

Rozwój kolei lokalnych w Galicyi.

Akcya kraju na polu rozwoju kolei lokalnych w Galicyi w ostatnich dwóch dziesiątkach lat opiera się na ustawie krajowej z r. 1893. Główne postanowienia tej ustawy są następujące:

1) Kraj popierać będzie finansowo budowę tych kolei lokalnych, których użyteczność i potrzebę ze względu na ogólne interesy kraju będzie przez Sejm krajowy uznaną.

2) Finansowe poparcie ze strony kraju nastąpić może tylko wtedy, jeżeli miejscowi interesenci i państwo przyczynią się udziałami w wysokości co najmniej $\frac{1}{3}$ części kapitału zakładowego, potrzebnego do przyjscia do skutku danej kolei lokalnej.

3) W każdym poszczególnym wypadku oznaczy Sejm: czy, w jakiej wysokości i w jaki sposób kraj weźmie udział w akcji zapewnienia budowy danej kolei lokalnej.

4) Sejmowi względnie Wydziałowi krajowemu przysługuje prawo nadzoru i ingerencji na budowę i eksploatacyę wszystkich przez kraj finansowo popieranych kolei lokalnych.

5) Dla sprawowania agend kolei lokalnych ustanawia się w Wydziale krajowym „biuro kolejowe“.

Etat krajowego biura kolejowego.

- 1) Oddział techniczny:
 - a) personal etatowy 28 posad (inż.),
 - b) personal prowizoryczny według zapotrzebowania,
 - c) rysownicy według zapotrzebowania.
- 2) Oddział administracyjny:

- a) prawnicy 3,
- b) komercyalny referent 1,
- c) rachunkowy personal 3,
- d) manipulacyjny personal 4.

Równocześnie z uchwaleniem wymienionej na wstępie ustawy krajowej i w dalszej konsekwencji tej uchwały — powziął Sejm uchwałę, że w celu finansowego popierania kolei lokalnych tworzy się „krajowy fundusz kolejowy“ w ten sposób, że począwszy od roku 1894 przez lat 75 przeznaczają się na ten cel z funduszu krajowego roczną dotacyę w kwocie 600.000 koron. Dotacya ta podwyższona została na mocy uchwały sejmowej z roku 1899 na 750.000 koron, a później na podstawie uchwały sejmowej z roku 1908 na 900.000 koron.

„Krajowy fundusz kolejowy“ fruktyfikuje i administruje się oddzielnie. Oprócz wymienionej już rocznej dotacyi wpływają do tego funduszu jako dochody: procenta zapasów kasowych, roczne dochody kolei lokalnych przez kraj gwarantowanych aż do wysokości anuitetów zaciągniętych pożyczek pierwszeństwa, dywidendy i superdywidendy objętych przez kraj akcyi, kapitały uzyskane z amortyzacyi tychże akcyi, wkońcu procenty od pożyczek udzielonych kolejom lokalnym.

Na podstawie ustawy krajowej przystąpił Wydział krajowy w roku 1895 do ustalenia pierwszego programu budowy kolei lokalnych. Przy wyborze kolei mających uzyskać poparcie krajowe kierował się Wydział krajowy względami na gospodarczą użyte-

czność i ważność danych linii kolejowych dla kraju, a prócz tego miarodajnym był także wzgląd na możliwie najlepsze użycie funduszu kolejowego przeznaczonego na budowę tych kolei. Wydział krajowy zatem wstawił do pierwszego programu przedewszystkiem te koleje, przy których spodziewać się było można w krótkim czasie rentowności i tym sposobem szybkiego zwolnienia funduszu kolejowego ze zobowiązań zaciągniętych z tytułu finansowego poparcia tych kolei.

Uchwałami sejmowymi z 8. lutego 1895 r., 8. lutego 1896 r. i 15. lutego 1897 r. zapewnione zostały następujące koleje lokalne w łącznej długości 295.5 km.

- 1) Borki Wielkie - Grzymałów (33.025 km.)
- 2) Łupków-Cisna (wązkotorowa) (23.311 km.)
- 3) Trzebinia-Skawce z linią Siersza-Trzebinia (59.263 km.)
- 4) Chabówka-Zakopane (43.092 km.)
- 5) Delatyn - Kołomyja - Stefanówka (112.622 km.)
- 6) Piła-Jaworzno (25.835 km.)

Realizację tych 6-ciu projektów przeprowadził Wydział krajowy w ten sposób, że dla kolei Łupków-Cisna objął fundusz kolejowy $\frac{2}{3}$ części kapitału zakładowego w akcyjach pierwszeństwa w kwocie 1,050.000 koron, zaś dla innych 5 kolei użyczono gwarancji czystych dochodów dla pożyczki pierwszeństwa w kwocie 14.858 milionów koron.

Na podstawie uchwał sejmowych z 20 marca 1899 i 13. października 1904 zrealizował następnie Wydział krajowy budowę wązkotorowej kolei Przeworsk-Dynów o długości 46.258 km. przy gwarancji kraju dla pożyczki pierwszeństwa w kwocie 2,964.000 i kolej normalnotorową Tarnów-Szczucin o długości 48.690 km. przy gwarancji pożyczki pierwszeństwa w kwocie 2,000.000 koron.

Oprócz tego przyczynił się kraj do zrealizowania budowy kolei państwowych Chodorów-Podwysokie (km. 24.255) i Przeworsk-Rozwadów (km. 74.423) subwencją niezwrotną w kwocie 2.5 mil. koron i subwencyonował przez zakupno akcji pierwszeństwa względnie akcji zakładowych następujące,

przez państwo gwarantowane, lub w inny sposób poparte koleje lokalne, a mianowicie linie:

- a) Kraków-Koemyrzów 18.91 km. (200.000 K.)
- b) Lwów-Jaworów 48.735 km. (300.000 K.)
- c) Tarnopol-Zbaraż 22.478 km. (600.000 K.)
- d) Lwów-Podhajce 131.1 km. (2,150.000 K.)

(Dla kolei Lwów-Jaworów udzielił rząd zwłoki w opłaceniu kosztów ruchu na korzyść oprocentowania pożyczki pierwszeństwa).

W dziesiątku lat 1897 do 1907 wykonano w Galicyi koleje lokalnych o łącznej długości 619.809 km., i w sumarycznych kosztach 58,790.000 koron (oprócz wyżej wymienionych dwóch wybudowanych przez państwo, a subwencyonowanych także przez kraj koleje lokalnych Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadów). Do tych kosztów przyczyniło się państwo kwotą 27,543.000 koron (46.7%) a mianowicie przez użyczenie gwarancji dochodów dla oprocentowania pożyczki pierwszeństwa w kwocie 15,235.000 kor., przez zakupno akcji w kwocie 9,058.000 kor., wkońcu przez przyznanie zwłoki dla należyłości za prowadzenie ruchu na rzecz oprocentowania i umorzenia kapitałów pierwszeństwa (po myśli postanowień art. IX. ustawy z dnia 31. grudnia 1894 Dz. u. p. L. 2 z roku 1895) w kwocie 3,250.000 koron.

Udział kraju przy zrealizowaniu tych kolei lokalnych wynosi kwotę 24,708.000 K., a mianowicie:

- 1) przez udzielenie gwarancji czystego dochodu potrzebnego do oprocentowania (po 4 od sta) i prawidłowego umorzenia zaciągniętych pożyczek pierwszeństwa w łącznej kwocie 19,822.000 koron,

- 2) przez objęcie akcji w kwocie 4,566.000 koron i przez udzielenie pożyczki bieżącej w kwocie 370.000 koron jednej z gwarantowanych przez kraj kolei.

Udziały miejscowych interesentów przy realizacji tych kolei lokalnych wynoszą kwotę 6,539.000 (11.3%) wzamian za otrzymane akcje pierwszeństwa i zakładowe.

Oprócz tego wykonało państwo własnym kosztem linię z Nowego Targu do granicy węgierskiej jako odgałęzienie (linię boczną) kolei lokalnej Chabówka-Zakopane za kwotę 2,126.000 koron.

Zestawienie

kapitałów budowy kolei lokalnych, popartych przez kraj na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. kr. Nr. 42 i stosunku udziałów w kapitałach budowy.

| Nazwa kolei lokalnej | Dzień otwarcia ruchu | Długość bu- dowlana linii | Kapitał zakła- dowy | Kapitał zakła- dowy na 1 km. | Udział w kapitale budowy | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------------|---------------------------------|------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------|---------|-----------------------------|
| | | | | | kraj | | | państwa | | interesentów miejscow. | | | kraj | państwa | interesentów miejscowych |
| | | | | | pożyczka pierwszeń- stwa gwa- rantowana przez kraj | w akcyach pierw- szeństwa | w akcyach zakład. | w akcyach pierw- szeństwa | w akcyach zakła- dowych | w akcyach pierw- szeństwa | w akcyach zakła- dowych | w funduszu bez- zwrotnym | | | |
| | | | | | w k o r o n a c h | | | | | | | | | | p r o c e n t o w o |
| km. | koron | | | | | | | | | | | | | | |
| Borki W.-Grzymałów | 12/8 1897 | 33.925 | 1,800.000 | 54.504 | 1,200.000 | — | — | — | 420.000 | — | 180.000 | — | 66.67% | 23.33% | 10.00% |
| Łupków-Cisna | 22/1 1898 | 25.311 | 1,580.000 | 62.423 | — | 1,050.000 | — | — | — | 60.000 | 470.000 | — | 66.46% | — | 35.54% |
| Trzebinia-Skawce | 15/8 1899 | 59.263 | 6,928.800 | 116.916 | a) 3,320.000 b) 720.000 | 266.000 | — | — | 1,148.800 | 634.000 | 840.000 | — | 62.14% | 16.59% | 21.27% |
| Chabówka-Zakopane | 25/10 1899 | 43.092 | 5,800.000 | 134.595 | 2,260.000 | — | — | 470.000 | 2,600.000 | 470.000 | — | — | 39.00% | 52.80% | 8.20% |
| Delatyn-Kołomyja- Stefanówka | 18/10 1899 | 112.622 | 9,184.000 | 81.557 | a) 5,200.000 b) 900.000 | — | — | — | 2,002.400 | — | 1,081.600 | — | 66.42% | 21.80% | 11.78% |
| Piła-Jaworzno | 27/10 1900 | 25.835 | 2,279.000 | 88.214 | a) 928.000 b) 330.000 c) 370.000* | — | — | — | 364.800 | — | 257.200 | 29.000 | 71.44% | 16.01% | 12.55% |
| Przeworsk-Dynów | 8/9 1904 | 46.248 | 4,448.400 | 96.186 | a) 2,266.000 b) 698.000 | — | — | — | 1,152.000 | — | 330.000 | 2.400 | 66.63% | 25.90% | 7.47% |
| Tarnów-Szczucin | 15/10 1906 | 48.636 | 3,400.000 | 69.829 | 2,000.000 | — | — | — | 900.000 | — | 500.000 | — | 58.83% | 26.47% | 14.70% |
| Lwów-Stojanów | 18/10 1910 | 86.995 | 11,308.700 | 129.985 | 6,480.000 | — | — | — | 4,000.000 | — | 828.400 | 300 | 57.30% | 35.37% | 7.33% |
| | | | | | 26.672.000 | 1,316.000 | — | 470.000 | 12,588.000 | 1,164.000 | 4,487.200 | 31.700 | 59.895% | 27.944% | 12.161% |
| | | | | | 27,988.000 | | | 13,058.000 | | 5,682.900 | | | | | |

Ponadto przyczynił się kraj:

- 1) do budowy kolei państwowych Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadów niezwrótnym datkiem K. 2,500.000
- 2) objął akcje pierwszeństwa i zakładowe następujących kolei lokalnych:

| | |
|---------------------------------------|--------------|
| a) Kraków-Kocmyrzów wartości imiennej | K. 200.000 |
| b) Lwów-Jaworów | " 300.000 |
| c) Tarnopol-Zbaraż | " 600.000 |
| d) Lwów-Podhajce | " 2,150.000 |
| | K. 3,250.000 |

Łączny udział kraju koron 33,738.000.

* Pożyczka 370.000 K. wpłacona przez krajowy fundusz kolejowy.

Nominalne roczne obciążenie kraju z powodu finansowego popierania realizacji kolei lokalnych wynosiło w latach 1906 i 1907 kwotę 1,048.434 K. 24 h.

Z tego przypadku z tytułu gwarancji dochodów kwota:

| | |
|-------------|------------------|
| w roku 1906 | 783.082 K. 22 h. |
| " " 1907 | |
| " " 1908 | 872.298 K. 80 h. |
| " " 1909 | |

Dochody kolei lokalnych wynosiły:

| | | |
|------------------------------|-----------|----------------------------------|
| w roku 1906 K. 694.787 h. 20 | | 88.4 ⁰ / ₀ |
| " " 1907 " 773.927 " 91 | | 88.7 ⁰ / ₀ |
| " " 1908 " 732.801 " 20 | | 84.0 ⁰ / ₀ |
| " " 1909 " 727.640 " 06 | | 83.4 ⁰ / ₀ |

Dochody brutto na krajowych kolejach lokalnych wynosiły pro 1 km. przeciętnie:

| | | |
|-------------|-----------|----------|
| w roku 1905 | | 6.865 K. |
| " " 1906 | | 7.389 " |
| " " 1907 | | 7.511 " |
| " " 1908 | | 7.870 " |
| " " 1909 | | 8.146 " |

Wydatki na 1 km. wynosiły:

| | | |
|-------------|-----------|----------|
| w roku 1905 | | 4.044 K. |
| " " 1906 | | 4.253 " |
| " " 1907 | | 4.492 " |
| " " 1908 | | 4.920 " |
| " " 1909 | | 5.419 " |

Nadwyżka dochodów eksploatacyjnych wynosiła pro km.:

| | | |
|-------------|-----------|----------|
| w roku 1905 | | 2.821 K. |
| " " 1906 | | 3.205 " |
| " " 1907 | | 3.019 " |
| " " 1908 | | 2.950 " |
| " " 1909 | | 2.726 " |

Ta nadwyżka oprocentowywała kapitał zakładowy:

| | | |
|-------------|-----------|-------------------------------------|
| w roku 1905 | | po 3.00 ⁰ / ₀ |
| " " 1906 | | " 3.44 ⁰ / ₀ |
| " " 1907 | | " 3.35 ⁰ / ₀ |
| " " 1908 | | " 3.25 ⁰ / ₀ |
| " " 1919 | | " 3.03 ⁰ / ₀ |

Koeficyent ruchu wynosił zatem:

| | | |
|-------------|-----------|------------------------------------|
| w roku 1905 | | " 59.2 ⁰ / ₀ |
| " " 1906 | | " 57.5 ⁰ / ₀ |
| " " 1907 | | " 59.8 ⁰ / ₀ |
| " " 1908 | | " 62.5 ⁰ / ₀ |
| " " 1909 | | " 66.5 ⁰ / ₀ |

Ten stały wzrost koeficyentu ruchu spowodowany został ciągle wzrastającymi wydatkami na personal służbowy i robotników, i podróżaniem materiałów potrzebnych do ruchu, przedewszystkiem węgla.

Ruch osobowy i towarowy na krajowych kolejach lokalnych na 1 km. długości przedstawia się jak następuje:

| Kolej | | Ruch osobowy (ilość osób) | | Ruch towarowy w tonach | |
|------------------------------|------|---------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|
| | | w całości | na 1 km. dług. ruch. | w całości | na 1 km. dług. ruch. |
| Borki Wielkie-Grzymałów . . | 1905 | 44.022 | 1.351 | 36.576 | 1.124 |
| | 1906 | 54.518 | 1.703 | 36.508 | 1.120 |
| | 1907 | 53.218 | 1.637 | 35.741 | 1.099 |
| | 1908 | 54.550 | 1.673 | 38.163 | 1.170 |
| | 1909 | 66.230 | 2.033 | 39.984 | 1.228 |
| Łupków-Cisna (wązkotorowa) | 1905 | 6.309 | 417 | 29.336 | 1.178 |
| | 1906 | 10.424 | 607 | 32.055 | 1.282 |
| | 1907 | 15.192 | 798 | 32.815 | 1.312 |
| | 1908 | 19.870 | 646 | 38.229 | 1.535 |
| | 1909 | 16.165 | 650 | 19.345 | 774 |
| Siersza-Trzebinia-Skawce . . | 1905 | 45.385 | 756 | 518.764 | 8.677 |
| | 1906 | 46.241 | 771 | 434.712 | 7.246 |
| | 1907 | 60.542 | 1.009 | 472.579 | 7.993 |
| | 1908 | 62.746 | 1.049 | 660.926 | 11.052 |
| | 1909 | 72.398 | 1.211 | 598.499 | 10.011 |
| Chabówka-Zakopane | 1905 | 140.158 | 3.238 | 31.871 | 967 |
| | 1906 | 225.330 | 5.204 | 52.575 | 1.214 |

| Kolej | | Ruch osobowy (ilość osób) | | Ruch towarowy w tonach | |
|---------------------------------|------|---------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| | | w całości | na 1 km. dług. ruch. | w całości | na 1 km. dług. ruch. |
| Chabówka-Zakopane | 1907 | 229.963 | 5.313 | 51.623 | 1.193 |
| | 1908 | 231.759 | 5.332 | 41.915 | 968 |
| | 1909 | 243.765 | 5.632 | 53.052 | 1.226 |
| Piła-Jaworzno | 1905 | 15.993 | 622 | 279.804 | 10.878 |
| | 1906 | 17.515 | 684 | 334.088 | 12.999 |
| | 1907 | 25.921 | 1.007 | 519.042 | 20.179 |
| | 1908 | 31.514 | 1.226 | 515.966 | 20.076 |
| | 1909 | 37.480 | 1.457 | 466.851 | 18.151 |
| Delatyn-Kołomyja-Stefanówka | 1905 | 163.066 | 1.456 | 82.188 | 734 |
| | 1906 | 164.368 | 1.468 | 98.866 | 883 |
| | 1907 | 194.753 | 1.734 | 99.600 | 888 |
| | 1908 | 208.181 | 1.858 | 91.616 | 819 |
| | 1909 | 215.695 | 1.926 | 131.428 | 1.173 |
| Przeworsk-Dynów (wązkotor.) | 1905 | 45.007 | 982 | 25.847 | 564 |
| | 1906 | 62.221 | 1.338 | 29.516 | 644 |
| | 1907 | 69.913 | 1.526 | 25.657 | 560 |
| | 1908 | 85.076 | 1.857 | 29.124 | 636 |
| | 1909 | 81.034 | 1.768 | 32.166 | 724 |
| Tarnów-Szczucin otw. 15/10 1906 | 1907 | 118.035 | 2.419 | 39.458 | 805 |
| | 1908 | 140.313 | 2.863 | 50.299 | 1.026 |
| | 1909 | 165.207 | 3.371 | 52.142 | 1.064 |

Oprocentowanie kapitału zakładowego z czystych dochodów wynosiło:

| Kolej lokalna | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Borki Wielkie-Grzymałów | 4.01% | 3.16% | 1.83% | 1.40% | — |
| Łupków-Cisna | 3.46% | 3.95% | 3.29% | 3.30% | 2.84% |
| Trzebinia-Skawce | 6.13% | 6.57% | 5.94% | 5.92% | 5.03% |
| Chabówka-Zakopane | 2.44% | 2.70% | 2.41% | 2.66% | 2.25% |
| Piła-Jaworzno | 4.26% | 5.07% | 8.04% | 7.88% | 7.31% |
| Delatyn-Kołomyja-Stefanówka | 2.24% | 3.30% | 3.17% | 2.83% | 3.48% |
| Przeworsk-Dynów | 0.29% | 0.87% | 1.04% | 0.98% | 0.83% |
| Tarnów-Szczucin otw. 15/10 1906 | — | — | 4.08% | 4.81% | 2.78% |

Kolej miejscowa Łupków-Cisna, dla której nie zaciągnięto pożyczki pierwszeństwa amortyzuje od 1903 z czystych dochodów rocznie 111 sztuk akcji pierwszeństwa w nominalnej wysokości 44.000 koron, nie

płaci jednak żadnej dywidendy ani od akcji pierwszeństwa ani od akcji zakładowych.

Inne koleje lokalne przez kraj gwarantowane dały następujące dywidendy od akcji pierwszeństwa i od akcji zakładowych.

| Kolej lokalna | Dywidenda i superdywidenda od akcji pierwszeństwa i od akcji zakładowych | |
|-----------------------------------|--|----|
| Borki Wielkie-Grzymałów | 1905 | — |
| | 1906 | 2% |
| | 1907 | — |
| | 1908 | — |
| | 1909 | — |

| Kolej lokalna | | Dywidenda i superdywidenda od akcji | |
|---------------------------------------|------|-------------------------------------|----------------------------------|
| | | pierwszeństwa | od akcji zakładowych |
| Trzebinia-Skawce | 1905 | 8 ^o / _o | 8 ^o / _o |
| | 1906 | 9 ^o / _o | 9 ^o / _o |
| | 1907 | 7.75 ^o / _o | 7.75 ^o / _o |
| | 1908 | 7.57 ^o / _o | 7.57 ^o / _o |
| | 1909 | 5.67 ^o / _o | 5.67 ^o / _o |
| Chabówka-Zakopane | 1905 | 4 ^o / _o | — |
| | 1906 | 4 ^o / _o | 0.5 ^o / _o |
| | 1907 | 4 ^o / _o | — |
| | 1908 | 4 ^o / _o | — |
| | 1909 | 3.5 ^o / _o | — |
| Piła-Jaworzno | 1905 | — | — |
| | 1906 | — | 4 ^o / _o |
| | 1907 | — | 4 ^o / _o |
| | 1908 | — | 10 ^o / _o |
| | 1909 | — | 10 ^o / _o |
| Delatyn-Kołomyja-Stefanówka | 1906 | — | 1.35 ^o / _o |
| | 1907 | — | 1.00 ^o / _o |
| | 1908 | — | — |
| | 1909 | — | 1.5 ^o / _o |
| Przeworsk-Dynów | 1908 | — | — |
| | 1909 | — | — |
| Tarnów-Szczucin | 1908 | — | 4 ^o / _o |
| | 1909 | — | 0.55 ^o / _o |

Co się tyczy gwarantowanych przez kraj kolei lokalnych zaznacza się, że z wyjątkiem kolei Tarnów-Szczucin, przy wszystkich innych kolejach zwrot dopłat gwarancyjnych do funduszu kolejowego dopiero po oprocentowaniu po 4 od sta całego kapitału akcyjnego nastąpić może.

Z końcem roku 1909 wynoszą te niespłacone zaliczki gwarancyjne przy kolei:

| | | |
|---------------------------------------|----|--------------|
| Borki W.-Grzymałów | K. | 191.194·86 |
| Chabówka-Zakopane | " | 4.807·78 |
| Piła-Jaworzno | " | — |
| Delatyn-Kołomyja-Stefanówka | " | 1,519.991·11 |
| Przeworsk-Dynów | " | 526.477·13 |
| Tarnów-Szczucin | " | — |

Powyższe, bezwątpienia korzystne rezultaty są najlepszym dowodem ekonomicznej wartości tej przez kraj przy współudziale państwa i miejscowych interesentów w ostatnim lat dziesiątku podjętej akcji w sprawie rozwoju kolei lokalnych.

Z drugiej strony przypisać się musi korzystne wyniki akcji kolejowej tej okolicz-

ności, że galicyjska sieć kolei głównych wykazywała liczne luki i że koleje lokalne zbudowane w pierwszym okresie są właściwie uzupełnieniem sieci kolei głównych i że ze względu na swoją gospodarczą ważność i na zadania, które miały do spełnienia, po większej części jako koleje główne drugiego rzędu powinny były być budowane.

W rzeczywistości obsługują większe koleje lokalne jako łączniki szlaków kolei państwowych (ze sobą wprost nie złączonych) nie tylko ruch ze swoich naturalnych obszarów atrakcyjności, lecz służą także w znacznej mierze ruchowi tranzytowemu, który im przypada w myśl zasady transportowania towarów najkrótszą drogą. To korzystne położenie kolei lokalnych przyczynia się do większej rentowności tychże w znacznej mierze.

Przyznać należy zarządowi kolei państwowych, że tenże przez skierowanie powyżej przytoczonego ruchu transportowego na szlaki kolei lokalnych odwzajemnia się tym kolejom za znaczną alimentację ruchu

na kolejach głównych, przez łączące się z niemi koleje lokalne.

Zrealizowanie budowy 619.809 km. nowych arteryi komunikacyjnych kolejowych, zwiększyło w bardzo poważnej mierze ruch na kolejach państwowych, gdyż nowe te koleje lokalne otworzyły nowe obszary atrakcyjne, których płody doprowadzają do głównych szlaków kolei państwowych, na jakich dostają się do głównych rynków zbytu.

Sieć kolejowa w Galicyi w porównaniu z ogólną siecią kolejową w Austrii przedstawia się jak następuje:

Co do stosunku długości szlaków kolejowych do liczby mieszkańców, to wypada przeciętnie we wszystkich innych krajach koronnych na 100.000 mieszkańców 82.65 km. kolei, podczas gdy Galicya ze swymi 53.32 kilometrami na 100.000 mieszkańców zajmuje 13 (przedostatnie) miejsce między krajami koronnymi Austrii.

Co do stosunku długości szlaków kolejowych do powierzchni wypada w innych krajach koronnych 72 metrów kolei na jeden kilometr kwadratowy, podczas gdy w Galicyi wypada tylko 50 metrów kolei na jeden kwadratowy kilometr. Galicya stoi przy tem porównaniu na 11-em miejscu.

Krajowe koleje lokalne służą ruchowi osobowemu i towarowemu, kolej Chabówka-Zakopane połączyła kraj z najważniejszym w kraju letniskiem, z najpiękniejszymi okolicami Tatr i stworzyła silny ruch turystyczny. Na tej linii odgrywa ruch osobowy główną rolę i jest głównem źródłem jej dochodów.

Kolej Trzebinia-Skawce i Piła-Jaworzno są kolejami węglowemi, koleje Borki-Grzymałów, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, Przeworsk-Dynów i Tarnów-Szczucin służą przeważnie do przewozu ziemiopłodów, kolej Łupków-Cisna ma charakter kolejki lasowej z ruchem publicznym tak osobowym jakoteż i towarowym.

Taryfy.

Taryfy kolei lokalnych były u na początkowo znacznie wyższe od taryf głównych linii kolejowych.

Stary, fiskalny system taryfowania uzasadnił te różnice następującem rozumowaniem:

„Barem taryfowy, czyli jednostkowe koszty transportu zależne są od jednostkowych kosztów eksploatacyi.

Na wysokość kosztów eksploatacyi, przy równych innych warunkach, wpływają głównie dwa czynniki, to jest długość i mnogość transportów. Im dłuższa droga przewożona a większa gęstość ruchu, tem mniejsze jednostkowo są koszty eksploatacyi i odwrotnie (Preissgesetz des Verkehrs).

Ponieważ szlaki kolei lokalnych z natury rzeczo są krótkie a ruch na nich, z małymi wyjątkami, o wiele mniej intensywny niż na liniach głównych, ergo jednostkowo wyższe koszty eksploatacyi wymagają wyższego taryfowego baremu“.

Zastosowując niewolniczo powyższe prawidła, tworzone prawie dla każdej nowo powstającej kolei lokalnej osobny barem taryfowy, nie troszcząc się ani o miarodajne warunki ruchu ani o gospodarcze stosunki dotyczące okolicy.

Zdarzało się, że jedna kolej lokalna, drogo budowana w górskim terenie, z trudnymi warunkami ruchu — miała taryfę tylko o 20% droższą od państwowej, taryfa zaś drugiej kolei lokalnej, leżącej w równinie, tanio budowanej — była o 60% droższa od taryfy kolei państwowej.

Pominąwszy już utrudnienia wynikające z tych chaotycznych stosunków taryfowych, okazało się wkrótce, że drogie taryfy kolei lokalnych stoją na przeszkodzie nietylko gospodarczemu rozwojowi okolicy — ale i rozwojowi samegoż kolejowego przedsiębiorstwa. Były to czasy rozkwitu konkurencyi osiowej — a stałych niedoborów ruchu na kolejach lokalnych.

Dopiero od roku 1900, gdy Wydział krajowy zajął się akcyą sanacyi — rozpoczęła się radykalny zwrot na lepsze w polityce taryfowej — odnośnie do kolei lokalnych. W tym roku, po długich pertraktacyach zgodziło się wreszcie c. k. Ministerstwo kolejowe na częściowe zaprowadzenie baremu państwowego na kolejach lokalnych podolskich i pokuckich.

O wydatności obniżenia taryfy, które wówczas nastąpiło, pomimo że tylko pierwszy, najwyższy stopień baremowej skali kolei państwowej zastosowano dla wspomnianych kolei lokalnych, niechaj świadczą na-

stępujące przykłady: Koszta kolejowe przewozu obniżyły się przy transporcie wagonu zboża ze Skatły do Zaleszczyk z 94 K. na 76 K., przy transporcie wagonu węgla z Tarnopola do Iwania pustego ze 102 k. na 81 K., przy transporcie wagonu drzewa opałowego z De-latyna do Horodenki z 56 K. na 30 k. i t. p. Pomimo tak wydatnego obniżenia taryfy — a raczej właśnie wskutek tego obniżenia rentowność dotyczących kolei lokalnych zaczęła się statecznie i znamienne polepszać, bo ruch dotąd sztucznie wstrzymywany znalazł wreszcie jaką taką możliwość rozwoju. Po tych pierwszych pomyślnych doświadczeniach — udało się stopniowo przeprowadzić większe, obniżenie poszczególnych taryf innych kolei lokalnych — aż wreszcie z dniem 1. stycznia 1910 a więc po dziesięcioletnich zabiegach reformacyjnych — stanęliśmy przynajmniej na tym punkcie, że na wszystkich galicyjskich kolejach lokalnych, z wyjątkiem jedynie kolei lokalnej Lwów-Jarosław, Pałahicze-Tłumacz i Kołomyjskich lokaliek, obowiązuje już kompletny barem państwowej taryfy towarowej — aczkolwiek bez przerachowania. Taryfy osobowe galicyjskich kolei lokalnych są jeszcze wprawdzie po większej części droższe od takiejże taryfy c. k. kolei państwowej, jednakże i te różnice (mniej więcej $\frac{1}{2}$ h. na kilometr) będzie można w przyszłości wyrównać, a to tem prędzej i pewniej, gdy próby kompletnego oddzielenia ruchu osobowego od towarowego na kolejach lokalnych — dadzą pomyślny rezultat.

Na tem jednak nie kończy się jeszcze zadanie taryfowej polityki kraju. Zaprowadzenie baremu państwowego na kolejach lokalnych przynosi pożądany skutek — na razie tylko w ścisłym obrocie miejscowym, gdy jednak transport przekracza szlak kolei lokalnej, to jest gdy w przewozie jednej i tej samej posyłki biorą udział dwie lub więcej kolei lokalnych, — albo też kolej lokalna i kolej państwowa, wtenczas taryfa wskutek braku przerachowania baremu staje się stosunkowo znacznie droższą — niż na szlakach wyłącznie państwowych.

Podraża się przez to eksport i import okolicy, która tylko kolej lokalną ma do dyspozycji — a warunki konkurencyjne, z wielkim uszczerbkiem dla produkcji i handlu, stają

się znacznie trudniejsze niż w innych częściach kraju.

Organizm, tylko wtenczas będzie zdrowy i krzepki, jeżeli wszystkie jego członki traktuje się z równą troskliwością i daje im możliwość równomiernego rozwoju.

Przemysł i handel szukają zawsze drogi najslabszego oporu — nie osiedlą się więc w okolicy, gdzie natrafiają na większy niż gdzie indziej taryfowy opór drogi żelaznej. Ogólne uprzemysłowienie kraju jest ściśle związane z ogólnem przerachowaniem taryfowego baremu. Wysiłki ku osiągnięciu tego celu czyni Wydział krajowy przy każdej nadarzającej się sposobności.

Na razie uzyskało się już przerachowanie baremu a mianowicie: dla węgla — przez koleje lokalne leżące w Zagłębiu krakowskim, dla buraków cukrowych — przez wszystkie galicyjskie koleje lokalne, wreszcie dla towarów wszelkiego rodzaju w granicach taryfowo zespolonej sieci lokalnych: Wschodnio-galicyjskich, nowych Bukowińskich, De-latyn-Kołomyja-Stefanówka.

Jak na początek — sukces dość wydatny.

Nie można jednak przemilczeć faktu, że przerachowanie baremu połączone jest z dotkliwymi finansowymi ofiarami ze strony kolei lokalnych — a nie każdą kolej lokalną stać na takie ofiary.

Tutaj więc państwo winno przyjść z pomocą i niżkę wynikającą z przerachowania baremu objąć na rachunek kolei państwowej.

Żądanie tego rodzaju jest zupełnie i wszechstronnie usprawiedliwione. Ofiara która może kompletnie zwichnąć finansową równowagę małej kolei lokalnej — jest wprost znikomą dla wielkiej kolei państwowej. Utrzymanie zaś finansowej równowagi istniejących już kolei lokalnych, jest niezbędne dla dalszego pomyślnego rozwoju krajowej akcji kolejowej. Zresztą kolej główna czerpie pośrednio tak znaczne zyski z biernych arteryi dowozowych, że może i powinna wspierać je w każdy sposób.

Miejmy więc nadzieję, że wcześniej lub później — przestaną być nasze koleje lokalne surogatem nowoczesnych środków komunikacyjnych i uzyskają pełną wartość ekonomiczną dla państwa i kraju.

Koleje lokalne stały się ważnym czynnikiem ekonomicznego i kulturalnego rozwoju naszego kraju, — reprezentacja kraju świadoma jest ważności tej sprawy i w miarę możliwości budżetowej prowadzi dalej akcję rozwoju sieci kolei lokalnych.

Koleje będące w budowie, których budowa już jest ustawowo zabezpieczona.

a) kolej Lwów-Kamionka Strumiłowa-Stojanów.

Na podstawie uchwały Sejmowej z 8. marca 1907 i na podstawie udzielonej przez rząd koncesyi z 23. marca 1908 została budowa tej kolei o długości 87 km., łączącej stolicę kraju z granicą państwa w Stojanowie zapewniona.

Kapitał zakładowy tej kolei wynosi 11,300.000 K.

Kapitał ten uzyskany został przez gwarancję kraju dla zaciągniętej pożyczki pierwszeństwa w kwocie 6,480.000, przez wpłatę przez państwo kwoty 4,000.000 i przez interesentów miejscowych kwoty 820.000 wzamian za akcje zakładowe.

Budowa tej kolei rozpoczęta została w lecie roku 1908, będzie ukończona w jesieni b. r. otwarcie ruchu nastąpi w październiku b. r.

Kolej Muszyna-Krynica.

Na podstawie uchwały Sejmowej z 8. marca 1907 udzielił Sejm dla tej kolei gwarancji dochodów w wysokości potrzebnej do oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 750.000. Udział państwa zapewniony został ustawą z 6 marca 1907 w sumie 550.000. Interesenci miejscowi złożyli kwotę 100.000 wzamian za akcje zakładowe. W ten sposób uzyskano potrzebny kapitał zakładowy w kwocie 1,400.000 K. Kolej ta o długości 10.3 km. łączyć będzie Krynice, jedno z największych miejsc kąpielowych, z koleją państwową w Muszynie. Budowa rozpoczęta została w jesieni roku 1909 — termin ukończenia jej przewidziany jest na 15. maja 1911.

Kolej Drohobycz-Truskawiec.

Ustawą państwową z 6. marca 1907 i uchwałą Sejmową z 8. marca 1907 zapewniony został udział państwa w kapitale za-

kładowym tej kolei przez zakupno akcji zakładowych w kwocie 750.000 względnie przez objęcie przez kraj gwarancji dla pożyczki pierwszeństwa w kwocie 850.000 k. Resztę w kwocie 100.000 złożyli miejscowi interesenci wzamian za akcje zakładowe. — Cały kapitał zakładowy tej kolei o długości około 13 km. wynosi 1,700.000 k.

Rozdanie budowy tej kolei przewidziane jest na początek roku 1911 a otwarcie ruchu na początek r. 1912.

Kolej ta łączyć będzie miejsce kąpielowe Truskawiec i salinę w Stebniku z miastem Drohobyczem — względnie z siecią kolei państwowych.

Projektowane koleje lokalne.

1.) Wieliczka-Myślenice-Mszana Dolna.

Na podstawie projektu generalnego wypracowanego przez kraj, biuro kolejowe i po przeprowadzeniu dotyczących pertraktacji z Wydziałem krajowym, wniósł c. k. Rząd na posiedzeniu Izby poselskiej Rady państwa dnia 30. czerwca 1909 projekt ustawy, mocą której rząd ma być upoważniony udzielić imieniem państwa na przeciąg 75 lat, licząc od dnia wydania koncesyi na tę kolej, gwarancji czystego dochodu potrzebnego na oprocentowanie i umorzenie w tym czasie pożyczki pierwszeństwa, którą koncesyonaryusz zaciągnie w takiej wysokości, jaka będzie potrzebna do uzyskania sumy kapitałowej. Warunkiem przyznania tej gwarancji jest 8,2500.000 K. zebranie przez kraj i interesów miejscowych udziału w wysokości potrzebnej do zebrania reszty kapitału budowy w kwocie 2,750.000 K. Cały efektywny kapitał budowy dla tej kolei wynosić będzie 11,000.000 K.

Sejm na posiedzeniu z dnia 8. lutego 1910 uchwalił upoważnić Wydział krajowy do objęcia imieniem kraju akcji pierwszeństwa kolei lokalnej Wieliczka-Myślenice-Mszana dolna w kwocie 2,263.800 koron.

Interesenci miejscowi zobowiązali się wpłacić wzamian za akcje zakładowe koron 486.200.

Wymienionym powyżej projektem ustawy wniesionym przez rząd do parlamentu 30. czerwca 1909 mają być ustawowo zabezpieczone jeszcze następujące linie kolejowe:

2. Buczkowice-Łodygowice . . . 6.4 km.
3. Złoczów-Sasów-Usznia . . . 15.8 „
4. Jasło-Żmigród 14. km.

Te trzy koleje mają gwarancję państwa dla pożyczek pierwszeństwa, kraj przyczynić się ma do zrealizowania kolei Buczkowice-Łodygowice kwotą 100.000 k
kolei Złoczów-Sasów-Usznia kwotą 300.000 k
wpłacić się mającą gotówką wzamian za akcje zakładowe, zaś do zrealizowania kolei Jasło-Żmigród przyczynić się ma kraj odstąpieniem akcji zakładowych jednej z kolei lokalnych (już zbudowanych) będących własnością kraju w kwocie 300.000.

5. Kolej lokalna Rzeszów-Kolbuszowa-Nisko o długości 82 km.

Krajowe biuro kolejowe opracowuje obecnie projekt szczegółowy tej kolei lokalnej, która ma przyjść do skutku jako kolej gwarantowana przez kraj.

Cały zakładowy kapitał potrzebny do zrealizowania tej kolei wynosi, 9,100.000 kor. Kraj użyczyć ma gwarancji czystego dochodu dla pożyczki pierwszeństwa w kwocie 5,250.000, państwo miałyby przyczynić się udziałem w wysokości 3,000.000 a interesenci miejscowi udziałem 850.000 wpłaconych gotówką na akcje zakładowe.

Kolej Jasło-Dębica.

Projekt szczegółowy tej kolei wypracowuje c. k. zarząd kolei państwowych. Kolej ta ma być budowana jako kolej państwowa z pewnym małym udziałem kraju i interesów miejscowych. Długość kolei wynosi 44 km. Kapitał zakładowy potrzebny do zrealizowania tego projektu wynosi 8,500.000 K.

Kolej lokalna Stary-Sącz-Krościenko-Nowy Targ.

Na mocy polecenia Sejmu krajowego wypracowało krajowe biuro kolejowe w roku 1909/1910 projekt generalny dla tej kolei.

Długość tej kolei wynosi od Starego Sącza do Krościenka (Szczawnicy) 38.210 km. od Krościenka do Nowego Targu 34.74 t. j. razem 72.95 km.

Kolej ta ma przeważnie charakter kolei górskiej — na 53. kilometrach długości leży trasa w ciasnej dolinie Dunajca i Krośnicy.

a dział wód między Krościenkiem a Czorsztynem przekracza tunelem o długości 2.660 m. Maksymalne spadki na tej części linii wynoszą 25%. Od Czorsztyna do Nowego Targu t. j. na 20 km. dłg. jest teren łatwiejszy i prócz wykonania dwóch wielkich mostów na Dunajcu nie przedstawia większych trudności.

Nadmienia się, że dla przestrzeni Czorsztyń-Krościenko opracowane także wariant doliną Dunajca przez Pieniny. Alternatywa ta przedłużyłaby linię o 7 km. i wymagałaby wykonania 2 tuneli (pod Sokolicą i Trzema Koronami) o łącznej długości 2.044 m.

tunel pod Trzema Koronami 1.174

" " Sokolicą 870

2.044

Warunki ruchu na tym wariantcie byłyby korzystniejsze, gdyż spadki są łagodne, a przedwzyskkiem ominęłoby się spadek 25% zastosowany dla głównej linii między Krościenkiem — podczas gdy zresztą na całej linii spadki nie przekraczają 15^o.

Wariant na Pieniny miałby dla transportu towarów z Węgier większe znaczenie.

Z tego co przedstawiłem wynika, że kolej w mowie będąca będzie bardzo kosztowna — i z tego powodu realizacja jej napotka na wielkie trudności, tem bardziej, że kolej ta chociaż bardzo potrzebna i pożądana, zapowiada tylko małą rentowność.

Spodziewać się jednak można, że w blizkiej przyszłości przynajmniej linia Stary Sącz-Szczawnica doczeka się realizacji.

Kolej lokalna Przemyśl-Rymanów.

Projekt dla tej kolei jest również w opracowaniu. Długość kolei wynosi około 120 km.

Pertraktacje z rządem co do zabezpieczenia jej budowy są w toku, lecz terminu, w którym wykonanie budowy nastąpi, obecnie jeszcze przewidzieć nie można.

Kolej ta przyjść ma do skutku jako kolej gwarantowana przez państwo, to jest przy gwarancji czystego dochodu potrzebnego do oprocentowania i prawidłowego umorzenia zaciągnąć się mającej pożyczki pierwszeństwa i przy 25%-ym udziale kraju i interesentów miejscowych wzamian za akcje zakładowe.