

Aleg. 608

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. stycznia 1904 r. do 30. czerwca 1905 r.

Wysoki Sejmie!

W ciągu okresu 1 $\frac{1}{2}$ rocznego, objętego powyższem sprawozdaniem Wydziału krajowego sieć krajowych kolei lokalnych powiększyła się o jedną linię kolejową o długości 46.248 kilom. przez wybudowanie wąskotorowej kolei Przeworsk-Bachórz, która w dniu 8. września 1904. r. oddaną została do użytku publicznego. Wliczając tę linię kolejową, obejmuje obecna sieć kolei lokalnych 7 linii kolejowych o długości budowlanej linii 343.958 km. Ponadto przyczynił się kraj do budowy c. k. kolei państwowych Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadów bezzwrotnym datkiem w wysokości 2 $\frac{1}{2}$ miliona K oraz przejął akcyje zakładowe kolei lokalnej Kraków-Kocmyrzów w sumie imiennej 200.000 K, kolei Lwów-Jaworów w sumie 300.000 K wreszcie kolei Tarnopol-Zbaraż w sumie 600.000 K. Ostatnia z tych kolei znajduje się obecnie w stadium budowy, którą prowadzi c. k. rząd.

Oprócz powyższych linii zaangażowany jest krajowy fundusz kolejowy w budowie dalszych linii kolejowych, a mianowicie:

1. Uchwałą z dnia 13. października 1904. r. przyznał Wysoki Sejm na rzecz kolei Tarnów-Szczucin gwarancję dla pożyczki pierwszeństwa w sumie imiennej 2 milionów K. Budowa powyższej kolei lokalnej, oddana w przedsiębiorstwo firmie Breiter-Szymberski, rozpoczęła się w sierpniu b. r., a Wydział krajowy przewiduje, że w połowie października 1906. budowa ta w całości ukończoną zostanie;

2. Uchwałą z dnia 13. października 1904. r. upoważnił Wysoki Sejm Wydział krajowy do objęcia imieniem kraju akcyj pierwszeństwa kolei lokalnej Lwów-Podhajce w sumie 2,150.000 K. Budowa tej kolei, której przeprowadzenie spoczywa w ręku c. k. rządu, jest w toku.

3. Uchwałą powziętą w ciągu bieżącej sesji upoważnił Wysoki Sejm Wydział krajowy do objęcia imieniem kraju akcyj pierwszeństwa kolei lokalnej Złoczów-Sasów-Usznia w sumie 300.000 K. Budowa tej kolei rozpocznie się prawdopodobnie w najbliższych latach.

Biorąc za podstawę obliczeń jedynie tylko wymienione na wstępie 7 linii kolei lokalnych, które w ciągu czasu od 12. sierpnia 1897. r. (otwarcie kolei Borki Wielkie-Grzymałów) do końca okresu sprawozdawczego zbudowane i do użytku publicznego oddane zostały, wynosi obecnie długość budowlana tych linii kolejowych 343.9 km., ich kapitał zakładowy 31,647.800 K, w czem udział kraju kwotę 19,138.000 K, udział państwa 7,370.400 K, udział interesentów lokalnych 5,139.400 K wynosi. Procentowo udział tych trzech czynników przedstawia się w ten sposób, iż w całym kapitale zakładowym partycypuje kraj w stosunku 60.4%, państwo w stosunku 23.4%, zaś interesenci miejscowi w stosunku 16.2%. Udział kraju jest mniej więcej równy

odpowiada bowiem przy wszystkich liniach, z wyjątkiem kolei Chabówka-Zakopane (39%), normie ustawowej około $\frac{2}{3}$ części kosztów budowy tj. około 66%. Udział państwa waha się od 0% przy kolei Łupków-Cisna do 52,8% przy kolei Chabówka-Zakopane. Udział interesentów miejscowych wynosi od 7,4% (kolej Przeworsk-Bachórz) do 33,65% (kolej Łupków-Cisna).

Obliczając kosztą budowy na 1 km. wypadła przeciętna cyfra okragło 90.000 K. W rzeczywistości wynosiły kosztą budowy od 55 150 K (Borki Wielkie-Grzymałów) do 133.999 K (Chabówka-Zakopane). Przekiętna 90.000 K kosztów budowy na 1 km jest cyfrą stosunkowo wysoką, jeżeli się zważy, że chodzi tutaj o budowę kolei „lokalnych“, a więc z natury swej wymagających bardziej ekonomicznego sposobu budowy i taniej eksploatacji. Wysokość kosztów budowy tłumaczy się jednak tem, iż niektóre z linii dotychczas budowanych były w rzeczywistości raczej liniami głównymi drugorzędnymi, niż lokalnymi, a wymogi wojskowości stawiane przy budowie linii galicyjskich przyczyniają się również bardzo znacznie do podniesienia kosztów budowy. Komisya kolejowa sądzi jednak, że w obec niezbędnej potrzeby dalszego i to systematycznie przeprowadzić się mającego rozwoju sieci kolei lokalnych w Galicyi w obec dalej pewności, iż wiele dalszych linii jedynie przy niskim kapitale budowy dostarczyć będzie mogło odpowiedniego oprocentowania włożonych w nie funduszów krajowych, uwzględniając w końcu stan finansowy kraju, który zakreśla ściśle granicę pomocy finansowej kraju w zakresie budowy kolei lokalnych — wypadła dążyć koniecznie do zastosowania w przyszłości możliwie taniego typu budowy i możliwie ekonomicznego typu eksploatacji. W tym duchu proponuje też Komisya rezolucyę, wzywającą Wydział krajowy, by jaknajspieszniej przeprowadził studia nad budową i administracją tzw. trzeciorzędnych, drogowych, gospodarczych itp. kolei żelaznych, oddających niezmiernie doniosłe usługi społeczeństwu państw środkowej i południowej Europy. Przy tej sposobności należy też wziąć pod rozwagę sprawę urządzenia i eksploatacji kolei drogowych bez szyn oraz sprawę stosowania odmiennego typu motorów.

Dochody kolei lokalnych, wykazane w sprawozdaniu za przeciąg 4 lat 1901—1904 (kolej Przeworsk-Bachórz pozostawała w ruchu dopiero od 8. września 1904 r.) wykazują wszystkie stałą tendencyę rozwoju zwykowego. Licząc w stosunku do 1 km. linii kolejowej, wynoszą te dochody od 4.200 K (Łupków-Cisna) do 11.842 K (Trzebinia-Skawce). Na 6 powyższych linii (z wyłączeniem kolei Przeworsk-Bachórz) zaliczyć należy jedną (Trzebinia-Skawce) do kolei lokalnych wyjątkowo dobrze się rentujących (5,42% od całego kapitału zakładowego), dwie linie dają dochody bardzo znaczne, bo przeszło 8.000 K na 1 km., reszta linii wykazuje ruch zarówno osobowy jak towarowy mierny, choć jeszcze w normalnych warunkach, przy bardzo prostym i gospodarczym systemie administracyjnym, wystarczający na pokrycie nietylko kosztów ruchu, ale dający jeszcze pewną skromną nadwyżkę jako czysty zysk eksploatacyjny.

Ponieważ jednak nie same dochody, ale również wydatki wpływają na wynik finansowy ruchu kolejowego, należy wskazać, iż właśnie cyfra wydatków jest przy jednej z tych linii kolejowych niestosunkowo wysoką. Z przyczyn, które szukać należy w samej pierwotnej budowie kolei Delatyn-Stefanówka, stosunek procentowy wydatków do dochodów przedstawia się przy tej linii nadzwyczaj niepo myślnie, wydatki bowiem dosięgają obecnie 97% dochodów. Jeżeli się uwzględni, że nieopkryte niedobory eksploatacyjne tej linii z lat poprzednich wynosiły z końcem 1904 r. jeszcze pokaźną kwotę 132.385 K, to przy rentowności wynoszącej obecnie 0,14% kapitału zakładowego, kraj nie może się spodziewać z tej kolei w ciągu najbliższych lat żadnych dochodów od bądź co bądź bardzo pokaźnej sumy 6,100.000 K, udzielonej w formie gwarancyi pożyczki pierwszeństwa na budowę tej linii kolejowej. Do kolei Delatyn-Stefanówka dopłaca więc kraj corocznie około 250.000 K czyli że $\frac{1}{3}$ całej dotacji funduszu kolejowego służy na pokrycie niedoboru jednej linii kolejowej. Wobec tak wysokiej kwoty niedoborowej stanowi sprawa podwyższenia dochodów i obniżenia wydatków tej kolei oraz łącząca się z tem sprawa częściowego zwolnienia przeciążonych gwarancyami powiatów i miast przy pomocy skarbu państwa nader poważną kwestyę* studyów i przedsięwzięć się mających kroków i zarządzeń ze strony Wydziału krajowego. Nader słaby ruch towarowy na tej kolei, wynoszący zaledwie 606 ton na 1 km., czyli zaledwie $\frac{1}{11}$ część ruchu towarowego (6.999 ton na 1 km.) kolei Trzebinia-Skawce a połowę ruchu innych najgorszych stosunkowo linii lokalnych, dowodzi, iż taryfy obowiązujące na tej kolei, przecina-

jącej trzy nader urodzajne powiaty pokuckie, niezupełnie zdają się odpowiadać stosunkom, do których kolej ta z natury rzeczy przystosować się musi.

Stosunek procentowy wydatków do dochodów poprawia się z roku na rok coraz pomyślniej dla wyników finansowych krajowej gospodarki kolejowej. Wyłączając kolej Stefanówka-Delatyn, przedstawia się ten stosunek przeciętnie w cyfrze nie przekraczającej 60%, a przy kolei Trzebinia-Skawce nie dochodzi nawet 50%. Podnosząc te wyniki eksploatacyjne z uznaniem dla administracji kolejowej, sądzi Komisya, iż należy w kierunku ekonomicznej administracji nietylko wytrwać, ale, ile możliwości, dalej jeszcze postąpić zwłaszcza tam, gdzie ruch osobowy i towarowy nie ma warunków szybkiego rozwoju zwykłego.

Wskutek pomyślnego stosunkowo rozwoju dochodów i ogłędnej gospodarki, dają koleje lokalne coraz lepsze wyniki finansowe. Uchwałą z dnia 13. października 1904 r. oznaczył Wysoki Sejm zwolnienie rocznego obciążenia krajowego funduszu kolejowego przez dochody kolei lokalnych w sumie 300.000 K. Rzeczywiste nadwyżki eksploatacyjne kolei lokalnych gwarantowanych przez kraj wynosiły w czteroleciu 1901—1904 kwoty 239.963 K, 290.726 K, 296.275 K i 337.239 K. Sądząc na podstawie wyników dochodowych za trzy pierwsze kwartały b. r. (+ 163.368 K w stosunku do 3 pierwszych kwartałów 1904 r.), spodziewać się należy, że rok 1905. wykaże wyższą jeszcze cyfrę nadwyżek eksploatacyjnych niż rok poprzedzający. Mimo to Komisya kolejowa nie proponuje żadnej zmiany w powyższej uchwale z dnia 13. października 1904 r., wyczekując rezultatów eksploatacyjnych z dłuższego czasu.

Niedostateczny jeszcze rozwój sieci kolei lokalnych w Galicyi spowodował Komisję kolejową do przedstawienia rezolucyi pod 2. i 3., przyczem zdaniem Komisyi podnieść należało, iż państwo powinno bardziej intensywnie, niż dotychczas popierać akcyę budowy nowych linii kolejowych w naszym kraju.

Te same względy tłumaczą i uzasadniają rezolucye pod 5. i 6. dotyczące sprawy budowy dalszych linii kolei lokalnych w powiatach, które dotąd z dobrodziejstwa tego środka komunikacyjnego wcale nie korzystają a brak jego dotkliwie odczuwają.

Zapowiedziana przez c. k. rząd akcyja upaństwowienia kolei północnej ces. Ferdynanda nakłada na Komisję obowiązek zwrócenia uwagi Wysokiego Sejmu w formie rezolucyi pod 4. na konieczność bezzwłocznego rozpoczęcia pertraktacyi z c. k. rządem o przejęcie na skarb państwa dwóch kolei lokalnych, których warunki i stosunki eksploatacyjne doznałyby wskutek upaństwowienia kolei północnej radykalnej zmiany. Są to koleje Trzebinia Skawce i Pila-Jaworzno. Rentowność obu tych linii, w których kraj zaangażowany jest bardzo poważną kwotą 5,564 000 K (z czego 266.000 K w akcyjach pierwszeństwa, reszta w obligacyach), opiera się przeważnie na dochodach z przewozu węgla, z którego znaczna część służy celom kolei państwowych. Upaństwowienie kolei północnej mogłoby wywołać dążenie c. k. rządu do zmienienia kierunku przewozu węgla, dla kolei państwowych przez skierowanie tego ruchu w całości lub przynajmniej w części wprost na Kraków. Upaństwowienie obu tych linii jest nadto rzeczą konieczną z tego względu, że stanowią one wspólnie z resztą obecnych i przyszłych kolei państwowych (linii głównej kolei północnej oraz jej kolei lokalnej) jedną organicznie związaną całość, a więc powinny być wcielone do sieci państwowej jednocześnie z wykupnem kolei północnej.

Wobec niezmienionych od przeszłego roku stosunków uznała Komisya za potrzebne powtórzyć rezolucyę pod 7).

Rezolucya wreszcie pod 8. uzasadnioną jest motywami odnośnego wniosku pp. A. Lubomirskiego i L. Pinińskiego, które Komisya uznała za zupełnie słuszne i doniosłego dla kraju znaczenia.

Na podstawie powyższych wywodów Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 1. stycznia 1904. do 30. czerwca 1905.

2. Wobec niedostatecznego jeszcze rozwoju sieci kolejowej w Galicyi, co występuje na jaw w fakcie, iż wiele powiatów nie korzysta dotychczas wcale z do-

brodziejstwa tego środka komunikacyjnego — Sejm wzywa c. k. rząd, by to zaniebdanie kraju usunął w jak najkrótszym czasie 1. przez budowanie ważniejszych linii kolejowych jako kolei głównych kosztem państwa, 2. przez wydatniejszą pomoc finansową przy budowie kolei lokalnych przez kraj podjąć się mającej.

3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by po wysłuchaniu opinii krajowej Rady kolejowej przedłożył Sejmowi w sprawie dalszego systematycznego popierania budowy kolei lokalnych odpowiednie wnioski. Przed ułożeniem programu należy przeprowadzić studia, czy i o ile nie dałoby się w kraju wprowadzić typu kolei o bardziej ekonomicznym sposobie budowy oraz prostszej, a więc tańszej eksploatacji.

4. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by wobec rozpoczętych przez c. k. rząd pertraktacyj o upaństwowienie kolei północnej ces. Ferdynanda rozpoczął bezzwłocznie z c. k. rządem rokowania o przejęcie na rzecz skarbu państwa kolei lokalnych Trzebina - Skawce i Piła - Jaworzno i zdał o wyniku tych rokowań sprawę na najbliższej sesji sejmowej.

5. W załatwieniu petycji Rady powiatowej kossowskiej z dnia 12. października 1905 do L 3240/2438 Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by na podstawie przeprowadzonych studiów technicznych i komercyjnych rozpoczął rokowania z c. k. rządem, interesantami, ewentualnie także z Wydziałem krajowym bukowińskim w sprawie budowy kolei lokalnej z Kołomyi do Kosowa i Kut oraz przedłożył o wyniku tych rokowań sprawozdanie Sejmowi.

6. Petycę Wydziału powiatowego sanockiego w sprawie budowy kolei lokalnej ze Sanoka do Brzozowa oraz wnioski p. Tyszkiewicza w sprawie budowy kolei lokalnej z Rzeszowa do Tarnobrzega odstępuje się Wydziałowi krajowemu do zbadania i sprawozdania.

7. Sejm wzywa ponownie c. k. Rząd, aby zmusił akcyjne Towarzystwo chropińskie jako koncesyonariusza kolei lokalnej Tłumacz Pałahicze Tłumacz miasto do bezzwłocznego dopełnienia warunków koncesyi i otwarcia regularnego publicznego ruchu na tej kolei.

8. W załatwieniu wniosku pp. A. Lubomirskiego i Pinińskiego Sejm wzywa c. k. Rząd o dostarczenie większej ilości wagonów towarowych dyrekcjom kolei państwowych w Galicyi, a w szczególności liniom kolei lokalnych.

Zastępca Przewodniczącego:

Męciński.

Sprawozdawca:

Leo.