

Aleg. 605

Sprawozdanie

komisyi petycyjnej o petycyi Centralnego Związku galicyjskiego przemysłu fabrycznego w przedmiocie braku wagonów na kolejach państwowych.

Wysoki Sejmie!

Zadanie pomnożenia taboru kolejowego c. k. kolei państwowej, postawione w petycyi „Centralnego Związku galicyjskiego przemysłu fabrycznego“ uzasadnione jest tak ze stanowiska ogólnego, t. j. ze względu na całą sieć kolei państwowej, zachodnią i wschodnią, jakoteż ze stanowiska potrzeb kraju — a więc odnośnie do północno-wschodniej sieci teje kolei.

Nie wchodząc już bliżej w stosunki kolei zagranicznych, pod każdym względem lepiej wyposażonych — z samego porównania taboru poszczególnych kolei austriackich przekonać się można, że c. k. kolej państwowa stosunkowo najmniej ma towarowych wagonów i na cel odpowiedniego wyposażenia swych linii najmniejsze czyni wkłady. Austriacka statystyka kolejowa za rok 1903 podaje następujące charakterystyczne cyfry:

Na 1 kilometr długości kolejowej linii (pro 1 Kilometer der Betriebslänge) przypada:

Na kolei:	wagonów towarowych	kapitału wyłożonego na sprawienie wagonów towarowych koron
1. państwowej (sieć zachodnia i wschodnia (k. k. österr. Staatsbahnen)	4.16	20.600
2. czeskiej północnej (Böhmische Nordbahn)	6.17	19.175
3. północno-zachodniej (österr. Nordwestbahn)	6.53	19.842
4. południowej, linii austriackiej (Südbahn)	9.14	32.097
5. towarzystwa kolei państwowych (Staats-eisenbahn-Gesellschaft)	9.23	36.231
6. Gracko-Kaflaskiej (Gratz-Köflach)	10.79	24.822

Na kolei:	wagonów towarowych	kapitału wyłożonego na sprawienie wago- nów towarowych koron
7. Koszycko-Bogumińskiej, linia austryacka (Kaschau-Oderberger Bahn)	14.55	42.763
8. Busztechradzkiej (Buschtehrader Eisenbahn)	17.68	54 653
9. północnej Cesarza Ferdynanda (Kais. Ferdinands Nordbahn)	20.90	50.966
10. Osiecko-Cieplickiej (Aussig-Teplitzer Eisenbahn)	68.03	213.311

Z pośród wszystkich kolei austryackich ma więc c. k. kolej państwowa stosunkowo najmniej wagonów towarowych.

Ażeby ten niekorzystny stosunek wyrównać przynajmniej o tyle, ile wynika z przeciętnego wyposażenia kolei austryackich (wyłączając kolej Aussig-Teplitz, ze względu na specjalne warunki ruchu), musiałyby kolej państwowa prawie potroić swój tabor kolejowy.

Ow brak wagonów towarowych na austryackich kolejach państwowych w ogólności najdotkliwiej daje się we znaki na wschodniej sieci tych kolei, a więc w Galicyi i na Bukowinie.

Z końcem roku 1903 liczyła cała sieć kolei państwowych razem 12.170 kilometrów, z czego na Galicyę i Bukowinę (wraz z kolejami pozostającymi w administracji państwa) przypada 4.246 kilometrów.

W tym samym czasie posiadała kolej państwowa 49.174 wagonów towarowych, z czego na Galicyę i Bukowinę przypadało 15.368 wagonów.

Stosunek wagonów towarowych do długości kolejowej linii jest więc taki, że na zachodniej sieci kolei państwowej na 1 kilometr linii przypada 4.25 wagonów, na wschodniej zaś sieci 3.62 wagonów. Dla wyrównania tego stosunku musiałyby kolej państwowa zakupić i na użytek wschodniej sieci przeznaczyć 2.675 wagonów towarowych. Ponieważ jednak nie sama ilość wagonów, ile raczej ich większe lub mniejsze wyzyskanie decyduje o potrzebie nowych inwestycji, zatem i w tym kierunku cyfrowe uzasadnienie jest niezbędne.

Podług powołanej już statystyki kolejowej przeciętny wagon towarowy przejechał na całej sieci kolei państwowych 20.582 osiokilometrów (Achskilometer) w jednym roku. Jeżeli się jednak porówna osiokilometry i liczbę wagonów na sieci zachodniej z takimiż datami sieci wschodniej, to się okaże, że przeciętny wagon towarowy ujechał w roku na sieci zachodniej 16.900, zaś na sieci wschodniej 25.700 osiokilometrów, czyli, że wyzyskanie taboru kolejowego w Galicyi i na Bukowinie o 70% było lepsze, niż na Zachodzie.

Z przeciętnej chyżości pociągów towarowych (która na sieci państwowej jest nader niska) okazuje się dalej, że każdy wagon w Galicyi 270 dni w roku odbywał podróż, tak że po strąceniu dni świątecznych zaledwie 30 dni pozostało na załadowanie i wyładowanie tego wagonu.

Dowód to oczywisty, że wagony towarowe w Galicyi wcale nie próżnują, jak to podobno ma mieć miejsce na Zachodzie. W normalnych czasach, t. j. w tych kilku miesiącach do roku, gdy niema żadnego silniejszego ruchu sezonowego, liczne są zażalenia sfer interesowanych na niedostarczenie wagonów w dostatecznej ilości i na czas.

W okresach ruchu sezonowego stosunki pogorszą się niezwykle. Już w zeszłorocznej sesji Sejm był zniewolony urgować rząd do zapobieżenia brakowi wagonów na przewóz buraków do cukrowni. W tym roku wskutek zaabsorbowania znacznej części taboru manewrami wojskowymi, które na większą skalę odbywały się równocześnie w Czechach, Galicyi wschodniej i Tyrolu, już w połowie sierpnia nastąpił niezwykle dotkliwy brak wagonów, który naraził cały szereg przedsiębiorstw, jak liczne podolskie młyny, fabrykę sztucznych nawozów we Lwowie i inne, na ogromne straty. Po nieznacznej chwilowej poprawie znowu

w październiku b. r. zaostrzyła się sytuacja — tym razem nie wskutek manewrów, ale przez wzmoczenie jesiennego ruchu towarowego, któremu tabor kolejowy sprostaćby winien, a sprostać nie może.

Stacya Brody, potrzebująca obecnie dziennie po kilkadziesiąt wagonów, dostaje ich zaledwie po kilka. Wielki młyn w Grzymałowie, mający wysłać na termin około 25 wagonów, przez kilka dni nie dostaje ani jednego, nareszcie po wielkich zabiegach otrzymuje 5 wozów!

Możnaby przytoczyć bardzo znaczną liczbę takich przykładów — atoli już powyższe dwa są dostateczną ilustracją, jakim hamulcem ruchu towarowego, jakim źródłem szkód dla rolnictwa, przemysłu i handlu jest niedostateczność taboru — gdy nikt terminu dostawy dotrzymać nie może, gdy niejednokrotnie w braku odpowiednich magazynów kolejowych towar na powietrzu leżący się psuje.

Zarząd kolei państwowych składa winę na sfery interesowane — na sezonowy charakter naszego ruchu towarowego, twierdząc, że w normalnych okresach obecny tabor wystarcza i wystarczałby, gdyby ruch był równomiernie rozłożony na cały rok.

Nie ruch jednak, który nie zależy od woli ludzkiej, ale od natury produkcji i od ogólnych stosunków handlowych, ma i może się stosować do kolei — ale kolej winna stosować się do potrzeb ruchu.

W Galicyi tem więcej, że linie galicyjskie — zwłaszcza główne — należą ogółem do najrentowniejszych w całej sieci kolei państwowych.

Zamiast w sposób naturalny i jedynie skuteczny, t. j. przez powiększenie taboru zaradzić fatalnym następstwom braku wagonów towarowych, używa kolej państwowa specjalnie na wschodniej sieci środków, które sytuację tylko pogorszyć mogą. Oto skraca do połowy regulaminowy termin załadowania i wyładowania wagonów — a termin dostawy (Lieferzeit) przedłuża o cały dzień.

Niedość więc, że Galicya względnie i bezwzględnie mniej ma wagonów towarowych, jak inne kraje koronne, to jeszcze w dodatku pod względem przepisów kolejowego regulaminu o wiele ostrzej i niekorzystniej jest traktowana.

Oprócz więc żądania wyraźnego w proponowanej petycją rezolucyi, należałoby jeszcze zażądać:

1. Przywrócenia normalnego terminu załadowania i wyładowania wagonów:

2. Zniesienia przedłużenia terminu dostawy (Lieferfristzuschlag) ustanowionego taryfą lokalną c. k. kolei państwowej, Część 2, Zeszyt 2, rozdział A, punkt X.

Komisyja petycyjna wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić następującą rezolucyę:

„Wzywa się c. k. Rząd, by ujemnym następstwom niedostatecznego wyposażenia taboru towarowego oraz przepisów o ładowaniu i dostawie na c. k. kolei państwowej wogóle, a na północno-wschodniej jej części w szczególności — któreto następstwa co roku silniej dają się we znaki, a szczególnie w r. b. rolnictwu, przemysłowi i handlowi galicyjskiemu niezwykle przyniosły szkody — zapobiegł jak najrychlej:

- 1) przez wydatne uzupełnienie taboru;
- 2) przez przywrócenie normalnego terminu załadowania i wyładowania wozów;
- 3) przez zniesienie przedłużenia normalnego terminu dostawy o 24 godzin dla sieci północnowschodniej.

Zast. przewodniczącego:

Michałowski w. r.

Sprawozdawca:

Michalski w. r.

