

PROF. INŻ. DR. AL. WASIUTYŃSKI.

OD AUTORA

# KONKURENCJA RUCHU SAMOCHODOWEGO

W A R S Z A W A

ODBITKA Z „INŻYNIERA KOLEJOWEGO” № 4, 5 i 6 1930 R.







PROF. INŻ. DR. AL. WASIUTYŃSKI.

# KONKURENCJA RUCHU SAMOCHODOWEGO

656.13 (438)

W A R S Z A W A

ODBITKA Z „INŻYNIERA KOLEJOWEGO“ № 4, 5 i 6 1930 R.

Komisja stała Kongresu Międzynarodowego dróg żelaznych zaprosiła prof. inż. Dr. Al. Wasiutyńskiego na referenta XI-ej sesji Kongresu w sprawie konkurencji ruchu samochodowego we wszystkich krajach z wyjątkiem Ameryki, Wielkiej Brytanji, Chin, Japonji, Belgji, Hiszpanji, Francji, Italji, Portugalji i kolonji tych krajów.

Sprawa ta stanowi punkt XIII porządku dziennego Madryckiej Sesji Kongresu, zredagowany jak następuje: „Wpływ konkurencji samochodowej na przewozy towarowe i osobowe dróg żelaznych i najlepsze środki do zwalczania tej konkurencji z punktu widzenia linii kolejowych pierwszorzędnych i odgałęzień“. W wykonaniu tego polecenia inż. dr. Wasiutyński złożył referat, który został ogłoszony w Nr. 10 „Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer“ z r. 1929. Referat został opracowany na podstawie odpowiedzi otrzymanych od 15 zarządów kolejowych, należących do 10 krajów, na kwestjonarjusz, ułożony przez inż. dr. Wasiutyńskiego i przyjęty przez pozostałych koreferentów. W referacie swoim inż. dr. Wasiutyński streszcza i analizuje odpowiedzi otrzymane od zarządów kolejowych, przedstawia stan współczesny współzawodnictwa komunikacji samochodowej z drogami żelaznymi w innych krajach na podstawie ogłoszonych danych i stawia do uznania Kongresu swoje wnioski w tej sprawie“. Poniżej zamieszczamy w tłumaczeniu wyciąg z pomienionego referatu, zawierający rozbiór

otrzymanych odpowiedzi i obraz współzawodnictwa automobilizmu w innych państwach, prócz tych, do których był skierowany kwestjonarjusz.

Po złożeniu przez Inż. Dra A. Wasiutyńskiego sprawozdania, z którego wyciąg podajemy poniżej, Komitet Kongresu zwrócił się do niego z propozycją objęcia referatu ogólnego konkurencji samochodowej, streszczającego prace pięciu koreferentów tej sprawy na Kongresie madryckim, a mianowicie:

N<sup>o</sup> 1 C. B. Sudbrough'a (Ameryka, Chiny i Japonja); N<sup>o</sup> 2 Le Besnerais i Degardin'a (Belgja, Hiszpanja, Francja, Włochy, Portugalja i ich kolonje); N<sup>o</sup> 3 H. L. Wilkinson'a (Imperjum Brytyjskie); N<sup>o</sup> 4 dr. inż. Al. Wasiutyńskiego (inne kraje prócz wymienionych wyżej i Niemiec); N<sup>o</sup> 5 dr. Zietschmann'a (Niemcy).

Wszystkie te referaty były wydrukowane w numerach miesięcznika „Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer“, poczynając od lipca 1929 r.

Aby mieć możność łatwiejszego zestawienia danych, pochodzących z rozmaitych krajów, oraz wniosków referentów, dotyczących poszczególnych punktów omawianej sprawy, punkty te są omawiane w niniejszej pracy w porządku, w jakim zostały umieszczone w kwestjonarjuszu, rozesłanym do wszystkich zarządów kolejowych, uczestniczących w Kongresach Kolejowych.

BIBLIOTEKA  
WYDZ.  
ARCHITEKTURY

6194

## CZĘŚĆ I.

### Stan konkurencji ruchu samochodowego we wszystkich krajach z wyjątkiem Ameryki, Wielk. Brytanji, Chin, Japonji, Belgji, Hiszpanji, Francji, Italji, Niemiec, Portugalji i kolonji tych krajów.

#### I. Rozbiór otrzymanych odpowiedzi.

##### 1. *Wielkość ruchu samochodowego w kraju.*

Stosunek ilości pojazdów samochodowych do zaludnienia kraju waha się w szerokich granicach. Ilość mieszkańców, przypadająca na jeden samochód ciężarowy, wynosi: w Danji i w Szwecji 223 i 231, w Norwegji i Szwajcarji 310 i 362, w Finlandji — 559, w pozostałych krajach przewyższa 1000.

Ilość mieszkańców, przypadająca na jeden autobus i auto-kar, wynosi: w Norwegji i Finlandji 2330 i 2740, w Szwecji i Danji 3320 i 3770, w Szwajcarji i w Polsce 4860 i 10400, w pozostałych krajach oblicza się na dziesiątki tysięcy. Ilość mieszkańców na jeden samochód prywatny jest mniejsza od stu w Danji, Szwecji i Szwajcarji, waha się między 133 i 208 w Norwegji i Finlandji i jest znacznie większa w pozostałych krajach.

Ilość mieszkańców, przypadająca na jeden samochód bez różnicy rodzaju, zbliża się w Danji do cyfry istniejącej we Francji, w Finlandji odpowiada Niemcom, waha się między powyższymi dwiema cyframi w pozostałych krajach z wyjątkiem Polski i Czechosłowacji, w których jest znacznie wyższa.

Przeciętne zwiększenie roczne ilości samochodów jest bardzo różne. W większości krajów wynosi ono 20% do 30%, w niektórych innych np. w Szwajcarji i częściowo w Szwecji jest ono znacznie mniejsze, w niektórych natomiast, jak np. w Finlandji — dwa razy większe.

Zwiększenie to odpowiada zwiększeniu w innych krajach Europy i wahania jego winny być przypisane wahanom cen i innym okolicznościom miejscowym.

##### 2. *Regularne linje samochodowe w obrębie terytorjum obsługiwane przez koleje.*

Gęstość sieci regularnych linii samochodowych w krajach Europy, objętych ankietą, waha się od 5,5 km. na 100 km<sup>2</sup>. powierzchni kraju w Norwegji do 32,9 km. w Danji. Przeciętna długość jednej linii wynosi w większości krajów około 30 km., w Polsce równa się 41 km., w Szwajcarji tylko 11 km.

##### 3. *Linje samochodowe, konkurujące z drogami żelaznymi.*

Długość konkurencyjnych linii samochodowych w stosunku do długości sieci kolejowej wynosi od 21,3% w Danji, do 85% w Polsce; w Szwecji określono ją jako bardzo dużą, w pozostałych krajach jest ona mała, co jest skutkiem początki słabego rozwoju sieci samochodowej w niektórych krajach (Finlandja, Norwegja), początki zaś dobrej reglamentacji linii automobilowych (Szwajcarja).

##### 4. *Przewozy na konkurencyjnych liniach samochodowych.*

Danych o rozwoju przewozów towarowych na konkurencyjnych liniach samochodowych nie nadesłano. Odnośnych danych o przewozach osobowych również prawie niema. W Norwegji i Polsce przewozy pasażerów autobusami wynoszą około 5% przewozów koleją.

##### 5. *Przepisy, którym podlegają konkurencyjne linje samochodowe.*

a) Zezwolenie administracji. Z wyjątkiem Grecji i Indji holenderskich, gdzie ruch automobilowy nie jest poddany żadnym specjalnym przepisom, we wszystkich krajach eksploatacja regularnych linii automobilowych wymaga zezwolenia (licencji lub koncesji) władz administracyjnych.

Zezwolenie to jest udzielane zwykle przez miejscową administrację prowincjonalną, która liczy się przytem z interesami istniejących przedsiębiorstw komunikacyjnych. W Danji zezwolenie administracji miejscowej musi być potwierdzone przez Ministerstwo Robót Publicznych. W Norwegji i Szwajcarji zezwolenia udzielają władze centralne (Urząd Dróg i Mostów, Urząd Poczty i Dróg Żelaznych) na podstawie uprzedniej decyzji władz miejscowych.

W Szwajcarji przedsiębiorstwa, które otrzymują koncesje na ruch samochodowy, podlegają prawu o odpowiedzialności cywilnej, obowiązującemu przedsiębiorstwa kolejowe, jak również prawu o długości dnia pracy personelu i są obowiązane do ubezpieczenia swego personelu. Koncesje są zwykle udzielane na dziesięć lat. W Polsce zezwolenie jest wydawane tylko na jeden rok. Termin ważności zezwolenia w innych krajach nie jest podany. Odpowiedzi niektórych krajów (Danja, Polska, Szwecja) zapowiadają, że są tam w toku prace przygotowawcze do ujęcia w przepisy prawne ruchu samochodowego lub do zmiany istniejących przepisów.

b) Ogólny plan rozwoju sieci samochodowej. Ogólny plan rozwoju sieci regularnych linii samochodowych, w celu zabezpieczenia potrzeb publicznych, nie istnieje w żadnym kraju, z wyjątkiem może tylko Indji holenderskich na Sumatrze, gdzie wszystkie linje samochodowe należą do dróg żelaznych państwowych. Koncesjonariusze są wolni w wyborze kierunku linii, który zamierzają obsługiwać, chociaż z małymi wyjątkami przy rozpatrywaniu ich podań o pozwolenie, brana jest pod uwagę potrzeba linii projektowanej i interesy komunikacyjnych linii istniejących i na obszarach dostatecznie obsługiwanych, nowe zezwolenia nie są udzielane.

W Szwajcarji koncesjonowane linje obsługują obszary nie posiadające dróg żelaznych i uzupełniają z korzyścią sieć kolejową. Nie udziela się koncesji linjom samochodowym, któreby stanowiły poważną konkurencję dla dróg żelaznych.

c) Zapomogi. Zapomogi władz publicznych nie są udzielane regularnym linjom samochodowym nigdzie z wyjątkiem Norwegji, która przyznaje zapomogi w okolicach mniej zaludnionych i źle obsługiwanych pod względem komunikacji, oraz niektórych kantonów Szwajcarji, gdzie zapomogi są udzielane przeważnie w postaci częściowego pokrycia przez władze deficytów eksploatacyjnych.

d) Udział w wydatkach na utrzymanie dróg. W większości krajów, mianowicie w Danji, Norwegji, Holandji, Indjach holenderskich (kolonja Jawa), w Szwecji i Czechosłowacji, regularne linje samochodowe uczestniczą w wydatkach na utrzymanie dróg, płacąc podatki, z których dochód idzie na cel powyższy.

W Holandji i jej kolonji Jawie te podatki są przeznaczone również na pokrycie kosztów budowy dróg. Podatki te są pobierane od samochodów w stosunku do ich wagi własnej (w niektórych krajach w stosunku do wagi własnej i przebiegu), od opon i esencji. W Finlandji regularne linje samochodowe uczestniczą w wydatkach na utrzymanie dróg tylko w tym przypadku, gdy korzystają z dróg komunalnych. W Indjach holenderskich (kolonja Sumatra), w Polsce i w Szwajcarji regularne linje samochodowe uczestniczą w wydatkach na utrzymanie dróg tylko w razach wyjątkowych i w bardzo małej mierze, w Grecji nie uczestniczą wcale.

Drogi żelazne, które w krajach objętych ankietą stanowią przeważnie własność Państwa, ponoszą wszystkie wydatki związane z utrzymaniem i wymianą ich taboru, inwentarza i urządzeń, lecz są zwolnione od podatków specjalnych.

e) *Legalizacja taryf.* W Danji, w Finlandji i w Norwegji taryfy tak osobowe jak towarowe, w Holandji, w Szwecji i w Czechosłowacji tylko taryfy osobowe są ustalane przez władze, które udzielają zezwolenia (licencji, koncesji) na eksploatację. W Szwecji władze określają maksymalne stawki taryfy osobowej i towarowej. W Grecji i w Polsce przedsiębiorstwa samochodowe mogą same określać taryfy na swoich liniach.

f) *Monopol czy wolna konkurencja.* W żadnym kraju koncesje (licencje, upoważnienia) nie mają charakteru monopolu. Jednakże władze, zachowując sobie prawo udzielania koncesji na inne linie w tym samym kierunku, unikają wywołania szkodliwej konkurencji. Tylko w Grecji i w Polsce pozostawia się zupełną swobodę konkurencji.

g) *Pierwszeństwo w otrzymywaniu koncesji.* W żadnym kraju, gdzie swoboda konkurencji nie jest całkowicie nieograniczona, nie istnieją przedsiębiorstwa, korzystające z prawa pierwszeństwa do otrzymania koncesji na regularne linie samochodowe. Należy jednak zaznaczyć, że w Szwajcarii przedsiębiorstwa państwowe i wielkie towarzystwa mają zwykle pierwszeństwo w otrzymaniu koncesji ze względu na większe gwarancje finansowe, których mogą udzielić.

#### 6. *Taryfy na liniach samochodowych.*

W żadnym kraju nie istnieją wyraźne przepisy, ustalające wysokość stawek taryfowych regularnych linii samochodowych, i stawki te zależnie od okoliczności wahają się w szerokich granicach.

W niektórych krajach (Danja, Norwegja, Szwecja) przeciętna cena przejazdu pasażera na liniach samochodowych wynosi około 14 centymów złotych za kilometr, w innych krajach (Polska, Jugosławja, Czechosłowacja) ceny te są prawie o połowę niższe. Wobec tego, że ceny przejazdu pasażerów koleją w rozmaitych krajach różnią się znacznie mniej i wynoszą 6—8 centymów złotych w 3-ej klasie, wypada, że koszty przejazdu na regularnych liniach samochodowych są o 10 do 100% wyższe od kosztów przejazdu 3-cią klasą na kolejach.

Dane o taryfach towarowych na liniach samochodowych są bardzo nieliczne. Ceny przewozu samochodami za tonnę i kilometr wynoszą: w Norwegji 83 centymów złotych (koleją 11 do 12,5 cent zł.), w Szwecji od 70 do 1 fr. 11 cent. zł., w Indjach holenderskich (Jawa) 30 do 60 cent. zł. W Szwajcarii koszt przewozu towarów kolejami na km wynosi przeciętnie 1,20 fr. zł. od 10 t. i 0,90 fr. zł. od 5 t. Przewóz samochodami jest o 15 do 20% tańszy od przewozu koleją.

#### 7 i 8. *Skutki konkurencji regularnych linii samochodowych i wogóle ruchu samochodowego.*

Zarządy kolejowe stwierdzają wpływ konkurencji samochodowej na przewozy po ich liniach, jednak uważają za trudne określić osobno wpływ regularnych linii samochodowych i osobno innych sposobów komunikacji samochodowej.

Szwajcarskie koleje związkowe komunikują, że konkurencja nielicznych przyległych linii samochodowych niema dla nich znaczenia tak pod względem przewozu podróżnych jak towarów. Kolej Retyjska w Szwajcarii zaznacza, że przy obowiązujących obecnie prawach może się jeszcze nie obawiać wielkiej konkurencji ze strony samochodów.

W Polsce przewóz podróżnych na konkurencyjnych liniach samochodowych, wyrażony w pasażero-kilometrach, dochodzi do 5,5% przewozów na liniach kolejowych podległych konkurencji i straty dróg żelaznych nie przekraczają tej granicy.

Roczne straty w dochodach z przewozów osobowych skutkiem konkurencji ruchu samochodowego wszelkiego rodzaju wynoszą w Szwajcarii, Czechosłowacji i Indjach holenderskich około 8%, w Norwegji—12,5%. Według statystyki towarzystwa kolei holenderskich dochody z przewozu podróżnych wzrastały przeciętnie od r. 1917 do r. 1921 o 13% rocznie i zmniejszały się w przeciągu następnych lat o 4% rocznie. Wynikałoby stąd, że roczne straty przewozów na sieci holenderskiej dochodzą do 17%.

W Szwecji wiele lokalnych linii kolejowych odczuło, poczynając od r. 1913, zmniejszenie o 20 do 40% przewozów osobowych, które bezwątpienia należy przypisać samochodom. Koleje państwowe fińskie, szwedzkie, czechosłowackie komunikują, że zmniejszenie ruchu osobowego zaznacza się wyłącznie w przejazdach na małe odległości i że ogólny ruch osobowy zwiększa się. Koleje państwowe duńskie i greckie oświadczają, że nie mają danych dla odpowiedzi na to pytanie.

Straty w ruchu towarowym, wywołane konkurencją samochodową wynoszą w Norwegji 6,85%, w Szwecji 10% wpływów. Koleje państwowe szwedzkie zaznaczają, że zmniejszył się tylko ruch na małe odległości, podczas gdy na ogół ruch towarowy znacznie wzrósł. Szwajcarskie koleje związkowe oceniają swe straty w przewozach towarowych na 10% wpływów z tego ruchu i znajdują, że konkurencja regularnych linii samochodowych nie ma znaczenia dla tego ruchu, gdyż większa część przewozów odebranych kolejom została wykonana przez przedsiębiorstwa handlowe lub przemysłowe własnymi środkami lub okazjnie na zlecenie osób trzecich oraz przez przedsiębiorstwa transportowe stosownie do potrzeb klientów. Zupełnie taka sama sytuacja jest w Holandji, jak to wskazuje odpowiedź Towarzystwa Kolei Holenderskich.

Danych dotyczących konkurencji samochodowej dla ruchu towarowego z innych krajów nie nadesłano.

#### 9. *Ulepszenia w ruchu kolejowym dla zwalczania konkurencji samochodowej.*

Pośród przyczyn, skłaniających często pasażerów i ekspedytorów do używania samochodów zamiast kolei, odpowiedzi na ankietę wymieniają brak giętkości drogi żelaznej, który sprawia, że przewóz nie może się odbywać we wszystkich kierunkach, lecz tylko w pewnym ściśle określonym, który nie zawsze odpowiada potrzebom podróżnych i ekspedytorów. Ta „wada” jest niezmienną właściwością kolei i nie może być usunięta, również jak i stałe miejsce znajdowania się stacji, niekiedy mniej lub więcej oddalonych od zamieszkałych ośrodków, oraz niemożliwość zatrzymywania się w każdym miejscu na życzenie podróżnych lub ekspedytorów. Złagodzić te braki może tylko współdziałanie innych środków przewozowych, wymagających jednak przeładunku dla wykonania całkowitego przewozu. Te właściwości drogi żelaznej uwydatniają brak urządzeń do wykonywania całkowitego przewozu od drzwi nadawcy do drzwi odbiorcy.

Odpowiedzi na kwestjonariusz wskazują nadto na następujące główne przyczyny większego powodzenia ruchu samochodowego: w ruchu osobowym—niedostateczną częstość pociągów kolejowych i powolność ich kursowania, nieuwzględnianie potrzeb małych miejscowości przy układaniu rozkładów jazdy, niedogodną komunikację z liniami bocznymi, brak udogodnień w wagonach 3-ej klasy;—w ruchu towarowym (prócz kosztu przewozu według wartości towaru, patrz punkt 10) brak własnej obsługi samochodami ciężarowymi na stacjach o mniejszym znaczeniu, powolność przewozu, zwłaszcza na krótkich odległościach, formalności ekspedycyjne i in.

Środki, przedsięwzięte dla złagodzenia tych braków w ruchu osobowym, obejmują przede wszystkim ulepszenia w rozkładach jazdy, a mianowicie przyspieszenie biegu pociągów i zwiększenie ich liczby. Elektryfikacja niektórych linii pomogła osiągnąć ten cel w znacznym stopniu.

Środkiem prawie ogólnie stosowanym jest wprowadzenie w ruchu miejscowym pociągów lekkich i częstszych, na liniach o małym ruchu—w postaci wagonów motorowych i autobusów na szynach, z wprowadzeniem częstych przystanków między stacjami. W Czechosłowacji autobusy na szynach dały szczególnie dobre wyniki, zmniejszając czas przejazdu, upraszczając obsługę i zmniejszając wydatki eksploatacyjne. Autobus o wadze 7 tonn, posiadający trzydzieści miejsc siedzących i stojących, z wozem przyczepnym 5 tonnowym o tej samej ilości miejsc, posiadającym przedział na bagaż i przesyłki pośpieszone, stanowią pociąg, znacznie lepiej odpowiadający wymaganiom miejscowego ruchu osobowego niż dawniejsze pociągi mieszane. Te autobusy na szynach, których przeciętna szybkość dochodzi do 50 km na godzinę, mogą z powodzeniem współzawodniczyć z autobusami szosowymi pod względem szybkości i wygody i wprowadzenie ich znacznie zwiększyło ruch osobowy.



Z korzyścią były również zastosowane: ulepszenia połączeń pociągów na stacjach węzłowych, wprowadzenie pociągów bezpośrednich na odgałęzieniach, zmniejszenie ilości pociągów mieszanych i wprowadzenie pociągów specjalnych o cenach niższych w dniu świąteczne.

W Danji wagony 3-ej klasy są stopniowo zaopatrywane w siedzenia wyściełane.

W *ruchu towarowym* zastosowano przyspieszenie przewozów, udogodnienia ekspedycji i organizację przewozu samochodami ciężarowymi do zabierania z miejsca i dostarczania na miejsce ładunków.

Wprowadzenie bezpośrednich pociągów towarowych, doczepianie w pewnych przypadkach wagonów ładownych do pociągów osobowych, ulepszenia w rozkładach jazdy, zmniejszające czas biegu i postojów na stacjach, jak również przyspieszenie dostawy na stacjach przeznaczenia — zwiększyły szybkość przewozów.

Na głównych liniach szwajcarskich wyprawia się dwa razy na dobę w każdym kierunku przesyłki drobnicowe; w magazynach towarowych wielkich stacji wprowadzono pracę nocną lub dodatkową przed zwykłymi godzinami lub po nich i przedłużono godziny otwarcia bram.

W Czechosłowacji zorganizowano dla klientów regularny przewóz w pewnych stałych relacjach.

Dostawa samochodami ciężarowymi własnymi lub w porozumieniu z innymi przedsiębiorstwami została wprowadzona lub zreorganizowana na wielu sieciach. Na stacjach średnich i małych w Szwajcarii zorganizowano taką służbę samochodową przy pomocy personelu kolejowego.

Bardzo ciekawym przedsięwzięciem Szwajcarskich dróg żelaznych związkowych jest utworzenie przez nie w r. 1926 towarzystwa pod nazwą „Sesa“, które zajmuje się wyłącznie współdziałaniem samochodu z drogą żelazną i działa na korzyść drogi żelaznej, śledząc za skutkami konkurencji samochodowej i utrzymując ją w pewnych granicach. To towarzystwo ulepszyło, rozwinęło i uczyniło mniej kosztowną służbę samochodów ciężarowych przy dostawie do domów i zabierania z domów towarów. Zorganizowało ono również komunikację samochodową mającą na celu rozwój i ulepszenie przewozów między miejscowościami, nie obsługiwanymi przez drogę żelazną. Jak komunikuje Zarząd Szwajcarskich kolei związkowych, działalność „Sesy“, która wróciła kolejom liczne przewozy, odebrane jej przez samochody, rozwija się coraz bardziej i daje wyniki pomyślne.

10. *Zarządzenia taryfowe przeciwko konkurencji samochodowej.*

Uporządkowanie i obniżenie taryf w celu zmniejszenia konkurencji samochodowej miało miejsce w ostatnich latach na wszystkich prawie sieciach kolejowych z wyjątkiem dróg żelaznych państwowych Finlandji, Grecji i Polski, których zarządy znajdują, że obniżenie taryf na ich sieciach nie wywołałoby żadnej zmiany na korzyść drogi żelaznej w konkurencji z samochodami, która rozwija się wskutek innych zalet przewozu samochodowego.

Zmiany taryfowe zostały wprowadzone w postaci zmniejszenia stawek na przewóz pasażerów i drobnicy na małe odległości, do 100 km, (Norwegia, Szwecja), lub tylko w pewnych kierunkach (Czechosłowacja, Indje holenderskie). W Danji, Holandji, Szwajcarii i Czechosłowacji zarządy kolejowe zostały upoważnione do zawierania w pewnych specjalnych przypadkach umów z klientami co do kosztów przewozu.

W Szwajcarii drogi żelazne postanowiły przewozić począwszy od 1 kwietnia 1927 r. towary w komunikacji pośpiesznej i zwykłej, łącznie z odbiorem z domu i dostawą samochodową do domu, według taksy, odpowiadającej kosztom przewozu samochodami ciężarowymi, o ile ekspedytor dowiedzie, że w przeciwnym razie jest mu korzystniej przewozić towary samochodami ciężarowymi i że on miałby tę możliwość, oraz gdy zobowiąże się przewozić rocznie kolejami pewne minimum towarów i zrzeknie się korzystania z przewozu samochodami. Towarzystwo „Sesa“ (patrz p. 9) ma sobie polecone prowadzić w tym względzie układy z ekspedytorami.

11. *Inne środki przeciwko konkurencji samochodowej.*

Brak ulepszeń w przewozie kolejowym i usterki taryfikacji nie są jeszcze głównymi przyczynami powodzenia konkurencji samochodowej.

Omawiając nasamprzód konkurencję tylko regularnych linii samochodowych, należy zauważyć, że, jak wypływa z odpowiedzi, ustawodawstwo linii samochodowych nie jest jeszcze całkowicie ustalone, nawet w krajach najwięcej pod tym względem zaawansowanych, w wielu zaś innych krajach jest ono dopiero opracowywane (patrz wyżej p. 5-a). Zasada główna, że eksploatacja regularnych linii samochodowych nie może być traktowana jako przemysł wolny, że znaczenie ich wymaga, aby w interesie publicznym praca ich była skoordynowana z innymi środkami przewozowymi, wreszcie, że współzawodnictwo tych linii tak między sobą jako też z kolejami, musi być utrzymane przez prawo w granicach uznanych za właściwe, nie jest ogólnie przyjęta. Jednakże odpowiedzi zarządów kolejowych wskazują na wysiłki, aby tę zasadę włączyć do nowych przepisów, co jest konieczne dla uniknięcia konkurencji szkodliwej.

W Norwegii komisja rządowa, której polecono zbadać sprawę konkurencji samochodowej, postanowiła, aby w okręgach, w których jest przewidziana budowa linii kolejowych, koncesje na regularne linie samochodowe były udzielane tylko pod warunkiem, że linie te będą stanowiły naturalne dojazdy do sieci komunikacyjnej kolejowej, lub, że będą urządzone zamiast drogi żelaznej tak, aby drogi żelazne i linie samochodowe wzajemnie się w pracy uzupełniały. Jednak ten dezyderat nie ma jeszcze siły prawa.

W innych krajach, gdzie regularne linie samochodowe stanowią przedmiot koncesji lub upoważnień, władze, które tych koncesji lub upoważnień udzielają, mają zazwyczaj obowiązek przyjmowania pod uwagę interesów komunikacji istniejących. Zdaje się jednak, że obowiązujące przepisy nie przeszkadzają dostatecznie powstawaniu regularnych linii samochodowych, konkurujących z kolejami, gdyż w pewnych krajach istnieje duża ilość tych linii. Tylko w Szwajcarii (patrz wyżej p. 5-6) istniejący sposób reglamentacji „pozwolił uniknąć udzielania koncesji linjom samochodowym, któreby tworzyły poważną konkurencję kolejom, istniejące zaś linie uzupełniają pozytywnie sieć kolejową“.

Odpowiedzi stwierdzają jednak, że straty, przyczyniane kolejom przez konkurencję regularnych linii samochodowych, są stosunkowo niewielkie w porównaniu ze stratami, pochodzącymi wskutek konkurencji samochodów prywatnych. Zarząd duńskich kolei państwowych zauważa, że bardzo duża ilość samochodów prywatnych, znajdujących się w kraju, wpłynęła głównie na zmniejszenie korzystania z kolei przez osoby zamieszkałe w miastach i że zastosowanie skutecznych środków przeciwko takiemu zmniejszeniu przewozów jest prawie niemożliwa.

W sprawie przyczyn konkurencji samochodów ciężarowych prywatnych Zarząd Kolei Związkowych Szwajcarskich podaje szczegółowe wyliczenie dogodności i korzyści, wpływających dla przedsiębiorców i ich klientów z bezpośredniego i szybkiego wykonywania zleceń zapomocą samochodów ciężarowych, oraz przywilejów, jakie ma przewóz samochodowy w porównaniu do ciężarów nakładanych na drogi żelazne, jako to przymus przewozu, odpowiedzialność cywilna, ograniczenie czasu pracy pracowników, opłaty stemplowe, wydatki na budowę i utrzymanie.

Niejednakowe traktowanie według prawa przedsiębiorstw samochodowych i kolejowych, należy przypisać nowości automobilizmu i wynikającym stąd brakom w ustawach do nich się odnoszących. Zarządy kolejowe zapowiadają projekty reform, mających na celu uzupełnienie licznych braków w tym względzie. Ciekawym jest zaznaczyć, że z powodu wniosku Rady zarządzającej Związkowych dróg żelaznych szwajcarskich, zmierzającego do obrony dróg żelaznych szwajcarskich przed konkurencją samochodową, Rada Federalna wypowiedziała się co do sposobu, w jaki ma zamiar to uskutecznić. Zdaniem Rządu szwajcarskiego zachodzi potrzeba zrównania w prawie przepisów obowiązujących przewozy samochodowe i kolejowe. Chodziłoby już nie tylko o właściwe ujęcie obowiązków przewozu samochodowego, lecz także o złagodzenie pewnych zasadniczych obowiązków dróg żelaznych, jako to obowiązek przewozu i ścisłego przestrzegania taryf.

Środki, zastosowane przez drogi żelazne, dla zapewnienia szybkiego przewozu towarów wprost i bezpośrednio, były opisane wyżej w p. 9. Jest jednak oczywiste, że środki te mogą tylko częściowo zmniejszyć konkurencję nieregularnych

przewozów samochodami ciężarowymi prywatnymi, które w pewnych przypadkach zawsze będą uzyskiwać pierwszeństwo:

Publiczność przyzwyczaiła się podróżować niezależnie i korzystać z środków przewozu wprost bezpośrednio. Kolej musi zastosować się do nowych warunków ruchu i umiejętnie oddawać swoje usługi. Drogi żelazne państwowe duńskie zaprowadziły stałe porozumiewanie się z klientami za pośrednictwem urzędników osobno w tym celu wyznaczonych. Koleje Związkowe szwajcarskie zainteresowały swój personel na małych stacjach do prowadzenia obsługi samochodami ciężarowymi. Słuszne jest też, że duńska dr. żel. Wschodnio-Zelandzka wyliczając środki do zwalczania konkurencji samochodowej wymienia oprócz szybkości przewozów i regularności wysyłki, także uprzejme zachowanie się i usłużność funkcjonariuszów kolejowych.

Wreszcie często wskazywane są w odpowiedziach zarządów kolejowych konieczność i dobre wyniki szerokiej reklamy ze strony kolei w celu informowania publiczności i przeciwdziałania konkurencji samochodowej, która niejednokrotnie zawdzięcza modzie swoje powodzenie.

12. *Regularne linje samochodowe jako pomocnicze przedsiębiorstwo kolejowe.*

Prawie wszystkie zarządy kolejowe, które odpowiedziały na kwestjonariusz, zorganizowały u siebie eksploatację regularnych linii samochodowych jako przedsiębiorstwo pomocnicze.

Kolej duńska Wschodnio-Zelandzka, koleje państwowe Norwegii, Szwecji i Czechosłowacji same eksploatują te linje. Szwedzka kolej Sztokholm — Roslagen wzięła w swe ręce wszystkie konkurencyjne linje autobusowe. Koleje państwowe w Indiach Holenderskich (Sieć Sumatry) eksploatują same wszystkie regularne linje samochodowe w kraju, o ogólnej długości 1.552 km. Koleje państwowe Greckie i Polskie zawiadamiają, że organizacja regularnych linii samochodowych jako przedsiębiorstwa pomocniczego przy ich zarządach znajduje się w stadium badań i projektów.

Zarządy dróg żelaznych Holenderskich i Związkowych szwajcarskich powierzyły eksploatację własnych regularnych linii samochodowych, jako też prowadzenie przedsiębiorstwa przewozowego samochodami ciężarowymi i wszystkie sprawy związane ze sprawami pomienionymi towarzystwom, które zorganizowały, jako przedsiębiorstwa niezależne, dostarczywszy w tym celu niezbędne środki. Regularne linje samochodowe, eksploatowane obecnie jako pomocnicze przedsiębiorstwa kolejowe, są to przeważnie linje dojazdowe, dowożące ładunki do dróg żelaznych, ale są wśród nich i takie, które łączą krótszą drogą miejscowości, mające już połączenie kolejowe, oraz takie, które idą równoległe do kolei, aby odciągnąć ruch zbyt intensywny lub zastąpić kolej pierwotnie projektowaną. Choć w większości wypadków te przedsiębiorstwa niedawno powstały, co nie pozwala jeszcze sądzić o wynikach ich działalności, jednakże powszechna opinia zarządów kolejowych o wynikach ich eksploatacji jest dodatnia i zaznaczony jest zamiar ich rozwinięcia.

13. *Obsługa mieszana przewozu bezpośredniego.*

Umowy zawarte z koncesjonariuszami regularnych linii samochodowych umożliwiły drogom żelaznym państwowym szwedzkim i norweskim ekspedjowanie i przewóz bezpośredni towarów koleją i niektórymi linjami samochodowymi w obydwóch kierunkach.

Na kolejach związkowych szwajcarskich ustanowiono taryfę, pozwalającą ekspedjować bezpośrednio bagaż i przesyłki pocztowe w ruchu pomiędzy stacjami kolejowymi i stacjami linii samochodowych, eksploatowanych przez zarząd poczt. Na kolejach Indji holenderskich (sieć Jawy) mieszana służba przewozów bezpośrednich jest zorganizowana w ruchu towarowym i osobowym. Na sieci Sumatry organizacja takiej służby była ułatwiona dzięki temu, że wszystkie regularne linje samochodowe w tym kraju są eksploatowane przez Zarząd kolejowy. Mieszana obsługa przewozów bezpośrednich jest projektowana na kolejach państwowych polskich i czechosłowackich.

14. *Inne środki rozwinięcia ruchu samochodowego jako źródła dopływu ładunków.*

Odpowiedzi zarządów kolejowych, do których zwrócony był kwestjonariusz, nie podają zastosowania innych środków rozwinięcia ruchu automobilowego jako źródła dopływu ładunków (naprzykład użycie skrzyń zbiorczych).

## II. Obraz konkurencji samochodowej w innych krajach na podstawie ogłoszonych danych.

1. *Światowy kongres samochodowy i konkurencja samochodowa w Stanach Zjednoczonych i we Francji.*

Na sesji Wszechświatowego Kongresu samochodowego w Londynie w r. 1927 (\*) zgłoszono i przedyskutowano szereg referatów, dotyczących rozwoju przewozów samochodowych, stosunku ich do przewozów kolejowych i konieczności współdziałania tych dwóch rodzajów przewozu. Na specjalną uwagę zasługują referaty złożone na ten kongres przez inżynierów francuskich i amerykańskich.

W Stanach Zjednoczonych ilość samochodów doszła w r. 1927 do jednego samochodu na pięciu mieszkańców. Wielkie linje kolejowe straciły w przeciągu sześciu lat ostatnich 25% swoich przewozów osobowych i tyleż przewozów drobnicy wyższych klas taryfowych. Drogi kołowe były zapełnione, podczas gdy pociągi osobowe chodziły puste. P. Bacon, inżynier dr. żel. „New-York, New Haven and Hartford“, opisuje środki, jakie zarząd tej drogi zastosował w walce z konkurencją samochodową, wskutek której ilość pasażerów na małych odległościach zmniejszyła się na drodze żelaznej o 40% i wpływy jej zmniejszyły się o 28 milionów dolarów rocznie, z których 3,3 miliona, czyli około 12%, przeszło do linii autobusowych. Sieć tej drogi żelaznej obsługuje prostokąt o powierzchni 400 × 160 kilometrów, dotykający swym południowo-zachodnim wierzchołkiem stolicy New Yorku. W początkowym okresie zażartej konkurencji towarzystwo tej drogi żelaznej było zmuszone zmniejszyć ruch na swoich linjach wskutek spadku przewozów osobowych. Małe spółki, nieraz jednostki nieodpowiedzialne, eksploatowały regularne linje samochodowe, zgarnając sobie śmietankę ruchu miejscowego, nie troszcząc się zaś o przewóz pasażerów dalekobieżnych i o zadośćuczynienie wahanom przewozów towarowych. Towarzystwo dr. żel. New-York, New-Haven and Hartford postanowiło nie zawieszać ruchu na żadnym z odcinków swoich linii chociażby wpływy jego były najbardziej nikłe, zanim nie będą wyczerpane wszelkie środki zmniejszenia wydatków na jego eksploatację. W tym celu zastosowano dwa sposoby. Pierwszym było wprowadzenie zamiast trakcji parowej wagonów motorowych o motorach gazolinowych i elektrycznych. Pozwoliło to prowadzić nadal eksploatację dróg o małym ruchu, zmniejszając o połowę wydatki. Drugim środkiem, mającym wielką giętkość, było wprowadzenie autobusów. Zarząd kolei stworzył spółkę p. n. „Towarzystwo transportowe Nowej Anglii“, która ma na celu organizację nowych linii samochodowych i współdziałanie z drogą żelazną co do wprowadzenia wszelkich ulepszeń niezbędnych do zapewnienia podróżnym dogodności komunikacji bezpośredniej.

W przeciągu dwóch lat, poczynając od r. 1925, na przestrzeni 2.000 klm. puszczono w ruch 191 autobusów, które przewożą rocznie 4.500.000 pasażerów. Regularne linje samochodowe były zorganizowane bądź jako linje dojazdowe dowożące podróżnych do kolei, bądź jako linje równoległe do kolei, w celu wprowadzenia ulepszeń w rozkładzie pociągów lub dla zastąpienia wagonów motorowych w przypadkach bardzo intensywnego ruchu towarowego przy słabym ruchu osobowym oraz we wszelkich innych przypadkach, gdy mogły one przyczynić się do zachowania na drodze żelaznej przewozów, których zagrażało odejście. Zdarza się czasem, że wszystkie trzy rodzaje komunikacji, trakcja parowa, wagony motorowe i autobusy, są urządzone w tym samym kierunku. Towarzystwo zawarło umowy z pewnymi spółkami samochodowymi i wykupiło prawa niektórych innych. Wprowadzono bilety, dające prawo wolnego wyboru jazdy koleją lub autobusem, oraz bilety bezpośrednie na jazdę mieszaną.

Doświadczenie pokazało, że na linii Boston—New York, którą obsługuje dwadzieścia pociągów poczpieszonych na dobę, odbywających tę drogę w pięć lub sześć godzin, niektórzy podróżni wolą odbywać podróż autobusem, choć ona trwa dwa razy dłużej.

W ruchu towarowym sposób przewozu jest dla ogółu obojętny, byle zapewniał bezpieczeństwo ładunku, szybkość

(\*) World Motor Transport Congress. London 1927. Complete Report of Proceedings.

i taniość przewozu. Natomiast w ruchu osobowym ważniejszą niż koszt jest wygoda podróży. Poza tem gra tu rolę moda i urok nowości. Jeżeli drogi żelazne zwrócą większą uwagę na upodobania publiczności i postarają się dostarczyć jej dobrze ułożone podróże w kierunkach dla nich interesujących, to mogą się spodziewać powrotu wielu swych dawnych klientów, których wystraszy tłok, panujący na drogach zwyczajnych.

Lecz drogi żelazne powinny też zdać sobie sprawę z tego, że ich obowiązkiem jest dostarczyć publiczności „przewóz całkowity“. W osiągnięciu tego celu należy rozumieć współdziałanie rozmaitych środków komunikacyjnych i ich uzgodnienie. W Stanach Zjednoczonych większość dróg żelaznych bynajmniej nie zwalcza ruchu samochodowego, lecz występuje przeciwko odosobnionym jego objawom, które odbierają kolejom ładunki i działają nawet na szkodę większości niezależnych przedsiębiorstw samochodowych,

Stosując środki wymienione wyżej, droga żelazna „New York, New Haven and Hartford“, zyskała na niektórych liniach większą ilość podróżnych, niż ich przedtem miała. Uporządkowana i uzgodniona eksploatacja linii samochodowych okazała się korzystną zarówno dla publiczności, jak też dla Towarzystwa kolejowego.

We Francji podatki i inne ciężary, nałożone na drogi żelazne, są znacznie większe od tych, które ponoszą regularne linje samochodowe, co stawia ich w różnych warunkach i ułatwia konkurencję ruchu samochodowego. Pomimo to, inżynier górniczy p. Lonet, reprezentant Ministerstwa Robót Publicznych na Londyńskiej sesji Kongresu wszechświatowego, zauważył, że przypadki, w których droga żelazna i samochody mogą sobie wzajemnie pomagać, są znacznie częstsze, niż przypadki, kiedy one występują w roli przedsiębiorstw wzajemnie sprzecznących. Drogi żelazne francuskie okazały mało obawy wobec rozwoju nowego środka komunikacji, przeciwnie, zastosowały wiele środków, aby go sobie przyswoić. Z drugiej strony, dwie trzecie regularnych linii samochodowych subwencjonuje państwo, departamenty lub gminy. Prawodawstwo francuskie, pozostawiając naogół wielką swobodę przedsiębiorstwom prywatnym, poddaje kontroli państwa, zwłaszcza pod względem rozkładów jazdy i taryf, przedsiębiorstwa, zajmujące się przewozem, i dzięki temu państwo ma możność przeciwdziałania w przypadkach sprzeczności z interesem publicznym.

Sprawa współpracy komunikacji automobilowej z komunikacją kolejową była podniesiona ponownie na sesji wszechświatowego kongresu samochodowego w Rzymie w r. 1928 i stała się przedmiotem bardzo ciekawego referatu p. Pourcel, naczelnego inżyniera kolei P. L. M. P. Pourcel porównywa w swoim referacie dwa rodzaje komunikacji: samochodem i koleją, oznacza zakres ich działalności i wskazuje na rozwiązanie, przyjęte we Francji, mianowicie: organizowanie przez wielkie towarzystwa kolejowe przedsiębiorstw pomocniczych ruchu samochodowego, jako rozwiązanie obszerne i skomplikowanego zagadnienia tej współpracy, obiecujące najlepsze wyniki.

Porównywując ze sobą pomienione dwa rodzaje komunikacji, p. Pourcel zaznacza ich zasadnicze różnice: długość dróg zwyczajnych, dziesięciokrotnie większą, niż długość dróg żelaznych, stanowiącą sieć włoskowatą komunikacji, z którą każdy mieszkaniec czuje się bezpośrednio połączony, i siłę pociągową samochodu nieskończenie mniejszą, niż siła lokomotywy kolejowej. Właściwości drogi, z której korzysta samochód, sprawiają, że jest on cennym współpracownikiem kolei, lecz zarazem konkurentem, posiadającym tę wyższość, że przewozi od domu do domu.

Przyjmując, że koszt własne przewozu samochodem ciężarowym wynoszą połowę kosztów przewozu końmi i są dziesięciokrotnie wyższe od kosztu przewozu pociągiem towarowym, p. Pourcel dochodzi do wniosku, że:

- 1-o) samochód może być porównywany do dawnego wozu o trakcji zwierzęcej, który zastąpił i w stosunku do którego wykazuje olbrzymi postęp, lecz nie do drogi żelaznej, która jest komunikacją zgoła innego rzędu;
- 2-o) wyższość samochodu nad wozem o trakcji zwierzęcej przesunęła granicę, od której opłaca się stosować bezpośredni przewóz wozem od miejsca do

miejsca zamiast przewozu koleją i dwukrotnego dowozu wozem. Zmiana kosztów dowozu wymaga zmiany taryf kolejowych.

Określając właściwy zakres działania samochodu i kolei, p. Pourcel zauważa, że „ideałem byłoby, gdyby każdy rodzaj przewozu był kierowany taką drogą lub kombinacją dróg, która najwięcej mu odpowiada, t. j. taką, jaka by była wybrana, gdyby przewoźnik, klient jego i samo państwo stanowili jedną i tę samą osobę“. — „Aby przewozy mogły podzielić się między dwa rodzaje komunikacji, stosownie do zalet im właściwych, niezbędnem jest oczywiście, żeby przepisy prawne i finansowe, którym podlegają te dwa rodzaje komunikacji, nie wypaczyły ich wzajemnego stosunku z uszczerbkiem dla ogółu. Pod tym względem istnieje głęboka różnica między samochodem i drogą żelazną. Samochód nie tylko nie jest obciążony tak dużymi podatkami jak droga żelazna, lecz ma jeszcze ten wielki przywilej, że korzysta bezpłatnie z sieci dróg zbudowanych i utrzymanych na koszt społeczeństwa“.

Samochodowe przejażdżki turystyczne, zorganizowane w r. 1911 przez kolej P. L. M. <sup>1)</sup>, były pierwszą próbą towarzystw pomocniczych przewozu samochodowego, których utworzenie postanowiły obecnie wszystkie wielkie towarzystwa kolejowe francuskie. Każde takie towarzystwo pomocnicze jest przedsiębiorstwem ogólnem przewozu ładunków i podróżnych na obszarze ciążącym do dróg żelaznych pierwszorzędnych, w którym i główniejsze drogi żelazne znaczenia miejscowego również biorą udział. Towarzystwo to ma na celu uzgadniać przewóz i porządkować jego cenę, rozwijać dowóz ładunków i skierowywać na drogę żelazną przewozy, które kolej może lepiej i taniej dokonywać, wreszcie dawać publiczności największe gwarancje dobrego przewozu.

Kongres rzymski na wniosek p. Pourcel wyraził następujące życzenia.

Aby we wszystkich krajach były poczynione starania w celu zapewnienia współpracy samochodu i kolei dla dobra ogółu, t. j. aby każdy przewóz był kierowany o ile możności drogą najodpowiedniejszą pod względem ekonomicznym;

aby w szczególności przepisy prawne i finansowe przewozu, co do których pożądanem jest aby były jaknajmniej krępujące, nie sprzeciwiały się urzeczywistnieniu powyższego życzenia.

2. *Konkurencja samochodowa i „Railway (Road Transport) Act.“ z r. 1928 w Wielkiej Brytanji.*

Memorjał, złożony na kongresie londyńskim w r. 1927 przez pp. Petersona i Osler'a, jak również wywołana przez ten memorjał dyskusja dowiodły, że w Anglii tak jak w Stanach Zjednoczonych, przewóz samochodowy znajduje się w stanie ostrego antagonizmu w stosunku do drogi żelaznej.

Referat Dr. Fenelon o przewozach samochodowych i kolejowych w Wielkiej Brytanji, odczytany d. 7 września 1928 r. w sekcji ekonomicznej „British Association“ w Glasgow <sup>2)</sup>, daje pojęcie o nastrojach, panujących obecnie w tym kraju w pomienionej sprawie. Stwierdzając olbrzymi rozwój przewozów samochodowych od czasu wojny (w r. 1928 na drogach angielskich kursowało osiem razy więcej samochodów niż w roku 1919) i straty dróg żelaznych w przewozach wskutek konkurencji samochodów, p. Fenelon zwraca uwagę na niebezpieczeństwo, grożące interesom ogółu wskutek zmniejszenia ruchu na drogach żelaznych i żąda udzielenia im w Wielkiej Brytanji prawa korzystania w szerokim zakresie z dróg kołowych, co było im zabronione, o ile nie chodziło o drogi, stanowiące dojazd do stacji kolejowych. Konkurencja nie rozwiązała sprawy, trzeba żeby zastąpiła ją współpraca, tak, aby każdy rodzaj komunikacji pracował w warunkach najbardziej mu odpowiednich pod względem gospodarczym.

Zdaniem p. Fenelon, sposoby uzgodnienia przewozu samochodowego z przewozem kolejowym mogą być następujące:

1) współpraca dobrowolna, 2) przewozy drogowe pod zarządem drogi żelaznej i 3) współpraca „niemal-ustawowa“.

Współpracę dobrowolną starały się osiągnąć niektóre to-

<sup>1)</sup> Protokoły Wszechświatowego Kongresu Samochodowego w Londynie w 1927 r. str. 287 i № październikowy 1928 r. „Bulletin du Congrès des Chemins de fer“.

<sup>2)</sup> „Railway Gazette“ i, w skróceniu, numer z lutego 1929 r. „Bulletin du Congrès des Chemins de fer“.

warzystwa kolejowe, lecz jej urzeczywistnienie na wielką skalę okazało się trudnym tam, gdzie, jak to jest w Wielkiej Brytanji, przewóz samochodowy znajduje się w rękach wielu drobnych właścicieli i gdzie łatwo jest tworzyć nowe drobne przedsiębiorstwa. Przewóz samochodowy pod zarządem dróg żelaznych byłby w rzeczywistości ich przedsiębiorstwem pomocniczym, mogącym służyć jako broń przeciw innym przedsiębiorstwom samochodowym i wytworzyć współzawodnictwo między czterema wielkimi sieciami dróg żelaznych Wielkiej Brytanji.

Według formy współpracy „niemal-ustawowej“ rozmaite przedsiębiorstwa przewozowe byłyby obowiązane do porozumienia się ze sobą co do utworzenia zgodnego systemu współpracy. Ten sposób uzgodnienia pracy pociągnąłby za sobą konieczność uznania pewnego rodzaju monopolu, obowiązkowego należenia do organizacji oraz nadzoru ze względu na dobro społeczne.

P. Fenelon stwierdza, że stan obecny sprawy wskazuje na konieczność uzgodnienia przewozu, lecz obawia się monopolu i, jako jego skutku, ustaw, które skrupowałyby wolność przedsiębiorstwa. Zdaniem jego, najłatwiejszym rozwiązaniem byłby system dobrowolnej współpracy z drogami żelaznymi wielkich przedsiębiorstw samochodowych, które dążą do wyrugowania drobnych przedsiębiorstw; w każdym razie gdyby ten system nie mógł być urzeczywistniony, to zdaje się nie byłoby innego wyjścia jak wprowadzenie pewnego rodzaju współpracy „niemal-ustawowej“.

„Railway (Road Transport) Act.“ z r. 1928 nadał towarzystwom kolejowym w Anglii prawo posiadania i eksploataowania we własnym zarządzie pojazdów samochodowych oraz zawierania z władzami miejscowymi i z prywatnymi przedsiębiorstwami przewozowymi umów w celu dojścia do uzgodnionej współpracy, z czego towarzystwa kolejowe nie omieszkały skorzystać. Wielkie towarzystwa kolejowe brytyjskie zawarły umowy z niektórymi przedsiębiorstwami samochodowymi, wykupiły niektóre inne i rozszerzyły zakres przewozów własnymi samochodami ciężarowymi.

3. *Raporty komisarza dr. żel. Niemieckich do Komisji Reparacyjnej o konkurencji samochodowej w Niemczech. Przepisy niemieckie z 20 października 1928 r.*

Raporty Komisarza dr. żel. Niemieckich do Komisji Reparacyjnej, ogłaszane corocznie w Bulletin de l'U. I. C. (Union Internationale des chemins de fer), zawierają bardzo ciekawe dane o konkurencji przewozów samochodowych na obszarze, obsługiwanym przez sieć kolejową niemiecką. Raporty te stwierdzają, że ilość samochodów, kursujących w Niemczech, zwiększa się w ciągu lat ostatnich ze wzrastającą szybkością i że konkurencja ich z drogami żelaznymi daje się coraz bardziej odczuwać. Przewóz samochodowy zajmuje pozycję uprzywilejowaną w konkurencji z drogami żelaznymi, gdyż nie ponosi kosztów budowy i utrzymania dróg. Polityka nadmiernego popierania i subwencjonowania przez poszczególne państwa i gminy Rzeszy przewozu samochodowego zwiększa jeszcze tę konkurencję. Najważniejsze linje samochodowe są eksploatowane przez zarząd poczt, brak jednak danych do osądzenia, czy linje te przynoszą zyski, lub czy możliwe straty są pokrywane z innych dochodów poczt.

Towarzystwo dróg żelaznych Państwowych Niemieckich w poszukiwaniu środków lepszego rozkładu przewozów i zapobieżenia ogromnemu zmniejszeniu dochodów dróg żelaznych, spowodowanemu przez konkurencję samochodową i ocenianemu w r. 1927 na 150 milionów marek (187,5 milionów franków złotych) w ruchu towarowym i na 100 milionów marek (125 milionów franków złotych) w ruchu osobowym, postanowiło na wniosek specjalnej komisji, powołanej w r. 1927 do zbadania tej sprawy, że najwłaściwszym środkiem będzie prowadzić dalej i rozszerzać współpracę z prywatnymi przedsiębiorstwami samochodowymi zapoczątkowaną w r. 1924. Prócz tego, Towarzystwo dróg żelaznych Niemieckich starało się zdobyć przeważający wpływ w niektórych towarzystwach samochodowych, kupując ich akcje, lecz środek ten okazał się mało skuteczny i został wkrótce zaniechany. Wówczas siemdemnaście przedsiębiorstw samochodowych połączyło się w jedno wielkie towarzystwo p. n. „Kraftverkehr Deutschlands“,

które zawarło z Towarzystwem dróg żelaznych Niemieckich umowę, według której obie strony zobowiązały się nie zawierać nadal umów z przedsiębiorstwami samochodowymi, nie należącymi do pomienionego towarzystwa samochodowego i postanowiło wspólnie organizować linje samochodowe do przewozu podróźnych i towarów pod nazwą „Eisenbahnkraftwagen Verkehr“. Ta działalność wspólna dróg żelaznych i towarzystwa samochodowego rozwijała się dosyć słabo, wskutek czego jak również w celu umożliwienia sobie zawarcia umowy z zarządem poczt oraz eksploataowania samodzielnie własnych linii samochodowych, których liczba stale się zwiększała, Towarzystwo dróg żelaznych Niemieckich dn. 15 listopada 1928 r. rozwiązało polubownie kontrakt z Towarzystwem „Kraftverkehr Deutschlands“.

Na miesiąc przedtem, 20 października 1928 r., zostały ogłoszone przepisy wykonawcze do ustawy z r. 1925, dotyczącej linii samochodowych. Przepisy te zawierają ściśle określenie „linji samochodowej“ i podają warunki udzielania pozwoleń na otwarcie linii samochodowych. Pozwolenie jest osobiste i bywa udzielane tylko osobom, dającym gwarancję bezpieczeństwa eksploatacji i sprawności przedsiębiorstwa. Wydanie pozwolenia winna poprzedzać opinia publicznych przedsiębiorstw przewozowych, istniejących w danym okręgu, oraz organów, do których należy utrzymanie dróg. Pozwolenie może nie być wydane jeżeli przedsiębiorstwo może spowodować szkodliwą konkurencję z istniejącymi komunikacjami lub jeżeli ono wyprzedza je w urządzeniach, które będąc zastosowane na istniejących komunikacjach, odpowiadałyby lepiej dobru publicznemu, samo zaś niezadawania potrzeb ogółu w sposób lepszy lub trwalszy, lub nie uzupełnia korzystnie istniejących środków przewozu<sup>1)</sup>.

Jak sądzić można z tych kilku szczegółów, nowe przepisy niemieckie pozwalają państwu stosować dosyć ostre środki dla uzgodnienia obsługi samochodowej z innymi komunikacjami publicznymi.

4. *Sprawa konkurencji samochodów z drogami żelaznymi w programie prac Międzynarodowego Związku Kolejowego (U. I. C.).*

Na 7-ej sesji Komitetu Zarządzającego Związku U. I. C., odbytej w Paryżu w dniach, 7, 8 i 9 listopada 1927 r. delegacja czechosłowacka zaproponowała przystąpić do zbadania środków, mogących zapewnić racjonalny podział przewozów pomiędzy drogi żelazne, a inne środki przewozu (samochody, samoloty). Komitet Zarządzający uznał jednak, że sprawy tej nie należy brać pod obrady, gdyż zdaniem Komitetu nie można oczekiwać aby badanie jej przyniosło praktyczną korzyść dla ruchu międzynarodowego.

Nie mając zamiaru wpłynąć na zmianę tej decyzji, lecz stojąc na odmiennym punkcie widzenia, zarząd drogi żelaznej Alp Berneńskich zaproponował na sesji Komisji Związku U. I. C. w Brukseli dn. 26—28 kwietnia 1928 r. wniesienie sprawy konkurencji między drogą żelazną a samochodem do programu prac Związku Międzynarodowego dróg żelaznych.

Propozycja ta była przyjęta przez Komitet Zarządzający Związku, który na posiedzeniu z dnia 20 listopada 1928 r. w Paryżu postanowił powierzyć podkomisji, złożonej z przedstawicieli Niemiec, Francji, Holandji, Italji i Szwajcarii, zbadanie sprawy, sformułowanej jak następuje:

„Kokurencja i współpraca drogi żelaznej i samochodu w ruchu pasażerskim i towarowym“.

Ułożenie sprawozdania powierzono przedstawicielom Niemiec i Szwajcarii.

Na skutek tego, przewodniczący Komisji ruchu pasażerskiego i przewodniczący Komisji ruchu towarowego Związku ułożyli wspólnie nader szczegółowy kwestjonariusz w tej sprawie, który był rozesłany w ciągu lutego i marca 1929 r. do Zarządów kolejowych, będących członkami Związku.

Należy się spodziewać, że prace Związku U. I. C. rzucają nowe światło na tę sprawę, poddaną jego rozpatrzeniu, i przyczynią się do jej pomyślnego rozstrzygnięcia.

<sup>1)</sup> Dr. K. Giese „Die neue Kraftlinien-Verordnung“. Verkehrs-technik 1929, Heft 19 — 20.

## **CZĘŚĆ II.**

**Stan konkurencji ruchu samochodowego  
we wszystkich krajach. Reżumé. Wnioski osta-  
teczne.**

## I. Zestawienie ogólne danych o stanie konkurencji samochodowej.

### 1. Wielkość ruchu samochodowego w poszczególnych krajach.

Ogólna ilość samochodów w ruchu wynosiła w r. 1927 w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 23 miliony, co stanowi około 80% ilości samochodów, znajdujących się na całym świecie. Wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osiągnął w r. 1927 cyfrę 145,9% w stosunku do r. 1920. W Stanach Zjednoczonych A. P. jeden samochód czynny przypada na pięciu mieszkańców i to niestęchanie wielkie rozpowszechnienie samochodów wciąż jeszcze wzrasta.

W Europie ilość mieszkańców, przypadająca na jeden samochód, jest bez porównania większa i wynosi 38 w Wielkiej Brytanii, 43 we Francji, 46 w Danii, 112 w Niemczech, dochodząc w innych krajach prawie do tysiąca.

Jednakże we wszystkich krajach ilość samochodów w ruchu wzrasta bardzo szybko w ciągu lat ostatnich tak, że w porównaniu z r. 1921 w wielu krajach, jak Belgia, Francja, Wielka Brytania, Holandia i inne, potroiła się, a w Niemczech wzrosła nawet więcej niż czterokrotnie.

W większości krajów nie istnieje oficjalna statystyka ruchu samochodowego i z tej racji nie można było otrzymać wielu danych w tej sprawie lub dane te były wyprowadzone w przybliżeniu lub pochodzą z innych źródeł.

### 2. Regularne linie samochodowe w pasie sieci kolejowej.

Regularne linie samochodowe osiągnęły prawie we wszystkich krajach bardzo wysoki stopień rozwoju. Długość ich ogólna zrównała się prawie z długością ogólną dróg żelaznych w Stanach Zjednoczonych, w Niemczech, Szwajcarii i Czechosłowacji; jest od 2½ razy do 3½ razy większa od długości dróg żelaznych w Danii, Francji, Italii, Norwegii, Polsce i Szwecji i 10 razy większa w Portugalii. W Niemczech 36.700 km. regularnych linii autobusowych, t. j. prawie dwie trzecie ogólnej długości sieci autobusowej, należy do zarządu poczt Rzeszy.

Przeciętna długość linii samochodowej waha się w większości krajów między 25 i 35 km., w Niemczech wynosi 18,5 km. i tylko w Szwajcarii i Belgii spada niżej 15 km.

W Stanach Zjednoczonych, gdzie istnieją linie autobusowe o długości 368, a nawet 2260 km., w czternastu Stanach, które nadeszły dane, 50% linii autobusowych ma długość mniejszą niż 32 km. i 75% — mniejszą niż 48 km. Przeciętna długość linii samochodów ciężarowych zawiera się prawie w tych samych granicach. Długość ogólna regularnych linii samochodowych zwiększa się w Stanach Zjednoczonych bardzo szybko w ciągu ostatnich lat i wzrasta często z roku na rok o 25%, czasem jeszcze znacznie większymi skokami.

### 3. Linie samochodowe konkurujące.

Stosunek długości linii samochodowych, konkurujących z drogami żelaznymi, do długości wszystkich wogóle linii samochodowych, znajdujących się w pasie sieci kolejowych, waha się w szerokich granicach w poszczególnych krajach. W Stanach Zjednoczonych A. P. (14 stanów objętych pracą p. Sudborough) 41% długości linii samochodowych konkuruje bezpośrednio z drogami żelaznymi, 28% konkuruje z nimi pośrednio i 31% nie konkuruje wcale z drogami żelaznymi.

P. P. Le Besnerais i Degardin zauważają, że w pasie głównych linii kolejowych, procent linii samochodowych konkurujących spada mniej więcej do 10% w okolicach mało zaludnionych, gdzie sieć kolejowa jest rzadka, natomiast procent ten przewyższa 80% w okolicach gęsto zaludnionych i silnie uprzemysłowionych. Rzecz ma się zupełnie inaczej o ile chodzi o małe linie kolejowe znaczenia miejscowego lub o odnogi wielkich linii kolejowych; z nimi linie samochodowe konkurują bezpośrednio w warunkach bardzo dla siebie korzystnych.

Dane z innych krajów potwierdzają te spostrzeżenia. Wydaje się jednak pewnym, że dobre ustawy mogą ograniczyć

do nieszkodliwych rozmiarów konkurencję linii samochodowych nawet w krajach gęsto zaludnionych i dobrze zaopatrzonych w drogi żelazne, jak naprz. Szwajcaria.

### 4. Ruch na liniach samochodowych konkurujących.

Według referatu p. Sudborough, autobusy, które w Stanach Zjednoczonych są przeważnie eksploatowane przez przedsiębiorstwa inne niż drogi żelazne, przewiozły w r. 1928 około 1.100 milionów pasażerów. Około dwóch trzecich tych przewozów stanowiło pośrednią lub bezpośrednią konkurencję z drogami żelaznymi.

Koleje Stanów Zjednoczonych przewiozły w tym roku 902 miliony pasażerów. Przeciętny przejazd pasażera na drogach żelaznych Stanów Zjednoczonych wynosi 54 km., przeciętny zaś przebieg autobusów 26 km. Wynikałoby stąd, że przewozy osobowe na konkurujących liniach samochodowych Stanów Zjednoczonych, obliczone w pasażero-kilometrach, dochodzą do 40% przewozów osobowych na drogach żelaznych.

Referat p. p. Le Besnerais i Degardin wykazuje, że we Francji ten stosunek wynosi 0,34%. Na małych zaś liniach kolejowych, na których przeciętna długość przejazdu równa jest mniej więcej długości przejazdu samochodem, stosunek przewozów osobowych do przewozów samochodowych wykazuje nieraz przewagę przewozów samochodami.

Pozatem przewozy pasażerów autobusami wynoszą: w Niemczech około 4%, w Norwegii i w Polsce — około 5% przewozów kolejją. Inne kraje odnośnych danych nie nadeszły.

W ruchu towarowym, według oceny p. Sudborough, przewozy w tonno-kilometrach, wykonane samochodami ciężarowymi w Stanach Zjednoczonych na liniach międzymiastowych, wyniosły w r. 1925 zaledwie 1,9% przewozów kolejowych. We Francji stosunek przewozów towarowych (w tonno-kilometrach), wykonanych po regularnych liniach samochodowych konkurujących, wynosi 0,02 do 0,08% przewozów kolejowych.

W odpowiedziach, odnoszących się do innych krajów, przewozy towarów regularnych konkurujących linii automobilowych są traktowane wspólnie z przewozami linii nieregularnych lub obsługiwanych z przerwami, od których trudno byłoby je nieraz odróżnić.

### 5. Stan prawny linii kolejowych konkurujących.

a) *Zezwolenie administracyjne.* W Stanach Zjednoczonych autobusy, utrzymujące komunikację w obrębie jednego stanu, podlegają ustawom państwowym w 44 stanach na ogólną liczbę 48, natomiast linie autobusowe międzystanowe w ilości z górą 2.500 nie podlegają w obecnej chwili żadnym ustawom. Projekt prawa, zmierzający do poddania tych przedsiębiorstw, ustawie jest złożony kongresowi.

W Europie prawie we wszystkich krajach eksploatacja regularnych linii samochodowych uzależniona jest od uzyskania zezwolenia (licencji, koncesji) odnośnej władzy.

W Belgii uruchomienie regularnej linii pasażerskiej wymaga aprobaty króla.

W Italii wszystkie regularne linie samochodowe, w Hiszpanii zaś tylko linie pasażerskie, stanowią przedmiot koncesji.

W Tunisie otwarcie regularnej linii automobilowej, korzystającej z subwencji, wymaga udzielenia koncesji, innych zaś linii automobilowych tylko zwyczajnego zezwolenia.

W innych krajach (Niemcy, Danja, Finlandja, Norwegja, Holandia, Polska, Szwecja, Czechosłowacja) eksploatacja regularnych pasażerskich linii samochodowych wymaga zezwolenia państwowej administracji prowincjonalnej, w pewnych zaś przypadkach zezwolenia ministerstwa robót publicznych lub jego zgody, po wyjaśnieniu potrzeby linii projektowanej i jej znaczenia ze względu na środki przewozowe już istniejące.

W Niemczech i w Szwajcarii zarząd poczt jest upoważniony według prawa do eksploatacji regularnych linii autobusowych.

W Belgii, Holandji i Szwajcarii dla uruchomienia towarowych linii samochodowych nie potrzeba uzyskiwać żadnego pozwolenia.

We Francji dla otwarcia linii samochodowej wystarcza złożenie deklaracji w prefekturze i zachowanie przepisów bezpieczeństwa, dotyczących taboru.

W Belgji, Portugalji i Indjach Holenderskich ruch samochodowy nie podlega żadnym specjalnym przepisom.

Szczegóły przepisów, którym podlegają regularne linie samochodowe w Anglii i w Stanach Zjednoczonych, nie zostały zakomunikowane, wiadomo jednak, że przepisy te są mało krępujące.

b) *Plan ogólny.* W żadnym z krajów niema ogólnego planu rozwoju regularnych linii samochodowych, opracowanego z uwzględnieniem interesów publicznych, z wyjątkiem chyba sieci na Sumatrze w Indjach holenderskich, gdzie wszystkie te linie stanowią własność kolei państwowych. Koncesjonariusze mają swobodę wyboru kierunku linii, które zamierzają obsługiwać, lecz z rzadkimi wyjątkami, podania ich są rozpatrywane z uwzględnieniem potrzeby nowych linii i zabezpieczenia interesów istniejących komunikacji, wobec czego w okręgach dostatecznie obsłużonych nie udziela się pozwoleń na nowe linie.

c) *Zapomogi.* Zapomogi władz udzielane są linjom samochodowym tylko we Francji, Holandji, Norwegji i Szwajcarii.

We Francji wiele linii otrzymuje zapomogi od gmin i departamentów i państwo przyjmuje na siebie część tych wypłat, jeśli nowa linia nie stwarza konkurencji istniejącym już linjom, subwencjonowanym przez państwo lub drogom żelaznym.

W Italji zapomogi są udzielane tylko linjom, mającym stałą koncesję na 6 lat.

Według wiadomości urzędowych (referat Nr. 4, IV, 3) przewozy automobilowe korzystają również w Niemczech w szerokiej mierze z zapomóg państwowych i komunalnych, lecz warunki wydawania tych zapomóg nie są wiadome.

d) *Udział w kosztach utrzymania dróg. Podatki.* We wszystkich krajach oprócz Italji, regularne linie samochodowe biorą udział w wydatkach na utrzymanie dróg, płacąc podatki, z których dochód przeznaczony jest na cel powyższy, a czasem także na pokrycie kosztów budowy dróg.

F. F. Le Besnerais i Degardin dowodzą w swoim referacie, że we Francji suma z podatków, opłacanych przez samochody, daleka jest od wysokości kosztów utrzymania i amortyzacji kapitału budowy dróg, w Belgji zaś, w Hiszpanji i Portugalji dochód z podatków od samochodów stanowi tylko małą część kosztów utrzymania dróg.

Cyfry taks i podatków opłacanych przez linie samochodowe w innych krajach, świadczą również, że ich udział w kosztach utrzymania dróg jest na ogół słaby.

W Niemczech, zgodnie z raportem p. Zietschmanna, podatki od samochodów, które stanowią jedyne źródło wpływów od ruchu samochodowego na utrzymanie dróg, pokrywają mniej niż trzecią część samych kosztów utrzymania dróg, nie licząc procentów i amortyzacji kapitału użytego na ich budowę.

Odwrotnie ma się rzecz z drogami żelaznymi, które oprócz wydatków na ich budowę i utrzymanie muszą jeszcze płacić w niektórych krajach bardzo duże podatki.

W Hiszpanji drogi żelazne płacą podatek w wysokości 25% dochodów z ruchu pasażerskiego i 5% z ruchu towarowego.

Wielkie Towarzystwa Kolejowe we Francji płacą podatek od wpływów pasażerskich w wysokości 32,5% oraz 65% dopłat za pociągi luksusowe; w ruchu towarowym podatek wynosi 10%, obniżony do 5% dla niektórych towarów tańszych i towarów użytku powszechnego.

P. Wilkinson zaznacza wielkie obciążenia ustawowe, którym podlegają drogi żelazne brytyjskie. Na mocy prawa z r. 1921 stawki taryfowe muszą być tak obliczone, aby czysty dochód równał się czystemu dochodowi z r. 1913-go, z uwzględnieniem nakładów powojennych. Jeżeli opłaty pobierane przez drogę żelazną dały dochód przewyższający dochód normalny przewidziany to nadwyżka dochodu do wysokości 80% wraca do rąk klienteli w postaci obniżenia taryf. Z drugiej strony, drogi żelazne opłacają podatki lokalne, których suma ogólna sięga 17% czystego dochodu. Te podatki dają możliwość pokrycia deficytu w wydatkach na utrzymanie i ulepszenie dróg

kołowych, które znacznie przewyższają opłaty, wnoszone przez towarzystwa przewozowe samochodowe za pozwolenia przewozu. W ten sposób, towarzystwa kolejowe pomagają swoim konkurentom, opłacając podatki lokalne.

W Niemczech według p. Zietschmanna drogi żelazne opłacają podatek od przewozu, który wynosi od 11 do 16% ceny biletów pasażerskich i 7% opłaty za przewóz towarów, z wyjątkiem węgla. Z drugiej strony, w ruchu samochodowym tylko przedsiębiorstwa transportowe opłacają podatek od zarejestrowania i opłaty stemplowe w wysokości 0,75% od wpływu, przedsiębiorstwa zaś przemysłowe i osoby prywatne są od nich wolne. Taka ustawa obniża znacznie koszt podróży i przewozu tym, którzy wolą korzystać z usług samochodu, nie zaś drogi żelaznej,

e) *Ustanawianie taryf.* W większości krajów (Belgja, Danja, Hiszpania, Finlandja, Italja, Norwegja) taryfy regularnych linii samochodowych, osobowe i towarowe, w Niemczech, Holandji, Szwajcarii i Czechosłowacji — taryfy osobowe, we Francji zaś tylko taryfy linii subwencjonowanych są ustanawiane przez władze, które udzielają zezwolenia (licencji, koncesji) na eksploatację.

f) *Monopol czy wolna konkurencja.* W żadnym kraju, z wyjątkiem Hiszpanji i Italji, koncesje (licencje, upoważnienia) na regularne linie samochodowe nie mają charakteru monopolu, jednakże władze, zachowując sobie prawo udzielania zezwoleń na eksploatację innych linii na tym samym przebiegu, unikają wywołania szkodliwej konkurencji.

W Hiszpanji koncesje na pasażerskie linie samochodowe dają monopol na lat dwadzieścia.

W Italji koncesje na linie subwencjonowane dają monopol na dziewięć lat, inne linie mają możliwość konkurowania ze sobą lecz władze mogą nie dopuścić do tego.

g) *Pierwszeństwo w otrzymywaniu koncesji.* W żadnym kraju nie istnieją przedsiębiorstwa, któreby korzystały z prawa pierwszeństwa do otrzymania koncesji na regularne linie samochodowe, z wyjątkiem, w pewnych wypadkach, Niemiec, Belgji i Italji.

W jednym z krajów Rzeszy istnieje przepis, aby, jeżeli jest wiadome, że projektowana linia autobusowa będzie stanowiła konkurencję dla drogi żelaznej, zapytywano zarząd drogi żelaznej, czy nie życzy sobie sam eksploatować tę linie. P. Zietschmann zauważa, że niemiecki system koncesji przyczynił się raczej do utrudnienia drogom żelaznym możliwości posługiwania się własnymi samochodami, niż do zabezpieczenia ich przed szkodliwą konkurencją.

W Belgji Towarzystwo Kolei Wąskotorowych ma pierwszeństwo przy otrzymywaniu koncesji na linie samochodowe, jeżeli kierunek ich zbiega się z kierunkiem linii projektowanych przez to Towarzystwo, idzie równolegle do jego linii istniejących lub łączy dwa punkty jego sieci, mające już połączenie kolejowe.

W Italji koncesjonariusze regularnych linii samochodowych korzystają z pierwszeństwa przy otrzymywaniu koncesji na linie przyległe, przedsiębiorcy zaś linji prowizorycznych korzystają z pierwszeństwa przy przekształceniu tych linii na koncesje stałe.

## 6. Taryfy na linjach samochodowych.

W żadnym kraju nie istnieją wyraźne przepisy, określające wysokość stawek taryfowych regularnych linii samochodowych, i stawki te, zależnie od warunków eksploatacji i konkurencji innych środków przewozowych, wahają się w szerokich granicach.

W Stanach Zjednoczonych ceny przejazdu autobusami są na krótkich przestrzeniach jednakowe lub trochę wyższe od cen przejazdu koleją, natomiast przy przejazdach na duże odległości są one znacznie niższe od kolejowych (na odległości 2260 km. nawet dwukrotnie niższe). Cena normalna biletu pasażerskiego na drogach żelaznych parowych wynosi 11,6 centyma w złocie za kilometr.

W krajach europejskich przeciętne ceny przejazdu na linjach samochodowych, obliczone w centymach złotych za kilometr, wynoszą w przybliżeniu: w Danji, Norwegji i Szwecji — 14, w Hiszpanji — 11, w Niemczech — 10, w Italji — 9,5, w Cze-

chosłowacji — 7, w Polsce i Jugosławii — 6, we Francji i Belgii — 5,5.

Ceny te odpowiadają kosztom przejazdu w 2-iej klasie kolejowej w Belgii, Danii, Francji, Norwegii, Szwecji; są o 60% wyższe od ostatnich w Hiszpanii i o 35% w Italii; w Polsce zaś, Portugalii, Czechosłowacji i Jugosławii są prawie o 40% niższe od 2-iej klasy kolejowej.

Taryfy na przewóz ładunków samochodami ciężarowymi są jeszcze bardziej rozmaite niż ceny przejazdu pasażerów w autobusach.

W Stanach Zjednoczonych ceny transportu samochodami ciężarowymi na odległościach 48 do 80 km. są zwykle niższe od taryf kolejowych, odwrotnie, są one wyższe od taryf kolejowych na odległościach większych, poczynając od 80 względnie 160 km.

P. P. Le Besnerais i Degardin podają, że w krajach objętych ich raportem, samochodowe towarowe taryfy są regulowane wysokością taryf kolejowych, pozostając nieco niższymi od nich.

W Niemczech, zgodnie z raportem p. Zietschmanna, koszt własne przewozu samochodami ciężarowymi, bez kosztów naładunku, wynoszą od 12 do 37,5, przeciętnie 19 cent zlot. za kilometr, gdy koszt własne przewozu koleją, włącznie z ekspedycją towarów sztukowych wynoszą przeciętnie 5,75 cent. zlot.

P. Zietschmann nie podaje informacji o wysokości taryf kolei niemieckich na przewóz ładunków w skrzyniach, które zapewne są znacznie wyższe od kosztów własnych przewozu. Z drugiej strony stwierdza, że ceny przewozu samochodami ciężarowymi są często niższe od kosztów własnych.

## 7 i 8. Skutki konkurencji regularnych linii samochodowych i wogóle ruchu samochodowego.

P. Sudborough zauważa, że skutkiem braku dokładnej statystyki przewozów samochodowych, niemożliwe jest ustalić ściśle zmniejszenie ruchu na kolejach amerykańskich, wywołane przejściem przewozów do samochodów. Jednak stwierdza dwa główne fakty: 1<sup>o</sup>. Wpływy z ruchu pasażerskiego spadły w przeciągu ośmiu lat, od r. 1920 do 1927 włącznie, i można określić dokładnie stosunek między tem zmniejszeniem i zwiększeniem liczby samochodów, należących do osób prywatnych, i autobusów publicznych. 2<sup>o</sup> Wielka ilość towarów, które były niegdyś i mogłyby być teraz przewożone kolejami, jest transportowana obecnie samochodami ciężarowymi po drogach zwyczajnych.

Wpływy ogólne z ruchu pasażerskiego na pierwszorzędnym drogach żelaznych Stanów Zjednoczonych zmniejszyły się w przeciągu ośmiu lat, od 1920 do 1927 r., o 311.663.000 dolarów, co stanowi stratę 24,2%, podczas gdy ludność Stanów Zjednoczonych wzrosła o 6% i ruchliwość ludności znacznie jest większa niż dawniej, czyli że ogólna liczba „możliwych klientów” w ruchu pasażerskim na drogach żelaznych stale wzrasta. Z drugiej strony, w ciągu tego samego okresu ośmioletniego liczba ogólna samochodów zarejestrowanych wzrosła o 145,9%. Stąd wniosek, że ci podróżni, których straciły drogi żelazne, korzystają z lokomocji samochodowej.

Jeśli zniżka wpływów z ruchu osobowego dotknęła wszystkie drogi żelazne, to najwięcej odczuły ją linie o małej długości. Ten stan potwierdziło doświadczenie drogi żelaznej „Pensylwania Railroad”, która na 18,702 km. swoich linii posiada największą w świecie ilość pociągów pośpiesznych. Zmniejszenie wpływów z ruchu pasażerskiego na tej drodze żelaznej wyniosło w r. 1927 tylko 7%, podczas gdy na wszystkich drogach żelaznych pierwszorzędnym w Stanach Zjednoczonych przewyższyło ono 24%. W tym czasie droga żelazna „West Jersey and Seashore Railroad”, eksploatowana jako odnoga o 480 km. długości drogi żelaznej „Pensylwania Railroad”, łącząca Filadelfję z wieloma ważnymi miejscowościami kąpielowymi, straciła 26% ogólnej liczby podróżnych i 27,8% wpływów z ruchu pasażerskiego pomimo dogodnego rozkładu jazdy i pociągów pośpiesznych, biegnących z szybkością do 97 km. na godzinę.

Co się tyczy ruchu towarowego, to przewozy ładunków, wykonane samochodami ciężarowymi w ruchu międzymiastowym, stanowią w Stanach Zjednoczonych zaledwie nikły pro-

cent tonnokilometrów ruchu towarowego, wykonanych przez drogi żelazne. Ilość tonn przewiezionych samochodami ciężarowymi zmniejsza się w miarę wzrastania odległości przewozu. Potwierdza to analiza przewozów towarowych koleją i samochodami, wykonanych między 30 miastami Stanu Ohio, położonymi w odległości od 11 do 216 km. jedno od drugiego. Na odległości mniejszej niż 32 km., 84,5% wszystkich przewozów było wykonane samochodami ciężarowymi. Proporcja ta zmniejszała się w odwrotnym stosunku do odległości, spadając do 2,3% na odległościach powyżej 160 km. Jednocześnie wzrastały przewozy kolejowe, wagonowe i drobnicowe. Poniżej 64 km. nie zanotowano na drogach żelaznych przewozu znaczniejszej ilości drobnicy.

P. Sudborough zauważa, że chociaż ruch osobowy zmniejszył się w ostatnich latach, zato drogi żelazne Stanów Zjednoczonych przewożyły stale wzrastającą ilość ładunków towarowych i jednym z ważniejszych czynników, sprzyjających temu nieprzerwanemu wzrostowi był niezwykle rozwój przemysłu samochodowego. Statystyka wyrobów przemysłowych z r. 1925 wykazała, że najważniejszym przedmiotem wytwórczości Stanów Zjednoczonych są wozy samochodowe. W r. 1927 drogi żelazne Stanów Zjednoczonych przewożyły 757.388 całkowitych ładunków samochodów osobowych, ciężarowych i ich części i przewóz ten zajmuje trzecie miejsce pośród wszystkich przewozów koleją wyrobów przemysłowych. W tym samym roku w wagonach kolejowych przewieziono 3.267.388 całkowitych ładunków, będących w związku z wyrobem i użyciem samochodów. Cytując te fakty i przytaczając opinię wielu osób najbardziej kompetentnych, p. Sudborough dochodzi do wniosku, że przemysł samochodowy stał się jednym z najlepszych klientów dróg żelaznych i że drogi żelazne Stanów Zjednoczonych zyskały na czysto dzięki powstaniu i rozwojowi tego przemysłu.

Według referatu P. P. Le Besnerais i Degardin'a, Wielkie Towarzystwa Kolejowe francuskie stwierdzają zmniejszenie przewozów pasażerskich, nie mogą określić jednak, jaką część tego zmniejszenia przewozu należy przypisać konkurencji samochodów. Konkurencja przewozów samochodowych wydaje się być szczególnie groźną dla drugorzędnych linii kolejowych i kolejek, które autobusy usiłują całkowicie zastąpić. Na wielkich sieciach francuskich stosunek przewozów pasażerskich samochodowych do takichże przewozów koleją, wyrażonych w pasażero-kilometrach, wynosi od 0,22% do 0,57%, podczas gdy niektóre drugorzędne linie kolejowe we Francji straciły na skutek konkurencji autobusów od 20% do 53% swoich pasażerów. Droga żelazna italska „Emilija” wykazuje od r. 1926 do 1928 zmniejszenie ilości pasażero-kilometrów o 14%.

Oprócz regularnych linii samochodowych, szczególnie ważna jest konkurencja samochodów osobowych, należących do osób prywatnych. Wielkie Towarzystwa oceniają swoje straty ruchu wywołane tą konkurencją na 0,05% do 2%, natomiast małe koleje lokalne oceniają te straty na 15%, 25%, a nawet 60%.

Co się tyczy ruchu towarowego, to Wielkie Towarzystwa francuskie oceniają stosunek przewozu w tonno-kilometrach, wykonanego samochodami, do przewozu koleją na wszystkich liniach każdego z tych towarzystw na 0,02% do 0,08%. Drugorzędne linie francuskie wykazują stratę 10% do 20%, drogi żelazne algierskie, obliczają straty na małych odległościach na 50%.

Konkurencja samochodów ciężarowych poza liniami regularnymi obejmuje wiele przewozów na rozmaite odległości i trudno jest ocenić wpływ jej na przewozy kolejowe. Na obszarach obsługiwanych przez sieć francuskiej Północnej drogi żelaznej ładunki, przewiezione samochodami na odległość 20 km. i więcej, wynosiły w r. 1927-ym 0,31% ładunków, przewiezionych kolejami.

W Wielkiej Brytanii analiza biletów pasażerskich, sprzedanych na rozmaite odległości na drodze żelaznej „London, Midland and Scottish”, wykazała zmniejszenie wpływów od r. 1925 do r. 1927, w stosunku odwrotnym do odległości, co wskazuje, że to zmniejszenie przypisać należy głównie konkurencji samochodów. Na odległości do 8 km. zmniejszenie to wynosiło 21,19%, na odległości powyżej 320 km. wynosiło zaledwie 1,55%. Podobnie na wszystkich odgałęzie-



niach, które przewożą na małych odległościach, dochody z ruchu pasażerskiego bardzo się obniżyły. Droga żelazna indyjska „Nort Western” stwierdza, że wszędzie, gdzie droga zwyczajna jest krótsza od drogi żelaznej zmniejszenie ilości pasażerów trzeciej klasy wynosi około 50%. Na ważnej linii podmiejskiej w Afryce ruch pasażerski zmniejszył się o 14%, pomimo wprowadzenia wszelkich nowoczesnych ulepszeń, między innymi elektryfikacji. Na innej linii podmiejskiej tamże wielkie zmniejszenie ruchu pasażerskiego skłoniło do zaniechania jej elektryfikacji i zastąpienia obsługą autobusową. Dochód z przewozu mleka zmniejszył się na niektórych drogach żelaznych angielskich w ciągu ostatnich lat czterech o 16% do 22%.

W ruchu towarowym, jedna z dróg żelaznych brytyjskich ocenia na podstawie statystyki, że na terytorjum, które obsługuje przedsiębiorstwa samochodowe przewożą 57,8% ogólnej ilości ładunków, przewożonych między miejscowościami odległymi od siebie o 64 km. lub mniej; 18,5% ładunków, przewożonych na odległości większej niż 64 km., i 23,7% ładunków w wielkich środowiskach samochodami, stanowiącymi własność prywatną lub własność przedsiębiorstw przemysłowych.

P. Zietschmann ocenia straty dróg żelaznych niemieckich w r. 1928 w ruchu osobowym na 140 do 150 milionów marek, w ruchu zaś towarowym na 180 milionów marek, z czego 30 milionów przypada na przejazdy autobusami i stanowią zmniejszenie dochodów dróg żelaznych z ruchu pasażerskiego o 10%, w tym 2,2% na rzecz autobusów, i w ruchu towarowym o 5,7%. W tem obliczeniu uwzględniono dochód, który przynosi drogom żelaznym ruch autobusowy jako środek dowozu. Dochód ten jest prawie równy zeru w ruchu towarowym, gdyż pomijając dowóz czysto miejscowy główną zaletą przewozów samochodowych jest możliwość uniknięcia przeładunku. Co się tyczy korzyści pośrednich, które mogłyby przypaść drogom żelaznym z przewozów przemysłu samochodowego, to drogi żelazne niemieckie kategorycznie zaprzeczają istnieniu tych korzyści. Zachodzi tylko tu zmiana rodzaju przewozów wytwórczości przemysłowej i gdyby nawet przemysł samochodowy rzeczywiście dawał drogom żelaznym pewne zwiększenie przewozów, to byłoby ono z nadwyżką pokryte zmniejszeniem się przewozu ładunków klas wyższych.

## 9. Ulepszenia w ruchu kolejowym dla zwalczania konkurencji samochodowej.

P. Sudborough nie daje odpowiedzi w swym referacie, dotyczącym dróg żelaznych w Stanach Zjednoczonych; na pytanie, oznaczone w kwestjonariuszu Nr 9. Srodki zastosowane w tym celu w Stanach Zjednoczonych, na które on wskazuje, cytując program drogi żelaznej Pensylwańskiej, należą do innego rodzaju i będą rozpatrzone przy pytaniach za Nr Nr 12, 13 i 14. Stąd możnaby wnosić, że w Stanach Zjednoczonych ulepszenia na drogach żelaznych dla zwalczania konkurencji samochodów są już wyczerpane lub też że te, które należało by zastosować, zostały uznane za nie mające większego znaczenia.

P. P. Le Besnerais i Degardin zauważają, że zdaniem niektórych sieci kolejowych (Hiszpanja, Portugalia, drugorzędne koleje Francji i Belgji) w ruchu pasażerskim samochód przedstawia zalety większej szybkości i wygody i wobec tego wysiłki dróg żelaznych winny być skierowane ku przyspieszeniu biegu pociągów oraz ku odnowieniu i ulepszeniu taboru.

Pomimo to jednak drogi żelazne zachowują pewne strony ujemne: pociągi zbyt rzadkie, przystanki nie dość częste, obsługa obszaru wąskiego, związanego z torem istniejącej linii kolejowej i t. p.\*). P. p. Le Besnerais i Degardin zauważają, że całkowite usunięcie tych usterek byłoby w istocie trudne i uciążliwe. Zastosowanie wagonów motorowych daje w pewnych wypadkach dobre wyniki, zwłaszcza na liniach drugorzędnych, lecz użycie ich jest często ograniczone ze względu na niemożliwość zastąpienia nimi innych pociągów jak tylko

rannych i wieczornych. Dlatego też sądzą oni, że w wielu wypadkach najlepszym rozwiązaniem sprawy byłoby zaniechanie na tych liniach częściowo lub całkowicie ruchu kolejowego i zastąpienie go przewozem samochodami po drogach zwyczajnych, który posiada zaletę operowania małymi jednostkami, częstymi i stosunkowo szybkimi. Wysiłki powinny być skierowane ku ściślejszej współpracy dróg żelaznych z samochodami. Do samochodów powinno odejść obsługiwanie szlaków o bardzo słabym ruchu, obsługiwanie komunikacji między dworcami i w nowo powstających kierunkach oraz wycieczek turystycznych; przeciwnie przy drodze żelaznej powinna pozostać obsługa dużych odległości, na których posiada ona przewagę szybkości, komfortu i bezpieczeństwa, oraz obsługa szlaków o wielkiej gęstości ruchu. Aby przeciwdziałać stratom, wynikającym z konkurencji samochodów prywatnych, towarzystwa kolejowe francuskie wprowadziły szybki przewóz wozów samochodowych i zastosowanie w tym przewozie specjalnie niższej taryfy, co dało dobre wyniki i mogłoby być jeszcze ulepszone przez utworzenie w okolicach turystycznych ośrodków wynajmowania samochodów osobom prywatnym.

W ruchu towarowym konkurencja rozwija się przeważnie w ruchu przesyłek pośpiesznych, towarów lekkich i przesyłek drobnicowych, dla których pojemność samochodów jest odpowiedniejsza niż pojemność wagonów i po które samochód może zajeżdżać bezpośrednio do nadawcy oraz odwozić je do odbiorcy. Walka z tą konkurencją powinna być prowadzona przez zmniejszenie formalności przewozowych, niższenie minimalnej wagi ładunków wagonowych i dłuższy czas otwarcia stacyj ładunkowych. Agent, grupujący ładunki zbiorowe, jest cennym pomocnikiem drogi żelaznej, rola jego powinna być zwiększona w celu uwolnienia publiczności od załatwiania formalności ekspedycyjnych, w celu uproszczenia, a czasem nawet uniknięcia opakowania a, co najważniejsze, w celu osiągnięcia umowy przewozowej na dostawę od domu do domu. Reklama, którą stanowi dla niektórych domów handlowych używanie własnych samochodów, jest okolicznością niekorzystną dla drogi żelaznej. Lecz przewóz drogą żelazną pozostaje w większości przypadków korzystniejszym ze względu, że wielka ilość przewożonych towarów pozwala jej formować ciężkie pociągi i przewozić po cenach znacznie niższych od cen dużych samochodów ciężarowych. W każdym razie drogi żelazne powinny uważnie śledzić wysiłki samochodów w kierunku ułatwienia usług i zadowolenia publiczności.

Państwowe drogi żelazne Italji przyznają niższe taryfowe dużym przedsiębiorstwom, które podejmują się dostawy ładunków do domów.

Referat p. Wilkinsona zawiera szczegółowe wyliczenie ulepszeń, zastosowanych na drogach żelaznych W. Brytanji dla zwalczania konkurencji samochodowej.

W ruchu osobowym, aby osiągnąć częstszy ruch pociągów, niektóre towarzystwa zelektryfikowały swoje linje podmiejskie. Droga żelazna „Southern Railway” stwierdziła, że przejazdy pasażerów na liniach zelektryfikowanych wzrosły w r. 1928 w porównaniu z r. 1927 o 6 milionów i wpływy zwiększyły się o 213.000 f. szterl.

W zakresie wygody pasażerów, wprowadzono w r. 1928 na wielkich liniach wagony sypialne trzeciej klasy, z których można korzystać za dopłatą 6 szylingów (7 fr. 40 cent. złotych) za łóżko. Zapotrzebowanie na miejsca w tych wagonach było tak znaczne, że wypadło budować nowe wagony. Posiadaczom biletów zwyczajnych pozwolono robić w pewnych przypadkach przerwy w podróży. Wprowadzono system zabierania bagażu z domu i dostarczania go do hotelów lub domów, co jest bardzo znacznym ułatwieniem i zdobyło sobie wielką popularność.

Dla ułatwienia i przyspieszenia przewozu bagażu z pomieszczeń bagażowych do pociągu, znaczniejsze stacje otrzymały wózki elektryczne lub benzynowe. Na liniach bocznych, prócz wagonów motorowych wprowadzono lokomotywy motorowe, które mogą ciągnąć parę wagonów przyczepnych i zapewnić tanią obsługę. Wprowadzono ulepszenia w przewozie ładunków sztukowych. Urządzono wagony cysterny do przewozu mleka i przyznano specjalną zniżkę 30% do tego rodzaju przewozu, który dobrze się rozwija. Robione są usiłowania aby ulepszyć ruch pociągów z przesyłkami pośpiesz-

\*) Aby usunąć niedogodność zbyt rzadkich przystanków, kolej italska „Emilji” wprowadziła pociągi dodatkowe charakteru tramwajowego z zatrzymaniami w drodze na żądanie podróżnych.

nemi, które od wielu lat kursują na drogach żelaznych brytyjskich,

W zakresie ruchu towarowego w Wielkiej Brytanji uznano, że częste i szybkie pociągi są ważnym czynnikiem w walce o ruch na dużych odległościach. Daje się stwierdzić ogólne zwiększenie liczby pośpiesznych pociągów towarowych między głównymi ośrodkami przemysłowymi, kursujących na odległościach 480 — 640 km. Pociągi te przebiegające nieraz więcej niż 225 km. bez zatrzymania zwiększyły znacznie promień przesyłek t. zw. „z dostawą nazajutrz“, wykonywanych pociągami, które wychodzą z jednego miasta po południu lub w pierwszych godzinach wieczornych i umożliwiają dostarczenie przesyłek odbiorcom na odległości 320 a nawet 640 km. nazajutrz rano. Nowością, będącą w związku z temi udogodnieniami jest ogłaszanie przez towarzystwa kolejowe rozkładów jazdy pociągów towarowych. Jedno z towarzystw kolejowych wprowadziło system przesyłek poleconych, których bieg z miejsca na miejsce jest w specjalny sposób kontrolowany.

Zaprowadzenie własnego taboru samochodów ciężarowych przez towarzystwa kolejowe jest ważnym czynnikiem w całokształcie środków, przedsięwziętych w walce z konkurencją samochodową. Towarzystwa kolejowe brytyjskie częściej podejmują się same dowozu samochodami ciężarowymi zamiast powierzać ją przedsiębiorcom. Zastąpienie wozów konnych samochodami ciężarowymi rozszerzyło sferę działania i pozwoliło uskutecznić i przyspieszać obsługę. Obsługa samochodami ciężarowymi rozszerzyła się na okręgi wiejskie, samochody jeżdżą dostarczać lub zabierać towary i przesyłki do składów, ferm i domów prywatnych w promieniu około 24 km. dokoła niektórych stacji. Samochody wiejskie, przebiegając wsie, stają się przytem doskonałym środkiem reklamy i rozpowszechnienia broszur, opisujących różne udogodnienia zastosowane na drogach żelaznych: podróże po niższych cenach, wycieczki i t. d.

W zakresie składów i stacji ładunkowych ulepsza się urządzenia, umożliwiające odbiorcom szybki odbiór ich przesyłek. W gęsto zaludnionych okręgach wprowadzono dla użytku klientów drogi żelaznej składy kolejowe, w których ci klienci mogą posiadać swoje prywatne schowki. Towary są wysyłane w ładunkach całkowitych podług taryfy możliwie najniższej, następnie zaś wydawane z tych składów małemi partjami detalistom i ostatecznym odbiorcom. Wprowadzono pewne oszczędności w eksploatacji, łącząc naprzykład zawiadywanie stacji sąsiednich w ręku jednego zawiadowcy i zmniejszając liczbę personelu.

## 10. Środki taryfowe przeciwko konkurencji samochodowej.

Referat p. Sudbournough nie zawiera wskazówek dotyczących środków taryfowych, zastosowanych przez drogi żelazne Stanów Zjednoczonych przeciwko konkurencji samochodowej. Prawdopodobnie środki musiały te być stosowane lecz straciły obecnie znaczenie wobec zastosowania innych środków.

P. p. Le Besnerais i Degardin zauważają, że w ruchu osobowym powodzenie konkurencji samochodowej zależy w znacznie większym stopniu od wygody, gęstości i szybkości ruchu oraz dobrych rozkładów jazdy niż od ceny przejazdu. Dlatego też środki taryfowe zastosowane przez drogi żelazne miały raczej na celu rozwój ruchu pasażerskiego niż walkę z komunikacją konkurencyjną. Te środki wyraziły się głównie w ułatwieniu podróży grupowych, biletów powrotnych, wycieczek w końcu tygodnia (Week-end) i niedzielnych, wprowadzeniu abonamentowych biletów miesięcznych pomiędzy określonymi punktami, w niższe cen biletów abonamentowych ogólnych, we wprowadzeniu lub rozszerzeniu zakresu biletów rodzinnych i wycieczkowych, biletów specjalnych do miejscowości klimatycznych i kąpielowych, w przedłużeniu okresu ważności biletów powrotnych i w rozszerzeniu prawa korzystania z przerw w podróży, we wprowadzeniu szybkiego i taniego przewozu samochodów, którym towarzyszą korzystający z nich podróżni. Ułatwienia w postaci bezpośrednich biletów na przewóz osób lub ekspedycję bagażu, zastosowane we Francji w niektórych podróżach turystycznych mieszanych kolejowo-samochodowych, świadczą nawet o dążeniu drogi

żelaznej do współpracy z linjami samochodowymi, które stanowią jej źródło dopływu lub ułatwiają połączenia.

W zakresie ruchu towarowego, pp. Le Besnerais i Degardin, wyliczywszy szereg środków taryfowych przeciwko konkurencji samochodowej, zastosowanych przez Towarzystwo państwowych kolei belgijskich i wielkie towarzystwa francuskie, jak np.: taryfy abonamentowe na przewóz w wagonach o ruchu wahadłowym, taryfy niższe na przewóz powrotny pustych beczek, przewóz bezpłatny łoża przy przewozie środków żywności, premje za pełny ładunek i gwarancję regularnego nadawania pewnej ilości przesyłek, ceny stałe w taryfach na przesyłki grupowe, ceny za dostawę od domu do domu i t. d., rozpatrują szczegółowo wady nierozłączne z obecnymi zasadami taryfikacji na drogach żelaznych, które odbierają drogę żelaznym broń w walce z konkurencją samochodową.

System taryf malejących z odległością i zastosowanie opłat stacyjnych, niezależnych od odległości, obciąża nadzwyczajnie przewozy na małe i średnie odległości, na których najsilniej odczuwa się konkurencja samochodowa. Obecne przepisy taryfowe wymagają przede wszystkim ścisłego stosowania zasady równego traktowania klientów i prawnego obowiązku przestrzegania taryf, co było bezwątpienia rekompensatą za faktyczny monopol przewozów, który drogi żelazne dawniej posiadały, lecz co jest obecnie przyczyną wielkiego upośledzenia drogi żelaznej wobec nowego konkurenta, do którego te zasady nie są stosowane. „Wprowadzenie giętkości do taryf kolejowych byłoby więc niezbędnym warunkiem przywrócenia równowagi między dwoma konkurentami, koleją szynową i drogą zwyczajną“. Pp. Le Besnerais i Degardin wyrażają opinię, że w tym celu trzeba byłoby przede wszystkim mieć możliwość szybkiego wprowadzania w życie wszelkich zmian w warunkach przewozu uznanych za pożyteczne i ograniczania obniżek cen i ułatwień dla klientów od tych przewozów, które najwięcej podlegają konkurencji. Zastosowanie stałych cen w pewnych kierunkach przewozu lub dla pewnych towarów stanowi pod tym względem pierwszy krok, który należałoby udoskonalić, ułatwiając stosowanie premji za ilość i regularność nadawanych ładunków obok innych udogodnień, jako warunku szybkości przewozu, uproszczenia opakowania, uproszczenia formalności stacyjnych lub bocznicy, szybkiej wypłaty zwrotów i t. p., naśladując w tem konkurencję samochodową w dziedzinie ułatwień, których ona udziela swym klientom.

Referat p. Wilkinsona zawiera szczegółowe wyliczenie zniżek i udogodnień, zastosowanych w ruchu osobowym w Wielkiej Brytanji. Te zniżki pozwalają w pewnych przypadkach odbyć podróż tam i z powrotem za cenę  $1\frac{1}{3}$  biletu zwyczajnego, w innych przypadkach za cenę biletu zwyczajnego i jeszcze w innych (bilety robotnicze) nawet za cenę mniejszą niż cena biletu zwyczajnego. Specjalne zniżki i ułatwienia są przyznawane turystom, wycieczkom naukowym, automobilistom, w postaci abonamentów rocznych i miesięcznych, abonamentów specjalnych dla klientów drogi żelaznej i inne. Granicę wieku dzieci, mających prawo podróżowania za pół ceny podniesiono do lat 14.

Przechodząc do środków taryfowych dla zwalczania konkurencji samochodowej w ruchu towarowym, p. Wilkinson stwierdza, że w Wielkiej Brytanji w tysiącach poszczególnych wypadków obniżono taryfy w celu przyciągnięcia do drogi żelaznej lub odzyskania przez nią przewozów i że obecnie środek ten zapobiega ostatecznie odciąganiu od drogi żelaznej mniej lub więcej znacznych ilości ładunków.

Jednakże obniżanie taryf powinno być stosowane ostrożnie, gdyż to co jest dobre w jednej okolicy niezawsze okazuje się celowym w innej i stwierdzono, że środek ten, który w pewnej ilości przypadków wystarczył do odzyskania utraconych ładunków, w innych przypadkach nie wystarczył do doprowadzenia wpływów do wysokości, jaką one osiągały przy wyższych taryfach.

W Italji droga żelazna Emilji wprowadziła umowy, przyznające nadawcom ładunków duże zniżki taryfowe w razie gwarantowania przez nich nadania określonej ilości ładunków rocznie.

P. Zietschmann zauważa, że jeżeli samochód ciężarowy, pomimo niekorzystnego stosunku kosztów własnych prze-

wozu samochodem i koleją (zob. wyżej, pytanie 6-te, „Taryfy na liniach samochodowych“), jest w stanie przewozić taniej niż droga żelazna, to przyczynę tego należy upatrywać wyłącznie w obowiązującym obecnie systemie taryf kolejowych. Samochód wyzyskuje ten system, wykonywając przeważnie przewozy na małe odległości, na większych zaś odległościach wybierając towary wyższych klas taryfowych. W ten sposób konkurencja samochodowa w ruchu towarowym coraz więcej zagraża utrzymaniu obecnego systemu taryfowego, który jest jedną z głównych podstaw gospodarstwa społecznego. Ewolucja będzie musiała doprowadzić albo do zastosowania drobniawo różniczkowanych cen przewozu po drogach żelaznych tych samych towarów, w zależności od możliwości przewożenia ich samochodami, albo do zrównania na wielką skalę cen przewozu towarów wszystkich klas w ogóle. W obydwóch przypadkach nieuniknionem się stanie podroźnienie kosztów przewozu materiałów nieobrobionych i produktów ciężkich pierwszej potrzeby. W obecnym stanie rozwoju ruchu samochodowego nie możnaby zalecić obniżenie taryf na towary pewnych klas lub ogólne obniżenie taryf w pewnych strefach. W obu przypadkach zmniejszenie się dochodów i odbicie się tych środków na systemie taryfowym, a przez to na gospodarce społecznej, miałyby poważniejsze skutki niż nawet tolerowanie niczem nie skrępowanego ruchu samochodowego.

Wobec tego obecnie może być mowa tylko o środkach taryfowych w pewnych poszczególnych przypadkach, które powinny mieć charakter wyjątków, robionych dla pewnych określonych kierunków lub w stosunku do pewnych rodzajów towarów. Ma się rozumieć, że środki te powinny być stale kontrolowane pod względem wyników finansowych, które one dają. Drogi żelazne niemieckie wprowadziły w ciągu lat ostatnich wielką ilość t. zw. taryf „K“ (taryf przeciwko konkurencji samochodowej), których zastosowanie dało dobre wyniki. Zniżki dopuszczane według tych taryf sięgają 25%, a nawet 30% stawek normalnych.

### 11. Inne przyczyny konkurencji samochodowej i środki do jej złagodzenia.

P. Sudbrough nie daje wyraźnej odpowiedzi na pytanie, jakim przyczynom, poza usterkami ruchu kolejowego i systemu taryfowego, należy przypisać powodzenie konkurencji samochodowej i jakie środki należałoby zastosować do jej złagodzenia. Zdaje się jednak, że na to pytanie można znaleźć odpowiedź choć częściową i pośrednią w jego objaśnieniu, przytoczonym wyżej w punkcie 5-ym, mianowicie, że w Stanach Zjednoczonych międzystanowe linie autobusowe nie podlegają obecnie żadnym osobnym przepisom prawnym i że projekt prawa, na którego podstawie te przepisy mają być wydane został złożony Kongresowi.

Pp. Le Besnerais i Degardin przytaczają trzy rodzaje przyczyn, posiadających wszystkie charakter finansowy, a mianowicie: zapomogi, podatki i koszty utrzymania dróg. Zdarza się często, że władze miejscowe przyznają zapomogi przedsiębiorstwom samochodowym, które, nie będąc wywołane jakąś nową potrzebą, której należałoby uczynić zadość, stwarzają konkurencję istniejącej komunikacji kolejowej.

Wyżej w p. 5-ym były wyliczone ciężary finansowe, które ponoszą drogi żelazne we Francji, Hiszpanji i innych krajach w postaci kosztów budowy i utrzymania toru i które są bez porównania większe od ciężarów, przypadających na samochody. Pp. Le Besnerais i Degardin zwracają uwagę, że konkurencja samochodowa rozwinęła się w sposób zagrażający we Francji i Belgii dopiero od roku 1926, t. j. od czasu, kiedy we Francji nałóżono na przewozy kolejowe ciężki podatek, a w obu tych krajach wprowadzono taryfy w takiej wysokości, aby pokrywały wszystkie koszty własne, podczas gdy większą część tych ciężarów, które powinny obciążać samochody, ponosi w dalszym ciągu całe społeczeństwo.

P. Wilkinson daje w swoim referacie nader ciekawy przegląd przyczyn, które sprzyjały rozwojowi ruchu samochodowego w Wielkiej Brytanji i ułatwiły mu konkurencję z drogami żelaznymi. Z końcem wojny światowej przedsiębiorcy przewozowi mieli doskonałą sposobność zakupu po nader niskich cenach wielkiej liczby podwozi samochodowych i samochodów ciężarowych, wracających z pola walki, oraz zu-

żytkowania usług ludzi, wyrobionych na doskonałych kierowców i mechaników podczas służby wojskowej. Z drugiej strony taryfy osobowe na drogach żelaznych zwiększono w roku 1927 o 50%. Drogi żelazne znajdowały się pod zarządem państwowym i zostały zwrócone towarzystwom prywatnym dopiero w r. 1920 w lichym stanie. Na mocy ustawy z r. 1921 drogi żelazne angielskie i szkockie zostały połączone w cztery wielkie sieci, przyczem spadła na nie konieczność dokonania bardzo skomplikowanej rewizji taryf i inne trudne obowiązki. W tym stanie rzeczy drogi żelazne w r. 1926 padły ofiarą strajku powszechnego, co dało nowego bodźca rozwojowi komunikacji samochodowej. Dopiero w r. 1928 drogi żelazne mogły przystąpić do zbadania zagadnień, stojących przed nimi, i przedstawić parlamentowi prośbę o udzielenie im ogólnego prawa korzystania z dróg zwyczajnych. Do tego czasu bowiem drogi żelazne Wielkiej Brytanji nie miały prawa korzystania z dróg zwyczajnych i tylko niektóre poszczególne towarzystwa, które weszły do składu wielkich sieci, posiadały ograniczone prawo korzystania z tych dróg. Specjalne ustawy z r. 1928 przyznały czterem wielkim sieciom dróg żelaznych prawo organizowania służby samochodowej na drogach zwyczajnych lecz z zastrzeżeniami, zabraniającymi im przejście przez niektóre okręgi i uruchomienie linii samochodowych, które stwarzałyby konkurencję linjom, eksploatowanym przez władze miejscowe na własnym terytorjum.

Oprócz tych ograniczeń p. Wilkinson podaje szczegółowo listę zobowiązań, nałożonych na drogi żelazne, i przywilejów, z których korzystają przewozy samochodowe. Przedsiębiorca samochodowy zastaje drogę i sygnały na niej zupełnie gotowe i ma możność szybkiego rozpoczęcia eksploatacji niewielkim nakładem. Nie jest on przewoźnikiem publicznym (common carrier), jakim obowiązana jest być droga żelazna. Nie obowiązują go zastrzeżenia co do klasyfikacji towarów i stałego rozkładu jazdy. Jego wozy mogą krążyć po drogach bez ścisłego ograniczenia trwania pracy personelu, który też nie podlega oględzinom lekarskim.

Wobec tych przywilejów przysługujących samochodom, towarzystwa kolejowe zastosowały oprócz środków, przytoczonych wyżej w punktach 9 i 10, liczne sposoby zmierzające do rozwoju ruchu na swoich liniach, korzystając z usług ludzi praktycznie wykwalifikowanych, którzy jedną im klientów na całym terytorjum Wielkiej Brytanji, zapomocą publikacji i reklamy. Jednakże Towarzystwa kolejowe zdają sobie sprawę, że oprócz zastosowania środków dla wzmoczenia ruchu na drogach żelaznych, działalność ich musi iść także w kierunku wzięcia udziału w tym nowym rodzaju przewozu, jakim są samochody.

Sytuacja, w jakiej się znalazły drogi żelazne Wielkiej Brytanji wskutek rozwoju przewozów samochodowych, spowodowała wyznaczenie komisji królewskiej, której obowiązkiem jest zbadanie zagadnień, powstałych w związku z tym rozwojem, wskazanie środków, które należy zastosować w celu ulepszenia ustawodawstwa samochodowego, o ile tego wymaga interes publiczny, oraz przyczynienie się do uzgodnienia ruchu samochodowego z innymi komunikacjami i do jego rozwoju.

P. Zietzschmann w swoim referacie wskazuje również na braki w ustawach, które traktują niejednakowo drogi żelazne i komunikację samochodową, jako na jedną z głównych przyczyn konkurencji samochodowej. Środki przeciwko konkurencji samochodowej nie mają na celu zdławienia ruchu samochodowego, lecz podział przewozów pomiędzy drogę żelazną a samochody, w sposób najbardziej z punktu widzenia ekonomicznego właściwy. Lecz podział sprawiedliwy i słuszny nie jest możliwy, dopóki drogi żelazne i samochody są traktowane przez prawo w sposób tak nierówny. Należy żądać przede wszystkim, aby przewóz samochodowy był pozabawiony tych przywilejów, które mu prawo przyznało. Samochody powinny ponosić całkowicie te wydatki na utrzymanie dróg, które słusznie obciążać je powinny. Odpowiedzialność za wykonywanie przewozu powinna być jednakowa. Należy szczególnie wymagać, aby ciężary publiczne były równomiernie rozłożone na oba rodzaje komunikacji. Aby system koncesji miał większe znaczenie dla ruchu towarowego, powinien być stosowany do wszystkich publicznych przedsiębiorstw samochodowych, nie zaś tylko do linii regularnych.

Z drugiej strony, drogi żelazne, które przestały posiadać monopol przewozu, powinny być upoważnione do swobodnego stosowania taryf w zależności od potrzeby, z zastrzeżeniem, że taryfy te będą ogłoszone i stosowane jednakowo do wszystkich klientów. Specjalne zniżki dla niektórych przedsiębiorstw przewozowych winny być dozwolone wyjątkowo w przypadkach konkurencji samochodowej.

## 12. Regularne linje samochodowe, jako pomocnicze przedsiębiorstwo kolejowe.

P. Sudborough stwierdza, że drogi żelazne Stanów Zjednoczonych rozpoczęły obecnie wielką kampanję, mającą na celu zespolenie przewozów samochodowych z przewozami kolejowymi i daje przykład tego, omawiając program drogi żelaznej „Pennsylvania Railroad”.

Program ten, ogłoszony w styczniu 1929 r., zawiera w zakresie ruchu osobowego całkowite uzgodnienie przewozu kolejowego i autobusowego na terytorjum, obsługiwane przez sieć drogi żel. Pensylwańskiej, zaprowadzenie w pewnych przypadkach własnych nowych linii autobusowych, w innych przypadkach zawarcie umów z istniejącymi już linjami i umieszczenie w tych przedsiębiorstwach swoich kapitałów, Towarzystwo dr. żel. „Pennsylvania Railroad” przewiduje zorganizowanie linii autobusowych, mających zastąpić pociągi miejscowe na odcinkach linii kolejowych pierwszorzędnych, w celu przyśpieszenia biegu pociągów dalekobieżnych, na odgałęzieniach zaś o słabym ruchu, mających zastąpić całkowicie ruch kolejowy. Ponadto istnieje zamiar wyzyskania, w sposób bardziej skuteczny niż dawniej, linii autobusowych, jako linii dojazdowych do drogi żelaznej. Wykonanie tego programu jest powierzony przedewszystkiem towarzystwu pomocniczemu, noszącemu nazwę „Pennsylvania General Transit Company”.

W zakresie ruchu towarowego droga żelazna Pensylwańska, jeszcze przed utworzeniem wspomnianego towarzystwa pomocniczego, podjęła inicjatywę użycia samochodów ciężarowych, dostarczanych początkowo przez towarzystwa samochodowe, do zastąpienia pociągów towarowych zbiorowych w okolicach o słabym ruchu, jak również do przewozu ładunków między stacjami końcowymi w dużych miastach. Pełniąc czynności zbiorcze, samochody przebiegają od stacji do stacji, zabierają ładunki i zastępują publiczności pociągi towarowe. Do 31 stycznia 1929 r. dr. żel. Pensylwańska „zmotoryzowała” w ten sposób 5446 km. linii o słabym ruchu, obsługując 697 stacji. Na stacjach krańcowych dr. żel. „Pennsylvania Railroad”, uczestniczy, wraz z wieloma innymi drogami żelaznymi, w przedsiębiorstwach do przewozu wszelkich towarów pomiędzy stacjami i linjami przy pomocy samochodów ciężarowych.

Drugi przykład regularnych linii samochodowych, jako kolejowego przedsiębiorstwa pomocniczego w Stanach Zjednoczonych, znajduje się w odczycie p. Bacon'a, inżyniera drogi żelaznej „New York, New Haven and Hartford Railroad”, wygłoszonym w r. 1927 na sesji londyńskiej wszechświatowego kongresu samochodowego, z którego wyciąg był przytoczony w moim pierwszym referacie \*).

Pp. Le Besnerais i Degardin stwierdzają w swym referacie, że wobec przywilejów, przyznanych przez władze publiczne przedsiębiorstwom samochodowym, drogi żelazne znalazły się często w takiej sytuacji, że nie pozostawał im inny sposób walki, jak utworzenie warunków do korzystania z tych samych przywilejów, przez uruchomienie własnych linii samochodowych. Linje te były utworzone bądź przez same zarządy kolejowe, jak to było we Francji i w Belgji, bądź przez osoby prywatne, z którymi zarządy dróg żelaznych zawarły umowy. We Francji utworzenie przedsiębiorstw pomocniczych przewozu samochodami było formalnie poparte przez władze i przedsiębiorstwa takie były założone przez wielkie towarzystwa kolejowe w r. 1928. Na początku roku następnego każde wielkie towarzystwo kolejowe posiadało od 5 do 10 regularnych linii samochodowych o długości od 50 do 150 km. Pp. Le Besnerais i Degardin zauważają, że, o ile można sądzić, te towarzystwa pomocnicze nie będą mogły dać świetnych wyników finansowych. Linje eksploatowane obecnie mają tylko

na celu przewóz podróźnych i przesyłek pośpiesznych; większość towarzystw istniejących nie zorganizowała jeszcze przewozu ładunków małej szybkości. Otóż wydaje się, że do egzystencji przedsiębiorstwa samochodowego pasażerskiego niezbędne jest albo obsługiwane jakiegoś dużego środowiska zaludnienia albo utrzymywanie komunikacji między dwiema miejscowościami o ruchu bardzo ożywionym, konkurując bezpośrednio z drogą żelazną. Towarzystwa kolejowe wolą przeważnie wprowadzać w ruch swoich pociągów zmiany i ulepszenia, konieczne do odzyskania przewozów, które się im wymykają. W pewnych wypadkach, w których konkurencja wykazuje, że droga żelazna nie jest najbardziej odpowiednim środkiem przewozu, wyjściem z sytuacji jest zastąpienie obsługi kolejowej obsługą samochodową, do czego w kilku przypadkach uciekły się drogi żelazne francuskie z pomyślnym skutkiem. Osobno należy postawić linje turystyczne, których długość ogólna na niektórych sieciach, jak dr. żel. Paris—Lyon—Mediterranée, dochodzi do 11.000 km. i które są przeważnie eksploatowane na podstawie umów, zawieranych z przedsiębiorcami prywatnymi. Niektóre szczegóły o tych linjach można znaleźć w memorjale złożonym w r. 1928 na sesji rzymskiej wszechświatowego kongresu samochodowego przez p. Pourcel'a przytoczonym w streszczeniu w referacie № 4.

Zarządy kolejowe w Italji dotychczas nie stworzyły same ani nie powierzyły przedsiębiorstwom prywatnym eksploatacji regularnych linii samochodowych.

W Wielkiej Brytanji obsługa autobusowa, zorganizowana przez niektóre towarzystwa kolejowe istniała od wielu lat, jednak dopiero z chwilą gdy w r. 1928 drogi żelazne otrzymały prawo ogólne korzystania z dróg zwyczajnych, skuteczne użycie tego środka stało się jednym z głównych przedmiotów badań. W ruchu osobowym pewna ilość linii autobusowych, mających na celu dowóz podróźnych do drogi żelaznej, istnieje już obecnie. W fazie opracowania znajdują się projekty mieszanej obsługi kolejowej i samochodowej jak również projekty zastąpienia obsługi samochodową nieprodukcyjnej obsługi kolejowej na odgałęzieniach. Towarzystwa kolejowe mają zamiar korzystać z bardzo ważnego uprawnienia zawierania umów z istniejącymi przedsiębiorstwami samochodowymi jako też z władzami miejskimi co do komunikacji po drogach municipalnych.

W ruchu towarowym towarzystwa kolejowe mają możność obecnie zbierania i dostawy ładunków bądź samochodami bądź koleją, co pozwala im stosować przewóz samochodami na części przebiegu gdzie ruch jest mały, lub na szlakach przeładunkowych, lub dla skrócenia przebiegu, gdzie trasa linii kolejowej jest kręta.

O rozprzestrzenianiu się istniejących kursów samochodów ciężarowych na okręgi wiejskie było już powiedziane wyżej w punkcie 9-ym.

Zarząd dróg żelaznych niemieckich zorganizował 57 regularnych linii autobusowych, z których 11 eksploatuje sam 46 zaś na spółkę z innymi przedsiębiorstwami. Wyniki eksploatacji tych linii są dobre. Eksploatacja własna daje lepsze wyniki finansowe jeżeli nie wymaga utworzenia osobnego zarządu. Zarząd dróg żelaznych niemieckich zaniechał obecnie organizowania we własnym zarządzie regularnych linii autobusowych, gdyż zawarł umowę z zarządem poczt co do eksploatacji tych linii na spółkę. Ta umowa pozwala mu wywierać wpływ na rozwój sieci autobusowej, której część większa należy do zarządu poczt, i nie mieć do czynienia z małymi przedsiębiorcami, którzy są jedną z głównych przyczyn istnienia wielkiej liczby konkurencyjnych linii samochodowych.

Co się tyczy przewozów towarowych, to poczta rzekła się udziału w nich na korzyść kolei. Drogi żelazne niemieckie zorganizowały 43 linje samochodowe ciężarowe, z których 14 eksploatowały same, 29 zaś na spółkę z innymi przedsiębiorstwami.

P. Zietzschmann uważa jednak, że współpraca samochodów ciężarowych z koleją mogła by dać dobre wyniki głównie w ruchu na małe odległości. Dobrze zorganizowana obsługa dowozu samochodami ciężarowymi może ograniczyć konkurencję, lecz naogół możliwości ekonomiczne użycia samochodów ciężarowych w służbie kolejowej nie są duże.

Konkurencja z samochodami ciężarowymi należącymi do zakładów przemysłowych i domów handlowych, dla których

\*) Patrz wyżej str. 6.

ważnym jest posiadać własne samochody w celu podtrzymywania ściślejszych stosunków z ich klientelą, jest prawie nie-  
możliwa. Liczne małe przedsiębiorstwa przewozu samochodowego wykonywują przewóz po cenach minimalnych, czasem nawet niższych od kosztów własnych, licząc na inne dochody. Doświadczenie niemieckich dróg żelaznych dowiodło, że dla drogi żelaznej rzadko jest korzystne zawieranie umów z przedsiębiorstwami przewozu samochodowego, które zrzekają się możliwych zysków tylko gdy otrzymują wzajem odpowiednią rekompensatę. Dlatego też drogi żelazne niemieckie rozwiązały w r. 1928 umowę, zawartą z towarzystwem przewozu samochodowego, zorganizowanym przez nie przy pomocy państwa rzeszy w r. 1924, ze względu na to, że umowa ta nieodpowiadała oczekiwaniom stron, które ją zawarły.

### 13. Obsługa mieszana przewozu bezpośredniego.

W Stanach Zjednoczonych częściowo wprowadzono już, częściowo zamierzono wprowadzić bilety pasażerskie na podróże dowolną — koleją lub autobusem — i bilety bezpośrednie na podróże mieszane. W ruchu towarowym użycie samochodów ciężarowych w porozumieniu z drogami żelaznymi uczyniło możliwą całkowitą obsługę przewozu bezpośredniego od drzwi nadawcy do drzwi odbiorcy.

Pp. Le Besnerais i Degardin podają, że organizacja obsługi mieszanej przewozu bezpośredniego nie jest jeszcze ogólnie rozpowszechniona i istnieje tylko gdzieś, mianowicie niektóre drogi żelazne francuskie i inne wydają na wielkich stacjach niektórych miejscowości bilety bezpośrednie ważne na końcowy przewóz samochodem. Droga żelazna Północno-francuska w dniu wyścigów w Chantilly dowozi podróżnych autobusami na dworzec północny i po powrocie rozwozi ich po Paryżu za cenę biletu zwyczajnego. W ruchu towarowym bezpośrednia obsługa koleją i samochodem jest dosyć rozpowszechniona, jednakże cena tego rodzaju przewozu bezpośredniego jest stosunkowo wysoka i z tej racji nie ogranicza konkurencji samochodowej.

W Italii drogi żelazne państwowe i dr. żelazna „Emilji” zawarły umowy z niektórymi przedsiębiorstwami samochodowymi na wydawanie biletów, ważnych na przejazd całkowity samochodem i koleją.

W Wielkiej Brytanji projekty obsługi mieszanej samochodami i koleją są w opracowaniu.

W Niemczech w świeżo zawartym kontrakcie między zarządem dróg żelaznych Państwowych i zarządem poczt Rzeszy przewidziane jest wprowadzenie dla podróżnych i bagaży taryf bezpośrednich na przewóz koleją i liniami autobusów pocztowych.

### 14. Inne środki rozwinięcia ruchu samochodowego jako środka dowozu.

Sposobem, który obiecuje być bardzo skuteczny dla odzyskania od samochodów znacznej części ładunków zabranych drodze żelaznej i dla rozwinięcia ruchu samochodowego jako środka dowozu do drogi żelaznej, jest użycie skrzyń zbiorczych (containers), stalowych, zbudowanych tak, że mogą być załadowywane bądź na wagony, bądź na samochody ciężarowe. Skrzynie te, postawione na samochody ciężarowe, służą do zabierania przesyłek z domu od klientów, następnie są załadowywane przy pomocy wind na wagony kolejowe, na stacjach zaś przeznaczenia znów przeładowywane na samochody, co pozwala uniknąć wszelkich manipulacji z towarami w drodze od mieszkania klienta do dworca kolejowego. Użycie skrzyń zbiorczych ułatwia również przeładunek na okręty oraz z jednej kolei na drugą o innej szerokości toru. Ten sposób przewozu, zapewniający wykonanie przewozu od drzwi do drzwi, zmniejszający koszt manipulacji i opakowania jako też możliwość uszkodzenia ładunku w drodze, rozwija się szybko w Stanach Zjednoczonych i w Wielkiej Brytanji i znajduje się w okresie prób na pierwszorzędnymi drogami żelaznymi francuskimi i na drogach żelaznych niemieckich.

## II. Resumé.

Przytoczone wyżej fakty i opinie można streścić jak następuje:

1. Ruch samochodowy osiągnął w ciągu lat ostatnich we wszystkich krajach wysoki stopień rozwoju, co nadaje mu wielkie znaczenie w ogólnym systemie komunikacji.

2. Długość ogólna regularnych linii samochodowych i towarowych dochodzi w niektórych krajach do długości sieci kolejowej, w wielu innych krajach jest dwa do trzech razy, czasem nawet więcej razy, większa niż długość linii kolejowych. Większość linii samochodowych posiada małą długość, przeciętnie od 20 do 35 km.

3. Stosunek długości ogólnej regularnych linii samochodowych, utrzymujących komunikację między miejscowościami, mającymi już połączenie kolejowe, oraz linii, mniej lub więcej równoległych do dróg żelaznych, a więc linii, mogących konkurować z drogami żelaznymi, do długości ogólnej wszystkich linii samochodowych zależy od gęstości zaludnienia, od rozpowszechnienia wśród ludności zajęć przemysłowych i handlowych i od rozwoju sieci kolejowej. Na ten stosunek wywiera wielki wpływ stan prawny linii samochodowych, istniejący w danym kraju.

4. Wielkość ruchu na konkurencyjnych liniach samochodowych w stosunku do ruchu na drogach żelaznych jest w różnych krajach nader niejednakowa. Przewóz osobowy (pasażero-kilometry) na konkurencyjnych liniach samochodowych dochodzi w Stanach Zjednoczonych w przybliżeniu do 40% przewozu na drogach żelaznych, podczas gdy w Europie stosunek ten zdaje się nie przewyższać 5%.

W ruchu towarowym stosunek przewozu samochodowego konkurującego do przewozu drogami żelaznymi jest naogół znacznie niższy.

Brak w wielu krajach oficjalnej statystyki przewozów samochodowych nie pozwala na dokładniejszy sąd w tej sprawie.

5. Prawie we wszystkich krajach eksploatacja regularnych linii samochodowych, a zwłaszcza regularnych linii autobusowych, wymaga pozwolenia władz administracyjnych, które przy udzielaniu tego pozwolenia biorą pod uwagę potrzebę projektowanej linii oraz interesy komunikacji istniejących. Tylko w niektórych krajach i w warunkach specjalnych, pozwolenie to ma charakter koncesji z prawem monopolu, obowiązującego na pewien okres czasu.

W Niemczech i w Szwajcarii zarządy poczt mają prawo eksploatacji regularnych linii autobusowych zapewnione ustawowo.

Koncesjonariusze są przeważnie wolni w wyborze kierunku linii, które chcą eksploatować.

W niektórych krajach, w okolicach niedostatecznie zaopatrzonych w komunikację, oprócz zapomóg, udzielanych regularnym liniom samochodowym przez państwo, udzielane są tym przedsiębiorstwom dosyć często zapomogi przez zainteresowane gminy.

Dochody z podatków, nakładanych na samochody, na opony i benzynę dla nich, czasami od wagi wozów i ich przebiegu, są obracane zwykle na koszt utrzymania dróg. Lecz wysokość tych podatków, stanowiących udział przedsiębiorstw samochodowych w wydatkach drogowych, jest daleka od tego, aby mogła pokryć te koszty, a tem mniej amortyzację kapitału budowy i kosztu ulepszenia dróg. Przeciwnie, drogi żelazne muszą ponosić, oprócz wydatków na swoją budowę i utrzymanie, jeszcze podatki i opłaty dodatkowe, bardzo wysokie w niektórych krajach.

W większości krajów taryfy regularnych linii samochodowych lub ich rozmiar najwyższy, czasami tylko taryfy pasażerskie, są wyznaczane przez władze, udzielające zezwoleń na uruchomienie linii.

W żadnym kraju nie istnieją przedsiębiorstwa któreby korzystały z zasady z prawa pierwszeństwa do otrzymania koncesji na regularne linie samochodowe. W dwóch państwach pierwszeństwo do otrzymania pozwolenia przysługuje drogom żelaznym w przypadku, gdy projektowana linia samochodowa stanowiłaby konkurencję dla danej drogi żelaznej. W innym jeszcze państwie koncesjonariusze regularnych linii samochodowych korzystają z prawa pierwszeństwa przy otrzymywaniu koncesji na linie przyległe.

6. Taryfy regularnych linii samochodowych wahają się w różnych krajach w bardzo szerokich granicach. Taryfy pasażerskie są bliskie na ogół do cen 2-ej klasy kolejowej, lecz w niektórych krajach natomiast niższe od tych cen. Taryfy towarowe regulują się również stosownie do taryf kolejowych i na małe odległości są przeważnie niższe od tychże, chociaż w niektórych krajach są od nich wielokrotnie wyższe.

7. Określenie strat poniesionych przez drogi żelazne w rozmaitych krajach, które mogłyby być przypisane bezpośrednio rozwojowi ruchu samochodowego, przedstawia wielkie trudności ze względu na to, że jest prawie niemożliwe wyeliminować wpływ innych czynników, które mogły oddziaływać na wysokość tych strat, jak również określić korzyści, które mogły wyniknąć dla dróg żelaznych z rozwoju ruchu samochodowego, jako źródła dowozu. Brak statystyki przewozów samochodowych utrudnia w większości przypadków to zadanie.

Pozostaje uciec się do określenia zmniejszenia dochodów kolejowych i wnioskować stąd, po wprowadzeniu mniej lub więcej prawdopodobnych poprawek, o stratach w przewozie.

Jeszcze trudniejsza jest ocena wpływu, jaki wywiera na przewóz kolejowy konkurencja regularnych linii samochodowych, oddzielnie od wpływu innych rodzajów przewozu samochodowego. Według wszelkich danych większa część przewozów zabranych drogą żelazną jest wykonywana właśnie przez przedsiębiorstwa, utrzymujące ruch samochodowy nieregularny, oraz przez samochody osobowe i ciężarowe, stanowiące własność osób prywatnych.

Konkurencja samochodowa rozwija się w ruchu osobowym jak i w towarowym głównie na małe odległości, i zmniejsza się w stosunku odwrotnym do odległości, skutkiem czego straty wielkich linii kolejowych są stosunkowo mniejsze niż straty linii znaczenia miejscowego i odgałęzień.

W ruchu osobowym w Stanach Zjednoczonych, ogólne zmniejszenie dochodów wszystkich pierwszorzędnych dróg żelaznych oceniono w roku 1927 na 24%, podczas gdy straty poszczególnych wielkich towarzystw kolejowych nie przewyższały 7%. Straty dróg żelaznych europejskich są naogół znacznie mniejsze, lecz różnica strat poszczególnych towarzystw kolejowych w zależności od charakteru ich ruchu jest bardzo wyraźna.

Straty dróg żelaznych niemieckich, wywołane w r. 1928 konkurencją samochodową, oceniono w ruchu pasażerskim na 10% dochodu, z czego piątą część, t. j. 2%, przypisano regularnym liniom autobusowym.

W ruchu towarowym straty niektórych dróg żelaznych Europy, spowodowane konkurencją samochodową są oceniane na 6% do 10% dochodu. Konkurencja regularnych linii samochodowych zdaje się posiadać w ruchu towarowym jeszcze mniejsze znaczenie w porównaniu do konkurencji linii nieregularnych i samochodów prywatnych, niż w ruchu osobowym.

8. Ocena skutków konkurencji samochodowej na przewozy kolejowe jest inna w Europie niż w Ameryce.

Zdaniem p. Sudborough, jakkolwiek ruch osobowy na drogach żelaznych Stanów Zjednoczonych zmniejszył się w ostatnich latach, zato jednakże przypadł im przewóz wielkich, stale wzrastających mas ładunków towarowych. Jednym zaś z głównych czynników, które ten wzrost spowodowały, był olbrzymi rozwój przemysłu samochodowego. Dzięki temu drogi żelazne Stanów Zjednoczonych zyskały w rzeczywistości na powstaniu i rozwoju przemysłu samochodowego.

Drogi żelazne w Europie dalekie są od uznania korzyści, jakieby przewóz kolejowy miał osiągnąć wskutek rozwoju przewozu samochodowego, ocenlają natomiast swoje straty i skarżą się na ich ponoszenie. P. Zietzschmann stwierdza, że drogi żelazne niemieckie zaprzeczają kategorycznie istnieniu pośrednich korzyści, jakie mogłyby dla nich wynikać z przewozów dla przemysłu samochodowego, i przytacza ich dowody.

9. Ulepszenia w przewozie, zastosowane na drogach żelaznych dla zwalczania konkurencji samochodowej, są bardzo liczne.

W ruchu osobowym starano się przede wszystkim ulepszyć rozkłady jazdy pociągów oraz zapewnić podróżnym większy komfort i różne ułatwienia w podróży. Zastosowano m. in.: przyśpieszenie biegu pociągów, zwiększenie ich liczby, połączone z wprowadzeniem w ruchu miejscowym lekkich i częstych pociągów przy pomocy wagonów motorowych i autobusów

na szynach oraz pociągów bezpośrednich na odgałęzienia, zaprowadzenie w 3-ej klasie wagonów wyścielanych i wagonów sypialnych, ułatwienia w wysyłaniu bagażu z domu i w dostawie do domu, szybko przewożenie samochodów po cenach niższych i in. Niektóre linje o ruchu natężonym zostały zelektryfikowane.

Pp, Le Besnerais i Degardin uważają, że pomimo wszelkich ulepszeń przewóz po drodze żelaznej zachowa pewne braki, które nieraz byłoby zbyt trudno usunąć. Z tej racji należałoby skierować wysiłki ku ściślejszej współpracy dróg żelaznych z samochodami, pozostawiając samochodom przewozy na liniach mniej uczęszczanych i w niektórych razach całkowite zastąpienie ruchu kolejowego. Pogląd ten wydaje się zupełnie słuszny w przypuszczeniu, że drogi żelazne będą miały możliwość same urzeczywistnić tę współpracę z korzyścią własną, jak również z korzyścią dla ogółu.

W ruchu towarowym starano się przede wszystkim osiągnąć przyśpieszenie przewozu, uproszczenie formalności ekspedycyjnych i wprowadzenie bezpośredniego przewozu od domu do domu. Wobec tego, że konkurencja samochodowa ma miejsce głównie w zakresie przesyłek pośpiesznych i drobnicowych, zmniejszono zwłoki w przewozie, zwiększając szybkość pociągów i zmniejszając postoje na stacjach, zorganizowano między ośrodkami przemysłowymi przewóz częsty i szybki z dostawą nazajutrz na duże odległości, przedłużono czas otwarcia kas, poza tem wprowadzono zajęcia nocne w magazynach towarowych wielkich stacji i urządzono składy dla klientów; zorganizowano dowóz towarów samochodami ciężarowymi, którego drogi żelazne coraz częściej same się podejmuja.

10. Liczne środki taryfowe dla złagodzenia konkurencji samochodowej w ruchu osobowym dotyczyły głównie podróży na małe odległości oraz podróży: powrotnych, grupowych (zbiorowych), na koniec tygodnia lub na niedzielę, lub niektórych rodzajów biletów: abonamentowych, rodzinnych, wycieczkowych, robotniczych, do stacji klimatycznych, lub ułatwień pod względem okresu ważności biletów, przerw podróży, granicy wieku dzieci i t. d.

Cena przewozu ma daleko większe znaczenie w ruchu towarowym niż w ruchu pasażerskim, dlatego też obniżenie taryf towarowych jest najlepszym ze środków dla zwalczania konkurencji samochodowej. Obniżenie taryf miało miejsce prawie na wszystkich sieciach kolejowych i dotyczyło wielu przypadków, zwłaszcza przewozu na małe odległości do 100 km, w niektórych kierunkach lub w stosunku do pewnego rodzaju towarów. Zniżki taryfowe łącznie z różnymi ułatwieniami w ekspedycji i przewozie towarów, kontrolowane przez wyniki finansowe ich zastosowania, pozwoliły w wielu przypadkach przyciągnąć do drogi żelaznej i odzyskać utracone przewozy.

Zastosowanie wyjątków w systemie taryfowym, obowiązującym obecnie, było środkiem koniecznym ze względu, że obniżenie ogólne taryf w pewnych okręgach lub w stosunku do pewnych klas towarów, pociągnęłoby za sobą straty w dochodach i niebezpieczne skutki w gospodarce społecznej. Należy przewidywać, że rozwój przewozu samochodowego, za który opłata jest oparta na innych zasadach niż taryfy kolejowe, zwiększy ilość przypadków, w których okaże się niezbędnym zastosowanie wyjątkowych zniżek w taryfach kolejowych, i doprowadzi do zrównania cen przewozu z ujmą dla przewozu towarów pierwszej potrzeby i małowartościowych.

11. Inne przyczyny konkurencji samochodowej, poza brakami technicznymi i taryfowymi dróg żelaznych, mogą być podzielone na dwie kategorie: z jednej strony — braki w ustawodawstwie przewozu samochodowego i przywileje, z których przewóz ten korzysta, z drugiej strony ciężary i obowiązki, obciążające drogi żelazne.

Podział ekonomiczny przewozu pomiędzy oba środki komunikacji, powinien być podstawą ich położenia prawnego. Przedsiębiorstwa samochodowe nie mają obowiązku wykonywania przewozu, jednakowego traktowania klientów i ścisłego przestrzegania taryf. Ich odpowiedzialność cywilna, ograniczenia czasu pracy ich pracowników i inne zobowiązania są minimalne; ponoszą one zaledwie w słabym stopniu koszt utrzymania dróg, natomiast zaś korzystają w wielu krajach z pomocy państwa i gmin. Z drugiej strony drogi żelazne, podlegając obowiązkowi wylczonemu wyżej i ponosząc wszystkie

koszta budowy i utrzymania swoich urządzeń, są obciążone często bardzo ciężkimi podatkami i innymi ciężarami.

Takie nierówne traktowanie przedsiębiorstw samochodowych i kolejowych jest główną przyczyną konkurencji samochodowej, przyczyną, która musi być przypisana nowości ruchu samochodowego i jako skutek tejże braku ustawodawstwa samochodowego.

Niektóre zarządy kolejowe zaznaczyły, że projekty zmian w ustawach, mające na celu właściwe ujęcie obowiązków przewozu samochodowego oraz złagodzenie pewnych zasadniczych obowiązków dróg żelaznych, są w opracowaniu.

12. Korzyści techniczne i ekonomiczne przewozu samochodowego, jako to: możliwość szybkiego podjęcia ruchu małym kosztem, operowania małymi jednostkami, częstymi i szybkimi, przewozów od domu do domu i m., nie dadzą się w wielu przypadkach zaprzeczyć. To też współpraca tego środka przewozu z drogami żelaznymi, potężnym środkiem przewozu wielkich ilości podróźnych i wielkich mas towarów, jest, jakby się zdawało, jaknajbardziej wskazana.

Lecz obecny stan prawny przedsiębiorstw samochodowych utrudnia współpracę z nimi, stawiając je w sytuacji uprzywilejowanej w stosunku do dróg żelaznych i przeciwstawiając wzajemnie interesy tych dwóch sposobów komunikacji. Wskutek tego drogi żelazne powzięły myśl utworzenia własnych przedsięwzięć samochodowych i uzgodnienia ich działalności z eksploatacją kolejową, aby móc ciągnąć korzyści z przywilejów, przyniesionych przewozowi samochodowemu.

Ten program został szeroko nakreślony i jest energicznie doprowadzany do skutku na drogach żelaznych w Stanach Zjednoczonych i wchodzi w życie w Wielkiej Brytanii i w innych krajach. Wiele zarządów kolejowych zorganizowało linje samochodowe, które pracują łącznie z drogami żelaznymi jako środki dowozu do nich, lub jako połączenia krótszą drogą miejscowości mających już połączenie kolejowe, lub które idą równoległe do drogi żelaznej aby odciążać ruch zbyt gęsty lub zastąpić drogę żelazną, pierwotnie projektowaną. Linje te są eksploatowane przeważnie przez drogi żelazne jako ich przedsiębiorstwa pomocnicze, lub przez towarzystwa filjalne na rachunek drogi żelaznej, lub wreszcie przez przedsiębiorstwa prywatne, z którymi drogi żelazne zawarły umowy. Drogi żelazne niemieckie zawarły umowę z zarządem poczt, który eksploatuje większą część linii autobusowych w Niemczech. Eksploatowanie linii samochodowych bezpośrednio przez drogę żelazną wydaje się rozwiązaniem najodpowiedniejszym o ile nie wymaga tworzenia osobnego zarządu.

Wiele zarządów kolejowych (Pensylwanja Rd., New-York—New Haven and Hartford Rd, Wielkie Towarzystwa Francuskie, drogi żelazne Holenderskie) powierzyły towarzystwom, zorganizowanym przez się i ze swoich kapitałów, oprócz eksploatacji linii samochodowych, także służbę dowozu samochodami ciężarowymi i wszystkie sprawy, odnoszące się do stosunków ruchu samochodowego z drogą żelazną oraz konkurencji między nimi. Towarzystwa te rozwijają się i dają dobre wyniki.

13. Organizacja w ruchu osobowym przewozu mieszanego koleją i autobusami, z prawem wolnego wyboru przez podróźnych środka przewozu, jest stopniowo wprowadzana na wielu sieciach kolejowych Stanów Zjednoczonych oraz w Indiach Holenderskich i jest zamierzona lub zastosowana w pewnych kierunkach na niektórych sieciach dróg żelaznych w Europie.

W ruchu towarowym przewóz mieszany bezpośredni i zupełny, od domu do domu, stanowiący główną zaletę przewozu samochodowego, rozpowszechnia się coraz więcej.

14. Wśród innych środków mających na celu rozwój ruchu samochodowego, jako środka dopływu ładunków do drogi żelaznej, użycie skrzyń zbiorczych, zbudowanych w ten sposób, że mogą być załadowane bądź na platformy wagonowe bądź na samochody ciężarowe i pozwalają uniknąć opakowywania towarów i manipulacji z nimi w drodze, rozpowszechnia się szybko w Stanach Zjednoczonych i w Wielkiej Brytanii, jest w okresie prób na liniach wielkich towarzystw francuskich i w Niemczech i obiecuje stać się skutecznym środkiem zwalczania konkurencji samochodowej w przewozie drobnicy.

Wnioski referentów są prawie jednomyślne. Doprowadzają one do stwierdzenia co następuje:

Interesy dróg żelaznych jak również korzyść społeczeństwa wymagają ścisłej współpracy samochodu z koleją. Dla zapewnienia najlepszych wyników technicznych i ekonomicznych konieczne jest, aby ta współpraca była należycie uzgodniona, co nie jest możliwe w obecnym stanie ustawodawstwa samochodowego oraz przy zobowiązaniach prawnych i ciężarach podatkowych nałożonych na drogi żelazne; ustawodawstwo te jest główną przyczyną niewłaściwej konkurencji samochodowej i jej skutków szkodliwych dla społeczeństwa.

Dopóki istnieje obecny stan prawny przewozów samochodowych, środki, które pozostają drogom żelaznym dla zwalczania rujnującej je konkurencji samochodowej polegają, prócz niektórych ulepszeń technicznych w przewozie na ich liniach, bądź na możliwości stosowania taryf wyjątkowych lub specjalnych umów komunikacyjnych lub na towary najbardziej podlegające konkurencji, ze szkodą innych taryf, bądź na wyzyskaniu przywilejów, przysługujących przewozom po drogach zwyczajnych przez organizowanie własnego przewozu samochodowego.

Drogi żelazne w Stanach Zjednoczonych i w Wielkiej Brytanii zdają się przypisywać największe znaczenie ostatniemu sposobowi zwalczania konkurencji samochodowej, podczas gdy w innych krajach, nie zaniedbując organizowania w pewnych przypadkach własnego przewozu samochodowego, jako przedsiębiorstwa pomocniczego, skierowują główną uwagę na ulepszenia techniczne przewozu i środki taryfowe.

### III. Wnioski ostateczne.

1. Wzrastające znaczenie przewozów samochodowych po drogach zwyczajnych i ich współzawodnictwo z przewozami kolejowymi wymagają, we wspólnym interesie tych dwóch środków przewozu jak i w interesie ogółu, słusznego ocenienia ich względnej wartości w całokształcie komunikacji i skoordynowania ich usług.

Dla osiągnięcia tego celu niezbędnym jest, aby obecny stan prawny przedsiębiorstw samochodowych, który w większości krajów zapewnia im sytuację uprzywilejowaną w stosunku do dróg żelaznych, został zmieniony, aby samochody ponosiły w całości przypadającą na nich część wydatków drogowych oraz aby świadczenia publiczne obu tych środków przewozu były na nie równomiernie rozłożone.

2. System wolnej konkurencji, przyjęty w niektórych krajach, lub czysto formalne udzielanie zezwoleń na regularne linje samochodowe, bez uwzględnienia komunikacji istniejących i bez dostatecznej gwarancji odpowiedzialności cywilnej koncesjonariuszów, nie daje żadnych korzyści z punktu widzenia interesu publicznego.

Udzielanie koncesji regularnym linjom samochodowym, konkurującym z drogami żelaznymi lub z innymi istniejącymi już komunikacjami, lecz nie mogącym zapewnić ogółowi żadnych innych korzyści ponad te, których dostarczają istniejące przedsiębiorstwa komunikacyjne, winno być zabronione. Władze, którym przysługuje prawo udzielania koncesji, powinny być obowiązane do zasięgnięcia opinii miejscowych zarządów kolejowych przed udzieleniem koncesji na każdą regularną linję samochodową.

3. Zalety niezaprzeczalne komunikacji samochodowej, jako to przewóz bezpośredni z domu do domu, operowanie jednostkami małymi lecz częstymi i szybkimi, łatwość niezwłocznego organizowania przewozu w dowolnym kierunku, tanim kosztem, sprawiają, że komunikacja samochodowa jest w wielu przypadkach, jako to: przewozu między dworcami, przewozu słabego lub rozpoczynającego się, wycieczek turystycznych i t. p., nader cennym pomocniczym środkiem przewozu, którego współdziałanie z drogą żelazną, stanowiącą potężny środek przewozu wielkich mas podróźnych i ładunków, jest jaknajbardziej wskazane.

W celu zapewnienia, o ile możliwości, ścisłej współpracy przewozów samochodowych z drogami żelaznymi i połączenia ich w ogólnym planie komunikacji, drogi żelazne powinny mieć prawo pierwszeństwa w otrzymywaniu koncesji na regularne linje samochodowe i ich eksploatowaniu.

4. Konkurencja samochodowa przejawia się przeważnie w przewozie na krótkie odległości (do 50 lub do 100 km) i wywołuje zmniejszenie przewozów na drogach żelaznych, które wynosi, w zależności od rozwoju przewozów samochodowych, ich systemu oraz innych okoliczności miejscowych: w ruchu osobowym do 24% przychodu linii znaczenia ogólnego i do 60% przychodu linii znaczenia miejscowego, w ruchu zaś towarowym — do 10% przychodu linii znaczenia ogólnego.

W tych cyfrach, straty spowodowane konkurencją przedsiębiorstw samochodowych, nie prowadzących ruchu regularnego, oraz konkurencją prywatnych samochodów lekkich i ciężarowych, są w niektórych krajach o silnie rozwiniętym ruchu samochodowym znacznie większe (w Niemczech np. czterokrotnie większe) od strat, spowodowanych konkurencją regularnych linii samochodowych.

5. Ceny przewozu podróźnych na regularnych liniach samochodowych są naogół zbliżone do cen przejazdu 2-ą klasą w drodze żelaznej, jednakże w niektórych krajach są one do 60% wyższe, w niektórych zaś innych krajach — niższe od cen klasy 2-ej.

Taryfy samochodowe towarowe dostosowują się również do taryf kolejowych i są na krótkie dystanse przeważnie niższe od tychże, jednak w niektórych krajach są one kilkakrotnie wyższe od kolejowych.

Różnorodność tych cen dowodzi, że konkurencja samochodowa, zwłaszcza w ruchu osobowym, winna być przypisana innym przyczynom nie zaś względem oszczędności.

6. Dla złagodzenia konkurencji samochodowej zastosowano z dobrym skutkiem następujące ulepszenia w komunikacji kolejowej:

a) w ruchu osobowym:

zaprowadzenie w ruchu miejscowym, na liniach o słabym ruchu, lekkich i częstych pociągów w postaci wagonów motorowych lub autobusów na szynach, z częstymi przystankami między stacjami; zaprowadzenie pociągów komunikacji bezpośrednio na odgałęzieniach linii pierwszorzędnych; zaprowadzenie pociągów świątecznych o taryfie niższej; ulepszenie połączeń pociągów na stacjach węzłowych i inne ulepszenia w rozkładach jazdy; zaprowadzenie wagonów sypialnych i siedzeń wyściełanych w 3 klasie; ekspedycja bagaży od mieszkania do mieszkania, i inne.

b) w ruchu towarowym:

przyśpieszenie przewozu przez wprowadzenie pociągów bezpośrednich i doczepianie w pewnych razach wagonów ładownych do pociągów osobowych; skrócenie czasu jazdy i postojów na stacjach; zmiany w ekspedycji towarów, zwłaszcza sztukowych w celu ułatwienia ich nadawania i odbioru oraz w celu przyśpieszenia ich przewozu; przyśpieszenie przeeksperyjowania na stacjach przeładunkowych; organizacja składów dla klientów i inne.

7. Organizacja przewozu własnymi samochodami osobowymi i ciężarowymi lub zawarcie odpowiednich umów z przedsiębiorstwami prywatnymi, dla zapewnienia swym klientom całkowitego przewozu od drzwi do drzwi, zostało urzeczywistnione na wielu drogach żelaznych.

8. Zastosowanie skrzyń zbiorowych, które mogą być załadowane bądź na wagony, bądź na samochody ciężarowe, które ułatwiają bezpośredni przewóz przesyłek drobnicowych, rozwija się szybko na niektórych sieciach dróg żelaznych.

9. Znaczna ilość Zarządów kolejowych już zorganizowała lub organizuje u siebie w postaci przedsiębiorstw pomocniczych regularne linie samochodowe, mające służyć jako linie dojazdowe lub pomagać w miarę potrzeby linjom kolejowym o ruchu natężonym, przejmując równoległe z nimi ruch miejscowy. Niektóre zarządy (Pensylwania Railroad, Wielkie Towarzystwa Francuskie, Towarzystwo dr. żel. Holenderskich, Zarząd dr. żel. Związkowych szwajcarskich) powierzyły eks-

ploatację swoich regularnych linii samochodowych oraz przewozy samochodami ciężarowymi i wszystkie sprawy z tem związane spółkom akcyjnym, które te zarządy zorganizowały jako przedsiębiorstwa niezależne, dostarczwszy im potrzebnych kapitałów. Według otrzymanych wiadomości oba wzmiankowane rodzaje przedsiębiorstw pomocniczych dają doskonałe wyniki w kierunku uzgodnienia i współpracy służby samochodowej z drogą żelazną.

10. Obsługa mieszana przewozu bezpośredniego koleją i regularnymi liniami samochodowymi, należącymi bądź do drogi żelaznej, bądź do innych przedsiębiorstw, z pozostawieniem klientom wyboru dowolnej marszruty, została zorganizowana przez wiele zarządów kolejowych w Stanach Zjednoczonych i na kilku sieciach europejskich i należy się spodziewać dalszego jej rozwoju.

11. Na wszystkich sieciach kolejowych zastosowano liczne niżki taryfowe w ruchu osobowym i towarowym, zwłaszcza na krótkie odległości do 100 km, bądź w pewnych kierunkach, bądź w stosunku do pewnych towarów, najwięcej wystawionych na konkurencję samochodową.

Nierówne warunki w jakich drogi żelazne znalazły się w stosunku do ruchu samochodowego, pod względem obowiązku przewozu ze ściśniętym zachowaniem taryfy, zmusiły rządy wielu krajów (Danja, Holandja, Szwecja, Czechosłowacja) do udzielenia kolejom prawa zawierania specjalnych umów z klientami co do stałego przewozu po niższej cenie umówionej ilości towarów. Ten środek, stosowany pod warunkiem, że przyznana niżka opłaty przewozowej odpowiada właściwie obliczonym kosztom przewozu samochodami i zapewnia drodze żelaznej zysk odpowiedni w stosunku do kosztów własnych przewozu, okazał się skutecznym.

12. Przewozy samochodowe odebrały drogom żelaznym charakter przedsiębiorstwa, posiadającego monopol taniej i szybkiej komunikacji między pewnymi miejscowościami. Stan prawny dróg żelaznych, obowiązujący obecnie w wielu krajach, nie liczy się z głębokimi zmianami, które zaszły w ich położeniu. Pożądane jest, aby te braki prawodawstwa, które są jedną z najważniejszych przyczyn szkodliwej zbyt często konkurencji samochodowej, zostały usunięte i aby nadanie większej giętkości taryfom kolejowym i ulg w ich stosowaniu przyczyniło się do zrównania warunków przewozu koleją i samochodem i spowodowało ich ściśłą współpracę z korzyścią społeczną.

13. Dane stowarzyszonych zarządów kolejowych oraz inne dokumenty świadczą, że konkurencja przewozu samochodowego, bardzo zaostrzona na niektórych sieciach dróg żelaznych wskutek warunków miejscowych, mogła być znacznie złagodzona na innych sieciach przez przyśpieszenie i ulepszenie przewozu kolejowego, przez zorganizowanie jako przedsiębiorstw pomocniczych regularnych linii samochodowych, przez wprowadzenie mieszanego przewozu bezpośredniego jak również dzięki innym środkom technicznym i taryfowym, zastosowanym przez zarządy kolejowe i popartym środkami prawnymi rządu.

Kilka zarządów kolejowych donosi o projektach reform ustawowych, które mają na celu unormować zobowiązania i ciężary przedsiębiorstw samochodowych, jak również złagodzić pewne zasadnicze zobowiązania dróg żelaznych.

Te przykłady pozwalają mieć nadzieję, że przewóz samochodowy po drogach zwyczajnych należycie zorganizowany stanie się potężnym współpracownikiem drogi żelaznej, przyczyniającym się do uzupełnienia i rozwoju komunikacji z korzyścią społeczną.

Dla osiągnięcia tego celu należy gorącą zalecić zarządom kolejowym i Kongresowi dalsze prowadzenie badań w tej sprawie.



W №№ 4, 5 i 6 „Inżyniera Kolejowego“ z r. b. podaliśmy w tłumaczeniu treść referatów Prof. Dr. A. Wasiołyńskiego na Kongres międzynarodowy dróg żelaznych w Madrycie, w sprawie konkurencji ruchu samochodowego. Referat ogólny prof. Wasiołyńskiego w tej sprawie był rozpatrzony na posiedzeniach połączonych trzech sekcji Kongresu w dn. 7 i 9 maja i na zebraniu ogólnym w dniu 10 maja b. r., na których po wyczerpującej dyskusji wszystkie wnioski referenta

zostały przyjęte z niewielkimi uzupełnieniami i wyrażone w uchwale podanej niżej.

Na wniosek sekcji, poparty przez stałą komisję Kongresu dróg żelaznych, do programu następnej sesji Kongresu, która się odbędzie w roku 1933 w Kairze, ma być włączone zbadanie pod względem technicznym, handlowym i kontraktowym sprawy konkurencji z drogą żelazną lub współdziałania z nią, w postaci przewozów kombinowanych, przewozu drogą powietrzną lub samochodem.

## Uchwała XI-go Kongresu międzynarodowego dróg żelaznych w Madrycie w sprawie konkurencji ruchu samochodowego.

1. Wzrastające znaczenie przewozów samochodowych po drogach zwyczajnych i ich współzawodnictwo z przewozami kolejowymi wymagają, we wspólnym interesie tych dwóch środków przewozu jak i w interesie ogółu, słusznego ocenienia ich względnej wartości w całokształcie komunikacji i skoordynowania ich usług.

Dla osiągnięcia tego celu niezbędnym jest, aby obecny stan prawny przedsiębiorstw samochodowych, który w większości krajów prowadził do uprzywilejowanego ich położenia w stosunku do dróg żelaznych, został zmieniony, aby samochody ponosiły w całości te wydatki drogowe, których są przyczyną, i odpowiedzialność cywilną i handlową, odpowiednio zagwarantowaną, i aby podlegały przepisom, dotyczącym trwania pracy, oraz aby świadczenia publiczne obu tych środków przewozu były na nie równomiernie rozłożone.

2. System wolnej konkurencji, przyjęty w niektórych krajach, lub czysto formalne udzielenie zezwoleń na regularne linie samochodowe, bez uwzględnienia komunikacji istniejących i bez dostatecznej gwarancji odpowiedzialności cywilnej wykonywających przewóz nie daje żadnych korzyści z punktu widzenia interesu publicznego.

Udzielanie koncesji regularnym liniom samochodowym konkurującym z drogami żelaznymi lub z innymi istniejącymi już komunikacjami, lecz nie mogącym zapewnić ogółowi żadnych innych korzyści ponad te, których dostarczają istniejące przedsiębiorstwa komunikacyjne, winno być zabronione. Władze, którym przysługuje prawo udzielania koncesji lub zezwoleń, powinny być obowiązane do zasięgnięcia opinii miejscowych zarządów kolejowych przed udzieleniem koncesji na każdą regularną linię samochodową i do brania pod uwagę potrzeb tych zarządów.

3. Zalety niezaprzeczalne komunikacji samochodowej, jako to przewóz bezpośredni z domu do domu, stosowanie jednostek małych lecz szybkich i często wyprawianych, tworzenie przedsiębiorstw do obsługi przewozu słabego lub nowego, szybko i bez unieruchomienia kapitału, organizowanie przewozu pomiędzy stacjami kolejowymi, położonymi w tej samej miejscowości, przewozu turystycznego i t. p., czynią zeń w wielu przypadkach nader cennego pomocnika, którego współdziałanie z drogą żelazną, stanowiącą potężny środek przewozu wielkich mas podróźnych i ładunków, jest jak najbardziej wskazane.

W celu zapewnienia, o ile możności, ściślej współpracy przewozów samochodowych z drogami żelaznymi i połączenia ich w ogólnym planie przewozów, drogi żelazne powinny mieć prawo pierwszeństwa w otrzymywaniu koncesji na regularne linie samochodowe, o ile są w stanie z nich korzystać.

4. Konkurencja samochodowa przejawia się przeważnie w przewozie na krótkie odległości (do 50 lub do 100 km.) i wywołuje zmniejszenie przewozów na drogach żelaznych, które waha się w zależności od ilości i przebiegu pojazdów, od przepisów, którym podlegają przedsiębiorstwa samochodowe, i od innych okoliczności miejscowych; przytoczono przypadki, w których strata dróg żelaznych dochodziła w ruchu osobowym do 24% przychodu linii znaczenia ogólnego i do

60% przychodu linii znaczenia miejscowego, w ruchu zaś towarowym—do 10% przychodu linii znaczenia ogólnego.

W tych cyfrach straty, spowodowane konkurencją przedsiębiorstw samochodowych, nie prowadzących ruchu regularnego, oraz konkurencją prywatnych samochodów osobowych i ciężarowych, są w niektórych krajach o silnie rozwiniętym ruchu samochodowym, znacznie większe od strat, spowodowanych konkurencją regularnych linii samochodowych, naprz. w Niemczech—czterokrotnie większe.

5. Ceny przewozu podróźnych na regularnych liniach samochodowych są naogół zbliżone do cen przejazdu II-ą klasą na drogach żelaznych, jednakże w niektórych krajach są one do 60% wyższe, w niektórych zaś innych krajach—niższe od cen kl. II-ej.

Taryfy samochodowe towarowe dostosowują się również do taryf kolejowych i są na krótkie dystanse przeważnie niższe od tychże, jednakże w niektórych krajach są one kilkakrotnie wyższe od kolejowych.

Różnorodność tych cen świadczy, że konkurencja samochodów, zwłaszcza w ruchu osobowym, winna być przypisana innym przyczynom prócz oszczędności, którą w pewnych przypadkach przynoszą.

6. Dla złagodzenia konkurencji samochodowej zastosowano z dobrym skutkiem następujące ulepszenia w komunikacji kolejowej:

a) w ruchu osobowym:

zaprowadzenie w ruchu miejscowym, na liniach o słabym ruchu, lekkich i częstych pociągów w postaci pojazdów silnikowych na szynach, z częstymi przystankami między stacjami; zaprowadzenie pociągów w komunikacji bezpośredniej na odgałęzieniach linii pierwszorzędnych; zaprowadzenie pociągów świątecznych o taryfie niższej; ulepszenie połączeń pociągów na stacjach węzłowych i inne ulepszenia w rozkładach jazdy; zaprowadzenie wagonów sypialnych i siedzeń wyściełanych w III ej klasie; ekspedycja bagaży od mieszkania do mieszkania i inne.

b) w ruchu towarowym:

przyśpieszenie przewozu przez wprowadzenie pociągów bezpośrednich i doczepiania w pewnych razach wagonów ładownych do pociągów osobowych; skrócenie czasu jazdy i postojów na stacjach; zmiany w ekspedycji towarów, zwłaszcza sztukowych, w celu ułatwienia ich nadawania i odbioru oraz w celu przyśpieszenia ich przewozu; przyśpieszenie przeekspedjowania na stacjach przeładunkowych; organizacja składów dla klientów i inne.

7. Przewóz samochodami osobowymi i towarowymi po drodze zwyczajnej, w celu zapewnienia klientom drogi żelaznej przewozu całkowitego od drzwi do drzwi, został zorganizowany na wielu drogach żelaznych bezpośrednio przez zarządy kolejowe lub przez zawarcie umów z przedsiębiorstwami.

8. Zastosowanie skrzyń zbiorczych (containers), które mogą być załadowane bądź na wagony, bądź na samochody ciężarowe, rozwija się szybko na niektórych sieciach dróg żelaznych i ułatwia przewóz bezpośredni przesyłek drobnicowych. Wyniki konkursów międzynarodowych dla ustalenia

typów normalnych tych skrzyń mogłyby ułatwić współpracę dróg żelaznych i samochodów.

9. Znaczna ilość Zarządów kolejowych już zorganizowała lub organizuje u siebie w postaci przedsiębiorstw pomocniczych regularne linje samochodowe, mające służyć jako linje dojazdowe lub pomagać w miarę potrzeby linjom kolejowym o ruchu natężonym, przejmując równolegle z nimi ruch miejscowy. Niektóre zarządy (Pennsylvania Railroad, Wielkie Towarzystwa Francuskie, Towarzystwo dr. żel. niderlandzkich, Zarząd dr. żel. Związkowych szwajcarskich, dr. żel. Państwowe włoskie) powierzyły eksploatację swoich regularnych linii samochodowych oraz przewozy samochodami ciężarowymi i badania wszystkich spraw z tem związanych spółkom akcyjnym, które te zarządy zorganizowały jako przedsiębiorstwa niezależne, dostarczywszy im potrzebnych kapitałów. Według otrzymanych wiadomości oba wzmiankowane rodzaje przedsiębiorstw pomocniczych zapowiadają doskonałe wyniki uzgodnienia i współpracy służby samochodowej z drogą żelazną. Byłoby do życzenia, aby prawidłowa statystyka tych wyników, jako też przewozów samochodowych wogóle była prowadzona.

10. Obsługa mieszana przewozu bezpośredniego koleją i regularnymi linjami samochodowymi, należącymi bądź do drogi żelaznej, bądź do innych przedsiębiorstw, z pozostawieniem klientom wyboru dowolnej marszruty, została zorganizowana przez wiele zarządów kolejowych w Stanach Zjednoczonych i na kilku sieciach europejskich i należy się spodziewać dalszego jej rozwoju.

11. Na wielu sieciach kolejowych zastosowano liczne zniżki taryfowe w ruchu towarowym i osobowym, zwłaszcza na krótkie odległości do 100 km, bądź w pewnych kierunkach, bądź w stosunku do pewnych towarów, najwięcej wystawionych na konkurencję samochodową.

Nierówne warunki, w jakich drogi żelazne znalazły się w stosunku do ruchu samochodowego, wskutek obowiązku przewozu ze ścisłym zachowaniem taryf, zmusiły rząd wielu krajów (Danja, Holandja, Szwajcarja, Rumunja, Włochy, Czechosłowacja) do zezwolenia na zawieranie przez drogi żelazne osobnych umów z klientami na przewóz po niższej cenie w oznaczonym okresie czasu umówionej ilości towarów. Ten środek okazał się skutecznym pod warunkiem, że opłaty, na które wyrażono zgodę, odpowiadają kosztom racjonalnego przewozu samochodami i zapewniają drodze żelaznej zysk odpowiedni w stosunku do kosztów własnych przewozu. Wydaje się pożądanem, aby zastosowanie tego środka rozpowszechniło się.

12. Kongres dróg żelaznych zaznacza w szczególności fakt, że kolej szynowa pozostaje najtańszym, pod względem

kosztów własnych, środkiem przewozu pomiędzy punktami, które łączy, i że wobec tego interes społeczny wymaga, aby zachowała swoje przewozy. Jeżeli ona napotyka przytem trudności, to przyczyną tego jest:

1) że podlega bardzo ciężkim zobowiązaniom prawnym lub ustawowym,

2) że ponosi w wielu krajach ciężary finansowe i fiskalne większe niż jakikolwiek inny środek przewozu.

Należy zaradzić tym dwóm przyczynom nierówności, jeżeli się nie chce, aby doprowadziły do ciężkich skutków gospodarczych i finansowych.

13. Przewóz samochodowy odebrał drogom żelaznym monopol taniej i szybkiej komunikacji między miejscowościami, które obsługują. Stan prawny dróg żelaznych, obowiązujący obecnie w wielu krajach, nie liczy się z głębokimi zmianami, które zaszły pod tym względem w ich położeniu.

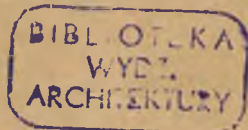
Należałoby złagodzić obecną surowość tego prawodawstwa, która jest jedną z najważniejszych przyczyn powodzenia konkurencji samochodowej i która szkodzi zbyt często interesom publicznym, i nadać większą giętkość taryfom kolejowym, w celu zrównania warunków przewozu kolejowego i samochodowego i ułatwienia ścisłej współpracy różnych dróg z korzyścią społeczną.

14. Dane stowarzyszonych zarządów kolejowych oraz inne dokumenty świadczą, że konkurencja przewozu samochodowego, bardzo zaostrożona na niektórych sieciach dróg żelaznych wskutek warunków miejscowych, mogła być znacznie złagodzona na innych sieciach przez przyspieszenie i ulepszenie przewozu kolejowego, przez zorganizowanie, jako przedsiębiorstw pomocniczych, regularnych linii samochodowych, przez wprowadzenie mieszanego przewozu bezpośredniego, jak również dzięki innym środkom technicznym i taryfowym, zastosowanym przez zarządy kolejowe i popartym środkami prawnymi rządu.

Kilka zarządów kolejowych donosi o projektach reform ustawowych, które mają na celu unormować zobowiązania i ciężary przedsiębiorstw samochodowych, jak również złagodzić pewne zasadnicze zobowiązania dróg żelaznych.

Te przykłady pozwalają mieć nadzieję, że przewóz samochodowy po drogach zwyczajnych, należycie zorganizowany, stanie się potężnym współpracownikiem drogi żelaznej, przyczyniającym się do uzupełnienia i rozwoju komunikacji z korzyścią społeczną.

Dla osiągnięcia tego celu należy gorąco zalecić zarządom kolejowym i Kongresowi dalsze prowadzenie badań w tej sprawie.





6194