

We Lwowie, dnia 5. października 1909.

AL 590

Wniosek

posłów Andrzeja ks. Lubomirskiego, Starzyńskiego i tow. o prerachowanie baremu taryfowego c. k. kolei państwowych przez kolej żelazną Lwów-Belzec (Tomaszów) i ulepszenia rozkładu jazdy na tej ostatniej.

Wysoki Sejmie!

Kolej żelazna Lwów-Belzec, wybudowana na podstawie koncesyi z dnia 8. stycznia 1886 (dz. u. p. 20/886) — a otwarta dnia 28. października 1887 r. jest obecnie najstarszą koleją prywatną w Galicyi.

Przez cały czas swej egzystencji, kolej ta kierując się wyłącznie egzystycznymi pobudkami prywatnego przedsiębiorstwa, nie uwzględniała wcale ekonomicznych stosunków i potrzeb okolicy i kraju. Na udowodnienie tego twierdzenia posłużą następujące cyfry :

Ruch osobowy i towarowy na kolei żelaznej Lwów-Belzec wynosił :

W roku 1888 2,613.494 osobowych kilometrów i 2,313.047 ton kilometrów.

W roku 1907 17,539.776 osobowych kilometrów i 5,288.129 ton kilometrów.

Pomimo tak olbrzymiego przyrostu ruchu, taryfy tej kolei przez lat 20 pozostały bez zmiany i należały do najwyższych w całej Austrii.

W relacji Lwów-Belzec pobierała kolej Belzecka następujące należitości za przewóz towarów na odległość 92 kilometrów.

K l a s a t a r y f o w a

I	II	A	B	C	Sp. T. 1	Sp. T. 2	Sp. T. 3
G r o s z y z a 100 k i l o g r a m ó w							
192	155	118	107	98	111	55	59
Stawki taryfowe tej wysokości obowiązują na kolei państwowej dopiero na odległość:							
150	150	160	200	320	220	130	170

K i l o m e t r ó w

Taryfa towarowa kolei żelaznej Lwów-Belzec była więc więcej niż 2 razy wyższą od takiejże taryfy c. k. kolei państwowych, co wynika również z tego faktu, że w roku 1907 przeciętny dochód z przewozu jednej tonny towaru na 1 kilometr, wynosił:

na szlakach państwowych 3.92 grosza

a na kolei Belzeckiej 8.45 grosza.

Dopiero gdy dywidendy wypłacone przez Towarzystwo kolei Lwów-Belzec przeszły wysokość 6% od całego kapitału zakładowego, skłonił c. k. Rząd to Towarzystwo w roku ubiegłym do pewnego obniżenia taryfy.

Że obecne taryfy kolei Belzeckiej pomimo tego obniżenia są jeszcze zawsze nie proporcjonalnie wysokie — udowodnią następujące przykłady:

Należytość kolejowa:

W obrocie między stacyami	Na odległość kilometrów	Taryfa osobowa		Taryfa towarowa klasy							
		II kl.	III kl.	I	II	A	B	C	Sp. T. 1	Sp. p. 2	Sp. T. 3
		od osoby Kor.		groszy za 100 kilogramów							
Lwów-Belzec	92	7.—	3.50	155	137	106	87	63	82	55	50
Podług zaś taryfy kolei państwowej włącznie z należytością stacyjną wypada na odległość km.	92	5.10	2.80	131	113	80	63	48	62	48	44
Zatem taniej o		1.90	0.70	24	24	26	24	15	20	7	6

Powyższe różnice rosną progresywnie, gdy posyłka między dwiema stacyami c. k. kolei państwowej przechodzi przez kolej Belzecką jako najkrótszą rutę.

Na przykład:

Odległość ze Stanisławowa do Sokala wynosi przez kolej Belzecką (Lwów-Rawa Ruska) 273 kilometrów.

Przewóz wagonu kartofli podług taryfy obliczonej przez tę rutę kosztuje 127 koron. Natomiast długość ruty kolejowej prowadzącej ze Stanisławowa do Sokala wyłącznie przez szlaki państwowe, t. j. przez Lwów-Jarosław, wynosi 424 kilometrów, ale transport przez tę rutę kosztuje tylko 102 K. Pomimo więc, że ruta państwowa dłuższą jest o 151 km. od ruty mieszanej — przecież jeszcze jest o 25 K na wagonie tańszą.

Podobne stosunki panują na kolei Belzeckiej przy osłudze ruchu osobowego.

Z sześciu pociągów kursujących między Lwowem a Sokalem przez Rawę Ruską najspieszniejszy odbywa tę drogę (133 km.) w pięć i pół godzin, to znaczy że porusza się z chyżością zaledwie 24 kilometrów na godzinę.

Wobec nadzwyczaj wysokich taryf, małej chyżości i złych połączeń — kolej żelazna Lwów-Belzec nie może spełnić tego gospodarczego zadania, które z natury rzeczy przypadło jej w udziale, jako linii łączącej dwa ludne, żyzne powiaty, kilka miast i miasteczek ze stolicą kraju.

Już od szeregu lat ponawiane starania o upaństwowienie tej kolei prywatnej nie przyniosły dotąd żadnego pozytywnego rezultatu.

Na XII. sesyi parlamentu (w roku 1897) przedłożył wprawdzie c. k. Rząd projekt ustawy o upaństwowieniu kolei Bełżeckiej za ryczałtową kwotę wykupna 4,108.400 zł., jednakże przedłożenie to ugrzęzło w komisji kolejowej.

Natomiast w maju roku bieżącego zawarł c. k. Rząd z Towarzystwem kolei Lwów-Bełzec umowę, mocą której wydzierżawił tę linię za roczny czynsz 419.192 K. z tem prawomocnem zastępowaniem, że za rentę tej samej wysokości może każdej chwili powyższą koleją wykupić.

Należało przypuszczać, że po wzięciu przez państwo kolei Bełżeckiej w dzierżawę, nieróżniącą się wcale od istotnego wykupna, wyżej opisane, pożąłowania godne stosunki, radykalnej ulegną zmianie na lepsze.

Ale i ta usprawiedliwiona nadzieja zawiodła.

Rozkład jazdy i taryfy kolei Bełżeckiej pozostały dotąd bez zmiany.

C. k. Ministerstwo kolejowe zamierza wprawdzie rzekomo zaprowadzić na kolei Bełżeckiej nowy barem taryfowy c. k. kolei państwowych, jednakże bez przerachowania tego baremu, to znaczy, że znaczenie tej linii jako ruty transi-towej, łączącej ze sobą dwa szlaki kolei państwowej, będzie nadal jak dotąd całkiem iluzoryczne.

Kraj miałby zupełne prawo żądać od państwa, aby wydzierżawioną koleją Bełżecą traktowało na równi z liniami państwowymi — bez względu na finansowe wyniki.

W tym wypadku jednak nawet i względy finansowe nie stoją na przeszkodzie.

W przeciągu ostatnich dwóch lat (1907 i 1908) przyniosła eksploatacja kolei Lwów-Bełzec czysty dochód 496.000 K. rocznie.

Dochód ten należy powiększyć o kwotę 58.000 K, pobieraną przez koleją państwową od kolei bełżeckiej tytułem kosztów służby centralnej i używania wspólnego dworca, które to koszty, gdy ruch prowadzi państwo na własny rachunek odpadają.

Czysty dochód z eksploatacji kolei bełżeckiej ocenić więc można na 554.000 K rocznie, a że czynsz dzierżawny wynosi tylko 419.000 K więc pozostaje nadwyżka 135.000 K rocznie, którą państwo użyć może i powinno na ulepszenie rozkładu jazdy i obniżenie taryfy względnie przerachowanie baremu państwowego przez koleją bełżecą.

Opierając się na przytoczonych faktach, wnoszą podpisani:

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

Wzywa się c. k. Rząd :

- 1) aby na kolei żelaznej Lwów-Bełzec i szlaku sąsiednim Jarosław-Sokal zaprowadził pociągi osobowe kursujące z najwyższą dopuszczalną chyżością, posiadające bezpośrednie połączenie ze Lwowem ;
- 2) aby przez koleją żelazną Lwów-Bełzec przerachował całkowicie osobowy i towarowy barem taryfowy c. k. kolei państwowych.

Wnioskodawcy :

A. Lubomirski w. r., St. Starzyński, w. r.

Sapieha, Niezabitowski, Raciborski, St. H. Badeni, St. Mycielski, E. Mycielski, Tyszkiewicz, Winc. Krański, Jampolski, Jan Szeptycki, Schnell, K. Lubomirski, Dembowski, Urbański, L. Cieński, Czarkowski-Golejewski, Gnicwos, Piniński, Horodyski, Cielecki, Czartoryski.

[The page contains extremely faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the document. The text is scattered across the page and cannot be transcribed.]