pod 1) wymienionej, w sumie najwyższej 370.000 koron pod warunkiem, a) że zwrot tej pożyczki z dochodów kolei odpowiednio zapewniony będzie; b) że c. k. Rząd zapewni towarzystwu kolejowemu wstawianie w rachunek prowadzenia ruchu rat rocznych oprocentowania po 4 od sta i umorzenia tej pożyczki z prawem korzystania z przyznanego kredytowania tychże należności prowadzenia ruchu.

3. Częściowo zmieniając uchwałę sejmową z dnia 8. lutego 1896., upoważnia się Wydział krajową do bezwarunkowego udzielenia imieniem kraju na rzecz kolei lokalnej Piła-Jaworzno na czas do końca roku 1968 gwarancyi dochodu potrzebnego do oprocentowania po cztery od sta wraz z umorzeniem prawidłowem kolejowej pożyczki pierwszeństwa w wysokości 928.000 koron.

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

Marszałek krajowy:

*A. Potocki* w. r.

Sprawozdawca:

*Kazimierz Laskowski* w. r.

Członek Wydziału krajowego.