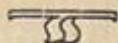


ARCHITEKT
KAZIMIERZ M. OSIŃSKI.



TRAMWAJ

PRZEMYSKI

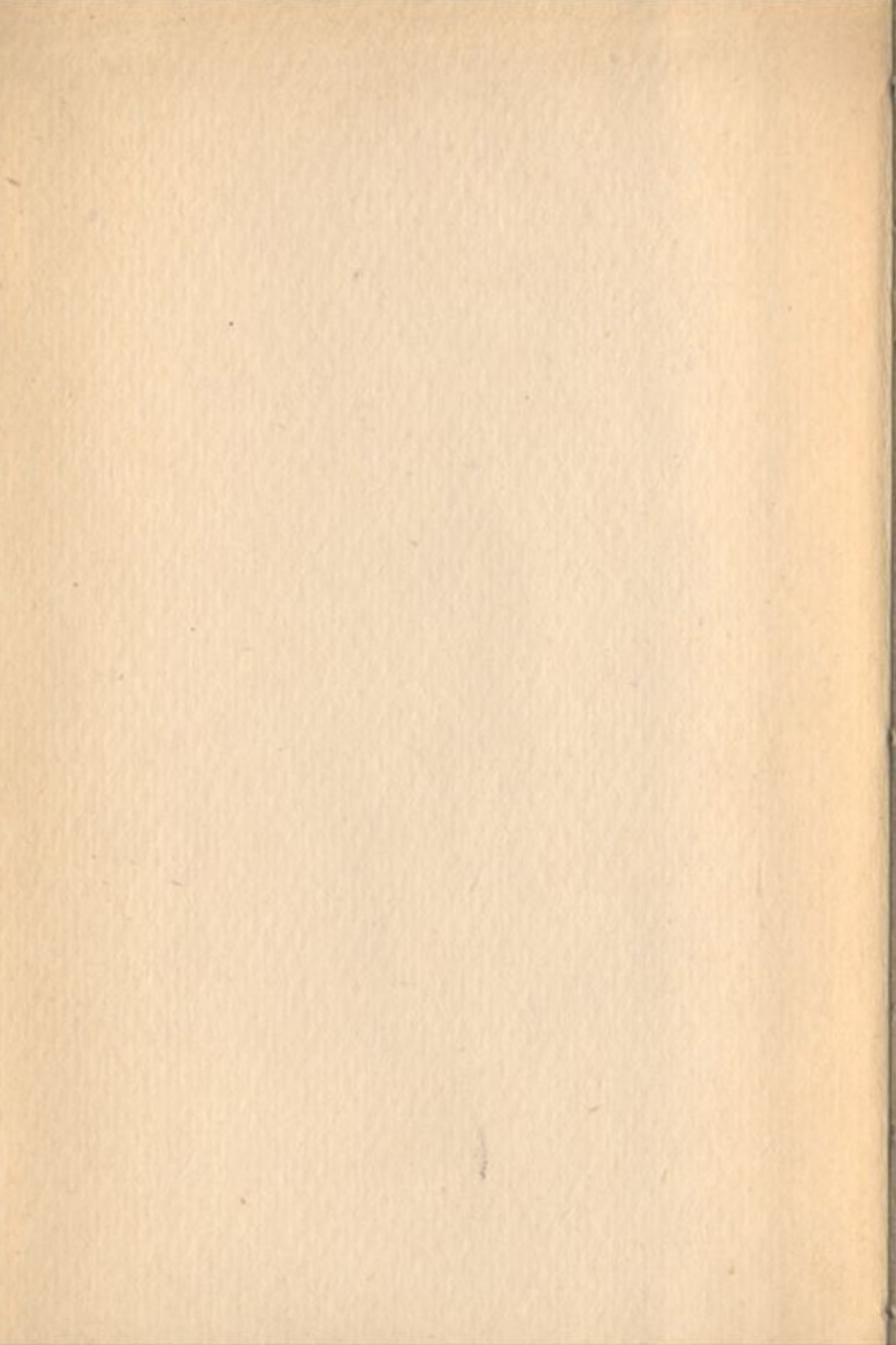
w świetle rzeczowej krytyki.



(Odbitka z Gazety Przemyskiej).



PRZEMYŚL.
ODBITO CZCIONKAMI DRUKARNI JANA ŁAZORA.
1912.





Gdy inwestycję tramwajową zaczęto omawiać na wiecach w Przemysłu po to tylko, ażeby dać się wygadać od czasu do czasu masie, i gdy komisja elektryczna rady miejskiej pod wpływem interesowanych jednostek uchwaliła przystąpić do budowy kolei elektrycznej nietylko alternatywy drugiej, zasadniczej i rentownej, 3 ci Maja — Rynek — Cmentarz, jako wypadkowej paru alternatyw, lecz także do dodatkowej, a nierentownej, Zakład Dr. Kutny — Rynek, ewentualnie Bakończyce; — kompetentne czynniki z Rady miejskiej zwrócili się do inż. Klaudjusza Filasiewicza, kierownika warsztatów szkoły przemysłowej we Lwowie, w celu wydania przez niego opinii rzeczowej w sprawie kosztorysu dr. Studniarskiego,¹⁾ jak i wiecowego stanowiska, rzekomo krytycznego dla inż. Schlejena, zastępcy firmy Thudor. Opinia inż. Filasiewicza, znanego w sferach technicznych jak w Izbie handlowo-przemysłowej we Lwowie, musi być dla szczerze pragnących kolei elektrycznej w Przemysłu miarodajną, tembardziej, że inż. Filasiewicz jest jedynym w zaborze austriackim znawcą fabrycznych cen jednostkowych, jedynym w kraju praktycznym technologiem metalu, odbył poważne studia w Niemczech, pracował w fabrykach Austrii, Niemiec, Egiptu, zna Anglię i Amerykę, a projektował ujęcie sił wodnych okolicznych dla wytwarzania siły elektrycznej dla N. Sącza. Zagranica wiele jego projektów maszyn wykonała, zaś wszystkie fachowe kursa z zakresu komu-

¹⁾ Orzeczenie i obliczenie rentowności kolei elektrycznej opracowane przez Dr. Inż. Jana Studniarskiego zostało wydrukowane na wniosek Magistratu m. Przemysła, który chętnie interesowanym służy odbitkami.

nikacji miejskiej Izba handlowo-przemysłowa we Lwowie mu powierzała.

Zaraz na wstępie swojego interwiewu inwestycyjnego zdziwił się bardzo inż. Filasiewicz, iż obywatelstwo przemyskie załatwia poważną inwestycję na wiecach, wśród żywołu nieprzygotowanego, wśród agitacyjnych, nierzeczowych frazesów.

Dr. Studniarski jest młodym inżynierem, w pracach swoich zajmuje stanowisko akademickie, tj. teoretyczne, w każdym razie odbył głębokie studia (czego dowodem jest doktorat rerum technicarum nie bardzo łatwy), obecnie posiada gruntowne doświadczenie jako dyrektor kolei elektrycznej w Tarnowie i nie należy traktować kosztorysu dr. Studniarskiego tak bezmyślnie, ignorancyjnie, jak postąpił względem niego z wyjątkami cały wiec odbyty 8 czerwca 1912 w sali Ratuszowej.

Inż. Schlejen jest przedsiębiorcą, w jego interesie jest przedłożyć jak najniższą ofertę, a naturalnie w jego interesie jest także ośmieszyć kosztorys dr. Studniarskiego — i to mu się udało na razie.

Wiecownicy nie przeglądali ofert i kosztorysów, nie mogli więc wytworzyć sobie krytycznego, fachowego sądu jako nieprzygotowani do inwestycji technicznej, ani ze stanowiska gospodarskiego, ani ściśle technicznego i dlatego oklaskami przyjmowali ofertę inż. Schlejena, nie wiedząc o tem, iż wykonana byłaby ze szkodą dla całej inwestycji, a zatem miasta. Nie wiedzieli bowiem wiecownicy, iż o ile ceny jednostkowe w kosztorysach p. Schlejena podawał niższe, to równocześnie nie gwarantował za jakość materiału i systemu budowy, od którego częstsza zależy konserwacja, ewentualnie droższa. Po drugie, wiemy z doświadczenia, iż najczęściej te niby niższe oferty kosztują potem drożej, bo prawie zawsze w trakcie budowy (w tym wypadku trasy kolei elektrycznej) przedsiębiorcy zmuszają właścicieli do pokrycia praktyczno

rzeczywistego kosztorysu, który właściwie jak przy budowie kolei może być w trakcie budowy po poznaniu gruntu korygowanym. (Chatę można budować z drzewa, lecz z betonu będzie dosyć droższą, tak samo trasa elektryczna może mieć wzmocnienia przy zwrotnicach kostkowe lub lichejsze żwirowe, słupy żelazne lub drewniane, a przecież to grubo wpływa nawet na ogólny kosztorys, itd.).

W sprawie rzeczywistej budowy kolei elektrycznej musimy domagać się, ażeby budowało ją miasto, nie towarzystwo, oparte zwykle o obce kapitały, które byłyby czynnikiem rozkładczym polskiego stanu posiadania, dając oparcie żywiołom separatystycznym, czy innym wogóle wrogim polskiej gospodarce miasta Przemyśla. Po drugie cała akcja winna być na serio traktowana z wykluczeniem wszelkich gadań wiecowych czy w komisji rady miejskiej.

Komisja wspomniana powinna powołać do debat rozumnych nieinteresownych i fachowo przygotowanych ekspertów, nie zaś zastępców firm, które pragną mieć interesa z gminą. Taka akcja byłaby nieuczciwą ze strony miasta.

W omówieniu rzeczowem tramwaju przemyskiego poruszę wszystkie krytyczne stanowiska p. Schlejena i towarzyszy, wedle działów kosztorysu podanego przez Dr. Studniarskiego, gdyż i dyskusja wiecowa z dnia 8 czerwca br. w tym sposobie porządku się odbywała.

- I. *Koszta ogólne.* Koszta projektu, kierownictwo budowy i komisje etc. Dr. Studniarski oblicza na 30.000 K, p. Schlejen na 15.000 K — wystarczy jednak tylko 20.000 K. (dla trasy 10 klm). Ze względu na budowę jednej trasy 3. Maja Rynek-Cmentarz koszta ogólne obniżą się procentowo do trasy zredukowanej długości 3 klm. 370 m. t. j. 10.000 K.
- II. *Część kolejowa,* nawierzchnia, materiały i roboty drogowe (ulożenie). Dr. Studniarski liczył nie

60.000 K lecz 57.500 K (ściśle 57.561 K), p. Schlejen 50.000 K, za 1 klm trasy — obiecując zaoszczędzić na 10 klm 90.000 K, zaś analogicznie na 3.370 m 28.125 K, lecz zupełnie nie uwzględnił jakości materiału budowy trasy, ani systemu konstrukcyjnego, który wpływa zasadniczo na kosztorys. Kwota 57.500 K może śmiało pozostać za 1 klm trasy 10 kilometrowej. 1 klm trasy 3.370 m wyniesie 53.410 K ze względu na mniejszą ilość pawilonów, tablic, obiektów, mniejszą linię dojazdową do remizy, — a sumarycznie wyniesie trasa 3.370 m, 198.000 K; zaś od kosztorysu Dr. Studniarskiego obliczonego dla trasy 10 klm o 430.000 koron mniej ze względu na mniejszą ilość kilometrów trasy etc. Cena jednostkowa podana przez Dr. Studniarskiego jest bliższą prawdy.

Co do części kolejowej zapominają panowie na wiecu o kosztach tablic na przystankach, pawilonach i obiektach, a również i o tem, że linja dojazdowa do remizy musi być więcej brukowaną ze względu na większą ilość rozgałęzionych torów, jak również mieć poddroże i nawierzchnię objętą osobnym punktem kosztorysu czy oferty przedsiębiorcy. (0,5 klm 18.000 K dla trasy 3.370 m).

- III. *Część elektrotechniczna*, górny przewód i wyposażenie. Za 1 klm Dr. Studniarski liczy 35.000 K, p. Schlejen 15.000 K, obiecując znowu na 10 klm zaoszczędzić 180.000 K, analogicznie na 3.370 metrach 67.400 K, lecz nie umówiono szczegółowo w dyskusji krytycznej: a) przełożenie i rekonstrukcję przewodów górnych dla światła 19.000 kor., b) ubezpieczenie przewodów o niskiem napięciu 15.000 K, c) sieć przewodów górnych, połączenia szyn, materiał i montaż 328.000 K, — d) linja dojazdowa do remizy 33 000 K, e) przewody zasilające 40.000 K. Czy zatem 35.000 K za kilometr trasy — nie jest racjonalniejsze?

Przeło część elektrotechniczna sumarycznie wyniesie dla 3.370 m. 142.000 kor.

IV. *Wozy*. Dr. Studniarski oblicza 24 wozów po 22.000 K, p. Schlejen licząc za wóz po 18.000 (powołując się na Tarnów) obiecuje zaoszczędzić 132.000 kor. na potrzebnych tylko wedle niego 22 wozach. Wozy w ilości ewentualnie 22 będą kosztowały we fabrykach po 22.000 kor., więc najwyżej można zaoszczędzić na 2 wozach 44.000 K. Przytem zapomina p. Schlejen o 6 wozach dodatkowych z mechanicznem i elektrycznem uzbrojeniem po 12.000 K, sumarycznie 72.000 K, — o 2 wózkach pomostowych 1.000 K — 1 wozie pługowym do zmiatania śniegu 1200 K — 1 wozie montażowym 2.600 K. Sumarycznie 22 wozów á 22.000 K wyniosłyby 484.000 K, plus dodatkowe 76.800 K — razem 560.800 K dla trasy 10 klm, zaś dla trasy 3 klm 370 m wydatki zmniejszą się do kwoty 226.200 K, t. j. za 9 wozów motorowych, 2 dodatkowe i 3 pomocnicze.

V. *Remiza*. Dr. Studniarski oblicza dla 35 wozów (odpowiednio do trasy 10 klm t. j. dla paru linii w mieście) 3.000 m² zabudowanej powierzchni, koszt budowy 300.000 K tj. 100 K za 1 m². P. Schlejen ze względu na skreślenie paru wozów twierdzi, iż remiza może być mniejszą, a zatem koszt budowy zmniejszy się o 140.000 K, ale zapomina, iż remiza musi być z warsztatami ślusarskimi, lakierniczymi, stolarskimi, wraz z kuźnią, z magazynami podręcznymi, łazienkami, wychodkami, instalacją dla wody i światła. Zapomniano najzupełniej na wiecu o wyposażeniu remizy, t. j. o urządzeniu warsztatów, o narzędziach i przybórach remizy, dalej o instrumentach mierniczych dla sieci i toru, które wyniosą 40 000 K, rezerwowe części dla wozów, sieci i toru 30.000 K, telefony 2000 K, ruch próbny 7000 kor, razem

79.000 kor. Naturalnie, iż budowa remizy i jej wyposażenie były liczone dla wozów paru linii w Przemysłu, zaś dla jednej i remiza i wyposażenie pozornie winny być mniejsze, o tyle, o ile już nigdy inne trasy nie będą budowane. A że prawdopodobnie to nastąpi, lepiej już dzisiaj reflektować na większą ilość linii a zatem na remizę choćby 10 klm trasy (branej z początku pod rozważę), gdyż później rozszerzenie remizy będzie nieodpowiednie, jak dzisiaj elektrowni, a dobudowa będzie droższą. Najwyżej zatem będzie można zaoszczędzić na połowie kosztów wyposażenia remizy tj. 40.000 K. W każdym razie Dr. Studniarski oblicza koszt budynków dla trasy 3.370 m na łączną sumę 177.000 K, t. j. wykupno gruntów 7.000 m² dla dworca, toru rozjazdowego, remizy, ekspedycji, magazynów 42.000 K, — remiza z halą dla 12 wozów 120.000 K — budynek dla ekspedycji wraz z magazynami 15.000 K.

VI. *Budynki.* Wierc przeszedł do porządku dziennego nad budynkami i zupełnie ich w dyskusji nie poruszał. Tymczasem oprócz tego, iż są one koniecznie potrzebne, w sumarycznych wydatkach budowy trasy 10 klm przedstawiają poważną sumę.

Budynek administracyjny musiałby stanąć na jedno piętro, a to dla biur dyrektora, asystenta, kierownika ruchu, dla buchalterji, ekspedycji, kasy, z ubikacjami dla personelu jazdy wraz z wychodkami i mieszkaniem na piętrze za łączną sumę 50.000 Kor. Oprócz tego będą potrzebne budynki poboczne, jak magazynu, szopy, studnie, doły na śmiecie, odwodnienie całego dworca i kanałów w remizie, wyszutrowanie i ogrodzenie za sumę 20.000 koron.

Wykupno zaś gruntów 14.000 m² dla dworca, toru rozjazdowego, remizy, budynku administracyjnego z magazynami, wyniesie 84.000 K, a również

w dyskusji wiecowej tej pozycji nie poruszono. Nie wzięto także pod uwagę nadzwyczajnych i nieprzewidzianych wydatków, nie objętych kosztami budowy, które wyniosą do 22.200 K, zaś dla trasy 3.370 m 7.800 K, nie uwzględniono kosztów wykupna gruntów, dla linii elektrycznej i innych odszkodowań, dalej kosztów na ewentualne wzmocnienie mostów przez San, oraz toru kolejowego, jak i kosztów budowy stacji zasilającej.

Co do rachunku rentowności twierdził pan Schlejen głośno, iż jest fałszywy, zaś wiec bez przeglądu pozycji godził się na to, tymczasem o ile rentowność będzie inną od kosztorysu, to tylko ze względu na budowę trasy nie 10 klm, lecz 3 klm. 370 m. Przy materji tej inwestycji wspomniał p. Schlejen, iż głównie można zaoszczędzić na personalu i prądzie. Tymczasem o ile personal 70 ludzi radzi zmniejszyć na 54 i 17.000 K zaoszczędzić, to tylko chyba dla trasy 3.370 m., a nie 10 klm., gdyż personal musimy traktować po ludzku, nie wykorzystywać jego zmęczenia i dwoma szychtami wysyłać, a po drugie wkrótce poruszanoby to w partji, aby p. Lieberman miał możność przemawiania w obronie uciśnionego ludu. — Dla trasy 3.370 m Dr. Studniarski procentowo przeznacza 27 motorowych i konduktorów. Z ilości służby wynikają koszta umundurowania. — Te same uwagi dotyczą również personalu pomocniczego, na którym p. S. chce zarobić znowu 10.000 K. Co do prądu to wydatki się zmniejszą, gdyż magistrat da prąd, zaś obecny burmistrz dr. Doliński sprzyja bardzo temu wnioskowi komisji elektrycznej Rady miejskiej.

Wracając jeszcze do rentowności, możeby lepiej było, ażeby który z Panów pragnących szczerze tramwaju w Przemyśle przeglądnął kosztorys i punkt po punkcie spokojnie z ołówkiem w ręku przeszedł pozycje kosztorysu, a może dla niego sprawą rentowno-

ści zupełnie by się wyjaśniła. — Wiec do wydawania krytycznej opinii zupełnie niebył powołanym.

Proszę uwzględnić spłatę pożyczek 5.5%, fundusz odnowienia części kolejowej 2%, elektrotechnicznej 2%, wozów 5%, budynków 1%, wyposażenie kolei 5% (warstatów 2.600 K), — następnie: koszta administracji, pensje urzędników łącznie 17.200 K, służby 3.720 K, wydatki kancelaryjne, druki, bilety i karty, telefony 10.500 K, — a dalej ubezpieczenie od odpowiedzialności ruchu, od ognia, wypadków, kasa chorych 12.500 K. — koszta ruchu, kierownictwo ruchu 8.640 K, personal jazdy 75.600 K, personal toru 9.240 K, remizy 24.000 K, — do tego umundurowanie personalu, materiały dla warstatów i toru, koszta utrzymania 50.000 K — oto ciekawe punkta dla rentowności kolei, które będą inne dla trasy 3.370 m. lecz procentowo podobne do trasy 10 klm. wraz z zagadnieniem amortyzacji i procentu osób przypadających na wozokilometr, aby rentowności założyć uczynić. Oprócz tego, ponieważ przyjęto, iż dla trasy 3.370 m administrację i kierownictwo kolei obejmie Dyrekcja elektrowni miejskiej, koszta budowy budynku administracyjnego się zniosą.

Na zakończenie oprócz paru uwag jeszcze ogólnych udowodnimy, iż trasa 3 Maja — Rynek — Cmentarz nie wypadła z czyjegoś widzimisie, lecz z rachunku prawdopodobieństwa rentowności. Uczuciowo można sobie chcieć mieć różne linje kolei elektrycznej np. 3 Maja — Rynek — ul. Lwowska, ul. Sanocka — Brama — Cmentarz, Grunwaldzka — Rynek — Bakończyce razem 10.910 m, lecz z obliczenia rentowności wypada, iż ludność na tych linjach nie pokryłaby budowy ani administracji. Trasa 3 Maja — Rynek — Cmentarz jest ze wszystkich najwięcej możliwą, to znaczy, o ile rocznie przejedzie 1,960.000 mieszkańców, (na jednego mieszkańca przypadnie 35 jazd), zaś 1 wozokilometr nie będzie kosztował więcej jak 53 halerzy i przy-

padnie dla niego 4·8 osób. Trasa dodatkowa Zakład Dr. Kutny—Rynek ewentualnie Bakończyce niema najmniejszego uzasadnienia, a o ile jest forsewana, to tylko dla interesu osobistego pewnych czynników, zaś wybudowana naraziłaby gminę na olbrzymi deficyt, któryby się nigdy nie pokrył.

Dr. Studniarski oblicza skrupulatnie dla trasy 3 Maja—Cmentarz w pierwszym roku niedobór 12.000 K, o ile dochód jednego wozokilometra nie przekroczy 50 hal. — a jaką gwarancję daje trasa dodatkowa, tak nieludna i nie odległa w rzeczywistości od Rynku i zamknięta dla zabudowania przez rejon fortyfikacyjny, iż pokryje kosztą budowy i administracji, jeśli Dr. Studniarski reflektuje na dochód po 5 latach dopiero z trasy 3 Maja—Cmentarz, (gdyż w tym czasie dopiero nastąpi wyszkolenie personelu i doświadczenie gospodarcze przedsiębiorstwa, wpływające na normalny bieg rentowności).

Trasa pierwszej alternatywy Grunwaldzka—Rynek—Bakończyce mogłaby być rentowną wtenczas, gdyby kolej przeniosła stację z miasta do Bakończyce, co jednak kiedyś musi nastąpić ze względu na zamknięcie rozwoju torów. Co do sumarycznej kwoty kosztów budowy tramwaju z wszystkimi zapotrzebowaniami dla trasy 3 Maja—Cmentarz, to ona rzeczywiście wyniesie około 830.000 koron, po utargowaniu korzystnym cen jednostkowych u przedsiębiorców, a nie 550.000 kor., jak twierdzi p. Schlejen powołując się na koszt trasy 3 klm w Tarnowie, która została pod jego kierownictwem przedsiębiorczym wykonaną. Wtenczas były inne ceny jednostkowe, a po drugie Dr. Studniarski nie mając żadnego interesu (gdyż jako dyrektor tramwajów tarnowskich nie podjąłby się przedsiębiorstwa) właśnie z powodu praktyki w zakresie kolejnictwa tramwajowego kosztorys zgodniejszy z prawdą radzie miejskiej przemyskiej przedłożył.

Dotychczasowa akcja przeważnie inicjowana przez

kilkunastu obywateli była o tyle racjonalną, iż moralnie zmusiła Radę miejską do poczynienia przedwstępnych kroków w sprawie budowy tramwaju w Przemyśle. Obecnie, jak już na początku wspomniałem, cała akcja winna być ujętą przez gminę przemyską, która dając tej inwestycji prąd elektr., pozornie skreślił kosztą prądu elektrycznego, lecz za to będzie musiała rozszerzyć stanowczo elektrownię, dla użytku miasta i obywateli już dzisiaj niewystarczającą.

Przed stanowczą decyzją tak ze strony towarzystwa akcyjnego czy gminy, powinny czynniki powołane zastanowić się raz nad stosunkiem rentowności do budowy, po drugie czy kosztą konserwacji, administracji i personelu będą w odpowiednim stosunku do budowy i kosztów prądu, jak również czy stosunek prądu do siły motorowej wozów tramwajowych będzie mógł być otrzymanym i wyzyskanym. W każdym razie, o ile będzie budowała tramwaj gmina, to winna pamiętać, iż ta inwestycja byłaby dla obywateli korzystną i dlatego nie powinna zrażać się nierentownością kolei elektrycznej w pierwszych latach, gdyż praktyka w tym kierunku w innych miastach wykazała, iż gmina na tej inwestycji źle nie wyszła. Gdyby tramwaj budowało tow. akcyjne, miałyby bardzo tani prąd z elektrowni miejskiej t. j. 15 hl. za kilowat — godzinę, lecz pomijając wewnętrzną kalkulację musimy zaznaczyć to samo, co na początku artykułu, iż tow. akcyjne wprowadziłyby obce kapitały do miasta i od nich zależnych ludzi w administracji i obsłudze wozów, o co nie byłoby dla miasta w dzisiejszej dobie pożądanem. — Dlatego więc budowa tramwaju w Przemyśle winna być ujętą tylko przez gminę miejską, a w odpowiedniej sekcji Rady miejskiej.

