

We Lwowie, dnia 13. października 1903.

Al. g. 434

Sprawozdanie

komisji kolejowej o sprawozdaniu z czynności Dep. IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 30. listopada 1901 do 1. grudnia 1902 r.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdanie z czynności Departamentu Wydziału krajowego w sprawach kolejowych ogranicza się na czas do końca listopada 1902 r. Stąd wynika konieczność uzupełnienia tego sprawozdania za czas do końca roku 1902, a poniekąd także za pierwsze siedm miesięcy bieżącego roku.

Wydział krajowy omawia w pierwszej części tegoż sprawozdania koleje lokalne będące w budowie.

Budowa kolei lokalnej Przeworsk-Bachórz a względnie do Dynowa jest w pełnym toku i prawdopodobnie będzie w przepisany terminie do użytku publicznego oddaną. Uchwałą sejmową z 19. września 1903 r. uchwalono i zabezpieczono przedłużenie z Bachórza do Dynowa; budowę objęli przedsiębiorcy Ziembicki i Ilnicki, którzy linię do Bachórza budują, po cenach kosztorysowych. Przedłużenie to będzie gotowem w tym samym czasie, co kolej do Bachórza t. j. 1. września 1904 r.

Budowa przedłużenia kolei lokalnej Piła-Jaworzno została ukończoną a przedłużenie oddano do ruchu publicznego 5. sierpnia 1903 roku. Na drugim miejscu omawia sprawozdanie Wydziału krajowego koleje lokalne będące w ruchu.

Co do wyników eksploatacyjnych nadmienić należy, że dochody czyste za r. 1901 przez kraj popartych kolei lokalnych wzmożyły się w porównaniu do dochodów za r. 1900 i że zwolnienie kraju z tytułu tego poparcia od zobowiązań funduszu kolejowego wynosiło w r. 1901 — 41·3% w porównaniu z 33·1% w r. 1900, a mianowicie wynosiła nadwyżka dochodów nad wydatki ruchu:

przy kolei Borki-Grzymałów w r. 1901 40.088·79 K w porównaniu z r. 1900 37.144·87 K

" " Łupków-Cisna " 21.017·87 " wobec 7.097·44 "

przy kolei Trzebinia-Skawce 100.432·20 K wobec 70.789·80 K w r. 1900

" " Kraków-Kocmyrzów 22.898·85 " " 13.835·58 " " "

Przy kolei Chabówka-Zakopane niestety w r. 1901 dochód był cokolwiek mniejszy jak w r. 1900 a mianowicie wynosił on w r. 1901 109.984·62 K a w roku 1900 112.544·87 K.

Kolej Delatyn-Kolomyja-Stefanówka miała w r. 1900 jeszcze niedoboru 164.026·32 K a w r. 1901 nadwyżka dochodu nad wydatki ruchu już wynosiła 54.869·23 K przyczem się nadmienia, że część kosztów rekonstrukcyi linii wskutek powodzi w r. 1900 obciąża rachunek zwłoki kosztów eksploatacyi.

Z przyjemnością skonstatować należy, że dochód zwiększył się znacznie w r. 1902 w porównaniu z r. 1901 bo wynosiła nadwyżka dochodów w r. 1902:

przy kolei Borki-Grzymałów	45.573·11 K	w porównaniu do	40.088·79 K	r. 1901
" " Łupków Cisna	41.030·25 "	" "	21.017·87 "	" "
" " Trzebinia-Skawce	161.244·93 "	" "	100.432·20 "	" "

przy kolei Chabówka-Zakopane poszedł dochód bardzo znacznie w górę, a mianowicie:

wynosił dochód w r. 1902 143.635·72 K w porównaniu do 109.984·62 K w r. 1901 przy kolei Kraków-Koomyrzów 28.872·31 K w porównaniu z 22.898·85 K " kolej Piła-Jaworzno, która jeszcze w r. 1901 miała niedoboru 14.693·91 K już w r. 1902 osiągnęła małą nadwyżkę 400 koron.

Tylko kolej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka ma ciągle złe wyniki eksploatacji i przyniosła w r. 1902 tylko nadwyżkę 52.168·82 K w porównaniu z kwotą 54.869·23 K w r. 1901. Co do pierwszych siedmiu miesięcy roku 1903 nie można mieć dokładnego obrazu o ewentualnej nadwyżce dochodów nad wydatki ruchu, ale nie podlega najmniejszej wątpliwości, że na podstawie prowizorycznego zestawienia dochodów brutto jest zwiększenie ruchu i dochodów brutto na kolejach Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, Łupków-Cisna, Piła-Jaworzno a szczególnie na Trzebinia-Skawce.

Dochód bowiem brutto na kolei Trzebinia-Skawce wynosił w pierwszych siedmiu miesiącach r. 1903, 289.600 K w porównaniu z kwotą 183.066 K w tym samym okresie czasu r. 1902 a więc nadwyżka 106.532 K.

Przy kolei Łupków Cisna wynosiła ta nadwyżka dochodu brutto 10.912 K. a przy kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka 34.152 K.

Co do spodziewanych dochodów na przyszłość tych kolei nadmienia się co następuje:

Przy kolei Borki-Grzymałów nie należy się spodziewać zwiększonego ruchu, ponieważ ekonomiczne stosunki tej części kraju nie ulegną w najbliższym czasie żadnej zmianie.

Nie zachodzi także prawdopodobieństwo podwyższenia dochodów netto przy kolei Chabówka-Zakopane, nie należy się spodziewać zwiększonego dochodu brutto, a liczyć się należy z nieuniknionym wydatkiem wskutek znaczniejszej wymiany progów.

Delatyn-Kołomyja-Stefanówka należy niestety nietylko do ekonomicznie źle fundowanych kolei, a oprócz tego na znaczniesze koszty utrzymania z powodu złego stanu progów i złych obiektów między Gwoźdzcem a Horodenką. Kolej Łupków-Cisna była zawsze złą koleją, jedynie dodatni rezultat tej kolei jest, że wywołała przemysł lokalny a mianowicie prócz tartaku znaczną fabrykę szczotek, mebli giętych, klepek na beczki i t. p.

Co do Piła-Jaworzno spodziewać się należy znacznej poprawy wyników eksploatacji. Uchwałą sejmową z 11. lipca r. 1902 zabezpieczonem zostało przedłużenie tej kolei do gwarectwa jaworzniańskiego i do miasta Jaworzna. Od dnia 5. sierpnia 1903 prowadzi się już ruch do gwarectwa jaworzniańskiego i do miasta Jaworzna.

Na podstawie umowy z zarządem kolei państwowych pójdzie odtąd na całym szlaku Piła-Jaworzno w kierunku ku Spytkowicom 150.000 ton węgla dla celów ruchu kolei państwowych, które Zarząd kolei państwowych sprowadza z gwarectwa Jaworzniańskiego. Dalej przez przedłużenie kolei do miasta Jaworzna należy się spodziewać pozyskania stałego transportu węgla do fabryki galumaju w Kątach, która fabryka potrzebuje rocznie około 30.000 ton węgla. Niezawodnie i ruch osobowy na tym szlaku się zwiększy.

Również należy się spodziewać dalszego wzrostu dochodów na linii Trzebinia-Skawce. Przedewszystkiem bowiem cały węgiel dla kolei państwowych transportowany na linii Piła-Jaworzno pójdzie z Piły do Spytkowic na szlaku Trzebinia-Skawce, a część tego węgla pójdzie dalej aż do Skawiec.

Również należy się spodziewać większego ruchu towarowego (drzewnego) z „ruchu kartelowego“.

Spodziewać się także należy większego ruchu z Sierszy, ponieważ koleje państwowe zapotrzebowują się obecnie więcej jak dotychczas w węgle z kopalni galicyjskich.

Wogóle przypuścić należy, że dochody kolei lokalnych galicyjskich nie zmniejszą się w najbliższej przyszłości, a raczej spodziewać się należy wzrostu.

Już wyżej nadmieniono, że w r. 1901 wynosiło zwolnienie funduszu kolejowego przez dochody kolei lokalnych 41,3% tj. więcej jak o 8% niż w r. 1901, z przyjemnością atoli skonstatować należy, że już w r. 1902 zwolnienie funduszu kolejowego przez dochody kolei lokalnych dosięgły 46,27% rocznego obciążenia nominalnego, a ponadto uzyskał fundusz kolejowy od kolei Łupków-Cisna tytułem częściowego umorzenia kapitału dochodami tej kolei a to po raz pierwszy zwrot kapitału 19.500 koron.

Gdyby tedy nie zachodziła obawa, że wyniki eksploatacji kolei Przeworsk-Bachórz-Dynów będą mniej korzystne, możnaby przyjść do wyniku, że 200.000 koron, które po myśli sprawozdania komisji kolejowej z dnia 27. czerwca r. 1902 ma fundusz kolejowy rocznie do dyspozycji są za nisko oszacowane i że podług wyników eksploatacji fundusz kolejowy mógłby większymi kapitałami dysponować, jak to przyjęła komisja kolejowa w swem sprawozdaniu z dnia 27. czerwca r. 1902. Ale nie tylko obawa co do rentowności kolei Przeworsk-Bachórz, ale także przezorność i solidność wymagają ażeby w dalszej akcji kolejowej liczyć się z faktem, że w obecnej chwili tylko renta 200.000 koron jest do dyspozycji.

Uzupełniając sprawozdanie z czynności Dep. IV. Wydziału krajowego przedstawia komisja dochody i wydatki w porównaniu z r. 1900 i 1901, także za r. 1902.

1. Kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów.

I. Dochody z przewozu.

	1900 r.	1901 r.	1902 r.
1. Za przewóz osób cywilnych	27.069·63 K	28.524·38 K	29.225·17 K
2. " " " wojskowych	625·99 "	444·91 "	698·60 "
3. " " pakunków	390·83 "	383·98 "	359·55 "
4. " " towarów przesyłkami pospiesz.	9.340·43 "	4.700·47 "	5.794·47 "
5. " " " " " zwykłemi	85.441·49 "	86.218·85 "	86.009·39 "
Suma dochodów	122.868·37 K	120.272·59 K	122.087·18 K
II. Dochody różne	2.613·31 "	1.687·— "	1.160·55 "
Razem suma dochodów	125.481·68 K	121.959·59 K	123.247·73 K

I. Wydatki.

1. Zarząd ogólny	3.779·31 K	3.394·24 K	2.873·31 K
2. Nadzór i konserwacja kolei	24.579·17 "	21.714·70 "	18.102·66 "
3. Obsługa ruchu i spraw komercyjnych	15.730·16 "	14.264·45 "	12.968·06 "
4. Obsługa parowozów i warsztatów	35.276·88 "	31.905·59 "	25.825·38 "
Suma wydatków	79.365·52 K	71.278·98 K	59.769·41 K
II. Wydatki różne	8.971·29 "	10.591·82 "	17.905·21 "
Razem suma wydatków	88.336·81 K	81.870·80 K	77.674·62 K
Pozostaje nadwyżka dochodu	37.144·87 "	40.088·79 "	45.573·11 "

2. Kolej wąskotorowa Łupków-Cisna.

I. Dochody z przewozu.

	1900 r.	1901 r.	1902 r.
1. Za przewóz osób cywilnych	5.067·06 K	4.713·62 K	5.215·17 K
2. " " " wojskowych	52 "	15·97 "	4·26 "
3. " " pakunków	74·69 "	108·85 "	159·30 "
4. " " towarów przesyłkami pospiesz.	344·23 "	255·67 "	381·27 "
5. " " " " " zwykłemi	66.633·44 "	71.945·09 "	84.667·11 "
Suma dochodów	72.119·94 K	77.039·20 K	90.427·11 K
II. Dochody różne	646·61 "	184·88 "	761·10 "
Razem suma dochodów	72.766·55 K	77.224·08 K	91.188·21 K

I. Wydatki.

1. Zarząd ogólny	2.903·95 K	2.403·23 K	2.123·14 K
2. Nadzór i konserwacja kolei	28.421·94 „	20.535·26 „	15.493·16 „
3. Obsługa ruchu i spraw komercyjnych	13.511·36 „	13.060·74 „	14.181·14 „
4. Obsługa parowozów i warsztatów	16.139·60 „	14.468·59 „	12.788·69 „
Suma wydatków	60.976·55 K	50.467·82 K	44.586·13 K
II. Wydatki różne	4.692·56 „	5.738·39 „	5.571·83 „
Razem suma wydatków	65.669·11 K	56.206·21 K	50.157·96 K
Pozostaje nadwyżka	7.097·44 „	21.017·87 „	41.030·25 „

3 Kolej lokalna Trzebinia - Skawce.**I. Dochody z przewozu.**

	1900 r.	1901 r.	1902 r.
1. Za przewóz osób cywilnych	29.826·57 K	34.730·62 K	34.788·73 K
2. „ „ „ wojskowych	626·57 „	777·54 „	906·52 „
3. „ „ „ pakunków	294·47 „	347·16 „	381·03 „
4. „ „ „ towarów przesyłkami pospiesz.	243·31 „	1.073·29 „	2.037·99 „
5. „ „ „ „ „ zwykłemi	279.256·39 „	290.322·10 „	302.584·13 „
Suma dochodów	310.247·31 K	327.250·71 K	340.698·40 K
II. Dochody różne	18.315·79 „	6.572·79 „	32.855·59 „
Razem suma dochodów	328.563·10 K	333.823·50 K	373.553·99 K

I. Wydatki.

1. Zarząd ogólny	10.405·84 K	8.896·62 K	8.183·16 K
2. Nadzór i konserwacja kolei	81.525·— „	53.690·76 „	52.434·10 „
3. Obsługa ruchu i spraw komercyjnych	71.028·27 „	63.653·70 „	52.703·15 „
4. Obsługa parowozów i warsztatów	55.488·57 „	60.588·15 „	58.526·12 „
Suma wydatków	218.447·68 K	186.829·23 K	171.846·53 K
II. Wydatki różne	39.325·62 „	46.562·07 „	40.462·53 „
Razem suma wydatków	257.773·30 K	233.391·30 K	212.309·06 K
Pozostaje nadwyżka	70.789·80 „	100.432·20 „	161.244·93 „

4. Kolej żelazna Chabówka - Zakopane.**I. Dochody z przewozu.**

	1900 r.	1901 r.	1902 r.
1. Za przewóz osób cywilnych	117.321·45 K	138.286·70 K	140.642·55 K
2. „ „ „ wojskowych	3.847·94 „	5.595·02 „	4.012·21 „
3. „ „ „ pakunków	8.612·66 „	9.082·53 „	9.415·97 „
4. „ „ „ przesyłek pospiesz.	8.397·24 „	10.660·18 „	14.906·38 „
5. „ „ „ „ „ zwykłych	123.170·96 „	114.741·98 „	112.930·13 „
Suma dochodów	261.350·25 K	276.366·41 K	281.907·24 K
II. Dochody różne	8.362·— „	5.890·80 „	2.358·54 „
Razem suma dochodów	269.712·25 K	282.257·21 K	284.265·78 K

I. Wydatki.

1. Zarząd ogólny	7.175·39 K	7.143·85 K	5.767·49 K
2. Dozór i utrzymanie kolei	65.790·58 „	54.750·53 „	35.894·84 „
3. Służba ruchu i komerc.	40.989·92 „	39.030·95 „	34.636·20 „
4. Obsługa parowozów i warsztatów	36.727·90 „	49.095·66 „	44.819·01 „
Suma wydatków	150.683·79 K	150.020·99 K	121.117·54 K
II. Wydatki różne	6.483·59 „	22.251·60 „	19.512·52 „
Razem suma wydatków	157.167·38 K	172.272·59 K	140.630·06 K
Pozostaje czysty dochód	112.544·87 „	109.984·62 „	143.635·72 „

5. Kolej lokalna Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

I. Dochody z przewozu.

	1900 r.	1901 r.	1902 r.
1. Za przewóz osób cywilnych	89.138·57 K	108.053·97 K	115.009·02 K
2. " " " wojskowych	5.820·30 "	10.538·40 "	14.840·79 "
3. " " pakunków	1.300·91 "	1.936·98 "	1.906·53 "
4. " " towarów przesyłkami pospiesz.	8.991·82 "	13.617·12 "	17.570·06 "
5. " " " " zwykłemi	108.717·78 "	252.723·71 "	272.187·89 "
Suma dochodów	213.969·38 K	386.870·18 K	421.514·29 K
II. Dochody różne	10.556·25 "	25.549·50 "	10.403·32 "
Razem suma dochodów	224.525·63 K	412.419·68 K	431.917·61 K

I. Wydatki.

1. Zarząd ogólny	13.741·79 K	13.935·66 K	14.473·46 K
2. Nadzór i konserwacja kolei	137.313·83 "	124.195·43 "	150.812·46 "
3. Obsługa ruchu i spraw komerc.	50.042·19 "	43.393·39 "	35.400·58 "
4. Obsługa parowozów i warsztatów	84.789·44 "	106.497·97 "	103.256·18 "
Suma wydatków	285.887·25 K	288.022·45 K	303.942·68 K
II. Wydatki różne	102.664·70 "	69.528·—	75.806·11 "
Razem suma wydatków	388.551·95 K	357.550·45 K	379.748·79 K
Pozostaje niedobór	164.026·32 "	54.869·23 "	—
Pozostaje nadwyżka			52.168·82 "

6. Kolej lokalna Piła-Jaworzno

za czas pierwszego roku obrachunkowego, t. j. od dnia 27. października 1900 roku do dnia 31. grudnia 1901 r.

I. Dochody z przewozu.

	1900/1901 r.	1902 r.
1. Za przewóz osób cywilnych	3.653·59 K	2.498·38 K
2. " " " wojskowych	31·78 "	28·90 "
3. " " pakunków	8·80 "	11·21 "
4. " " towarów przesyłkami pospiesznymi	65·53 "	157·69 "
5. " " " " zwykłemi	23.212·01 "	32.188·97 "
Suma dochodów	26.971·71 K	34.885·15 K
II. Dochody różne	328·48 "	8.157·70 "
Razem suma dochodów	27.300·19 K	43.042·85 K

I. Wydatki.

1. Zarząd ogólny	1.922·23 K	1.370·84 K
2. Nadzór i konserwacja kolei	15.671·02 "	10.268·96 "
3. Obsługa ruchu i spraw komercyjnych	9.489·51 "	5.996·57 "
4. Obsługa parowozów i warsztatów	13.284·54 "	11.151·56 "
Suma wydatków	40.367·30 K	28.787·93 K
II. Wydatki różne	7.565·78 "	13.853·35 "
Razem suma wydatków	47.933·08 K	42.641·28 K
Pozostaje niedobór	20.632·89 "	—
Pozostaje nadwyżka	—	401·57 K

7. Kolej lokalna Kraków - Kocemyrzów.

I. Dochody z przewozu.

1.	Za przewóz osób cywilnych	17.928 33 K	21.235·54 K	22.385·81 K
2.	" " " wojskowych	279 03 "	480 09 "	647·84 "
3.	" " pakunków	119 90 "	175 14 "	150·72 "
4.	" " towarów przesyłkami posp.	1.588 56 "	977·38 "	3.211 08 "
5.	" " " " " zwykł.	53·712·55 "	77.484·92 "	75 142 48 "
	Suma dochodów	73.628·37 K	100.353·07 K	101.537 93 K
II. Dochody różne		3.576·74 "	2.150·06 "	2.166·22 "
	Razem suma dochodów	77.205·11 K	102.503 13 K	103.704·15 K

I. Wydatki.

1.	Zarząd ogólny	2.798 69 K	3.376·24 K	3.229 08 K
2.	Nadzór i konserwacja kolei	9.468 82 "	11.399 51 "	13.388·33 "
3.	Obsługa ruchu i spraw kom.	24.026·11 "	21.866·26 "	20.389·17 "
4.	" " parowozów i warsztatów	22.479·77 "	34.259·37 "	30.803 95 "
	Suma wydatków	58.773·39 K	70.901 38 K	67.810·53 K
II. Wydatki różne		4.596·14 "	8.702 90 "	7.021 31 "
	Razem suma wydatków	63.369 53 K	79.604·28 K	74.831·84 K
	Pozostaje nadwyżka	13.835 58 "	22.898·85 "	28 872·31 "

Prowizoryczne zestawienie dochodów krajowych kolei lokalnych za czas od 1. stycznia do końca lipca 1903.

Nazwa kolei	Dochody za czas od 1. stycznia do 31. lipca w roku		A. więc w roku 1903		Wynik na 1 klm. kolei
	1902	1903	mniej	więcej	
	w k o r o n a c h				
Borki - Grzymałów	68.498	68.600	—	102	2.079
Chabówka - Zakopane	145.056	151.600	--	6.544	3.526
Delatyn - Kołomyja - Stefan	196.448	230.600	—	34 152	2.059
Łupków - Cisna	49.888	60.800	—	10.912	2.432
Piła - Jaworzno	20.909	25.000	—	4.091	1.190
Trzebinia - Skawce	183.068	289.600	—	106.532	4.827

W trzecim rozdziale sprawozdania z czynności Dep IV. przedstawiono stan krajowego funduszu kolejowego Ponieważ Wydział krajowy osobnem sprawozdaniem do LW. 77.270/03 z 4. września r. 1903 sprawę tę omawia na podstawie nowszych dat, odsyła komisya do sprawozdania Wydziału krajowego powyżej przytoczonego, względnie do swego sprawozdania z dnia dzisiejszego, załatwiającego to sprawozdanie Wydziału krajowego.

W czwartym rozdziale swego sprawozdania omawia Wydział krajowy dalszy program poparcia kolei lokalnych na podstawie uchwał sejmowych z d. 4. lipca 1901

i 12. lipca 1902. Co do kolei lokalnej Janów-Jaworów należy nadmienić, że 1. listopada b. r. zamierzone jest otwarcie ruchu do Jaworowa.

W sprawie kolei Lwów-Podhajce przedłoży komisya kolejowa osobne sprawozdanie.

Co do kolei Tarnów-Szczucin przypomina się, że uchwałą sejmową z d. 18. września b. r. uchwalono zasadę budowy tej kolei o torze normalnym. Pertraktacye z Rządem co do udziału państwowego są w toku.

Co do kolei lokalnej Zakopane-Świnnica zauważa komisya jak następuje:

Na posiedzeniu z dnia 4. lipca roku 1902 powziął Wysoki Sejm następującą uchwałę:

„Petycyę konsorcyum kolejowego dla kolei Zakopane-Świnnica, oraz petycyę Towarzystwa Tatrzańskiego przekazuje się Wydziałowi krajowemu do zbadania i ewentualnie postawienia na najbliższej sesyi sejmowej odpowiedniego wniosku“.

W obec okoliczności, że zasoby funduszu krajowego absolutnie nie wystarczają dla zupełnego przeprowadzenia budowy kolei, popartych przez Wysoki Sejm uchwałami z 4. lipca 1901 i 12. lipca 1902, dalej wobec okoliczności, że kolej ta ma przede wszystkim znaczenie turystyczne, komisya kolejowa zgodnie z zapatrywaniem Wydziału krajowego nie może przedstawić wniosku o poparcie kolei Zakopane-Świnnica.

Na podstawie tego przedstawienia rzeczy wnosi komisya kolejowa:

Wysoki Sejm raeczy uchwalić:

Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 30 listopada 1901 do 1. grudnia 1902.

Przewodniczący:

Zaleski.

Sprawozdawca:

Kolischer.

