

65.935,
CZESŁAW RUDNICKI.

TRAMWAJE WARSZAWSKIE

KRÓTKA HISTORJA.

Zestawienie z tramwajami w innych miastach.

Polityka tramwajowa Magistratu.



Cena 40 kop.

WARSZAWA

Drukarnia i introligatorka „Zorza“ Warecka 12.

1915.

—
Skład główny w księgarni E. WENDE i S-ka.
—



CZESŁAW RUDNICKI.

TRAMWAJE WARSZAWSKIE

KRÓTKA HISTORJA.

Zestawienie z tramwajami w innych miastach.

Polityka tramwajowa Magistratu.



WARSZAWA

Drukarnia i introligatornia „Zorza“ Warecka 12.
1915.

OSIEM ROKÓW

TRAMWAJE WARSZAWSKIE

OSIEM ROKÓW

Współpraca z przedsiębiorstwami i instytucjami

Państwa Polskiego



11.65.935.

WARSZAWA

Biuro i drukarnia przy ul. Wolskiej 141

1931

TRAMWAJE WARSZAWSKIE.

TRAMWAJE WARSZAWSKIE.

Pierwsza linja tramwajowa w Warszawie była zbudowana w 1865 r., pomiędzy dworcami Petersburskim i Wiedeńskim. Koncesję dał rząd głównemu towarzystwu kolei żelaznych rosyjskich, na lat 87, to jest do roku 1952. Ani w zawarciu umowy, ani w zyskach miasto udziału nie miało.

Dopiero 23 października 1880 r. miasto zawarło umowę z towarzystwem Belgijskiem na termin 36 lat, to jest do 23 października 1916 r., w którym to roku całe urządzenie miało przejść na własność miasta. Prawo wykupu przysługiwało miastu począwszy od 1895 r. Od dochodów brutto towarzystwa, miasto otrzymywało w ciągu pierwszych trzech lat 3%, następnie 5% rocznie*).

Na początku 1899 r. sieć tramwajów wynosiła około 29 kilometrów toru podwójnego, wagonów zaś było 136 zimowych i 146 letnich, a koni około 600. Sieć ta była dla Warszawy w wysokim stopniu niedostateczna, to też począwszy od 1890 r. odbywały się pertraktacje, dotyczące budowy nowych linii, oraz zastosowania trakcji elektrycznej. W pierwszym przypadku, towarzystwo Belgijskie, ze względu na możliwość wykupu (od 1895 r.), żądało zagwarantowania mu przynajmniej 5 lat eksploatacji; w drugim, żądało nowej koncesji.

*) Dzieje tramwajów warszawskich do chwili ich wykupu są obszernie i rozumowo opowiedziane w dziele mecenasa Adolfa Suligowskiego: „Warszawa i jej przedsiębiorstwa miejskie“ 1903 r.

Warunki tej koncesji były następujące (odezwa z 1897 r. № 673): 30 lat eksploatacji od czasu wprowadzenia trakcji elektrycznej, bez prawa wykupu i z zastosowaniem wyłącznego monopolu. W ciągu pierwszych lat 15-tu towarzystwo zobowiązało się pobudować linię obwodową i 10 wiorst toru. Opłata na rzecz miasta miała wynosić 5% od dochodu brutto w ciągu pierwszych lat 10-ciu, a następnie 10%.

Warunki te były dla miasta niedogodne, przytem towarzystwo stawiało ciągle przeszkody wprowadzeniu do miasta kolejek podjazdowych: Wilanowskiej i Jabłonna-Wawerskiej. Wobec tych trudności i zważywszy, że warunki wykupu stawały się z czasem coraz trudniejsze, miasto rozmyślać zaczęło o wykupie tramwajów. Ostatecznie, sprawę wykupu zdecydował, zdaje się, inżynier Lindley, który w swoim projekcie stacji elektrycznej miejskiej (niestety tylko dla środkowej, bogatej części miasta) wielkie znaczenie przypisywał posiadaniu przez miasto tramwajów o trakcji elektrycznej.

W końcu 1898 r. prezydent Bibikow zdecydował się na wykupienie tramwajów, co zostało przeprowadzone z niezwykłą szybkością i stanowczością, przy zastosowaniu warunku koncesji, głoszącego, że miasto może wejść w posiadanie przedsiębiorstwa, płacąc aż do 1916 r. sumę, równą średniemu, czystemu dochodowi za ostatnie 5 lat eksploatacji. Przed wykupem towarzystwo w 1908 r. określiło tę sumę na 405.119 rb. Według sprawozdań oficjalnych towarzystwa (dla określenia podatków na rzecz rządu), suma ta wynosiła 320.614 rb., według zaś orzeczeń wyznaczonej przez miasto komisji 285.951 rb. Ostatecznie ustaloną została suma 350.000 rb.

Wskazane znaczne różnice pochodziły stąd, że określenie czystego dochodu, o ile nie zostało zawczasu dokładnie uwarunkowane, jest dość chwiejne. Oprócz zwykłych wydatków eksploatacyjnych (opłata podatków, administracji, służby, siły pociągowej, zwykły remont i t. p.), istnieją rozmaite inne wydatki i specjalne na nie przeznaczone fundusze: renowacyjny, amortyzacyjny, na kasy przeźorności, kasy chorych, na zapomogi, nieszczęśliwe wy-

padki i t. p. Otóż towarzystwo ograniczyło się ściśle do wydatków najniezbędniejszych i nawet wydatki, poczynione w ciągu ostatnich 5-ciu lat na wzmocniony remont (szyny, narzędzia, budynki i t. p.), zaliczyło do czystego dochodu *).

Oprócz renty 350.000 rb. na rzecz Tow. Belg., miasto zobowiązało się wypłacać rentę 10.000 rb. na rzecz skarbu, jako wynagrodzenie za wspomnianą linię pomiędzy dworcami.

Jeżeli skapitalizować na 5% składanych obie wskazane renty, to okaże się, że suma wykupu wynosiła:

350.000 rb. w ciągu lat 18	około	4.070.500
10.000 " " " 53 "	"	184.900
Razem		4.255.400

Istotna użytkowa wartość majątku tramwajowego wynosiła około półtora miliona rubli, jeżeli zaś weźmiemy pod uwagę konieczność szybkiego przejścia na trakcję elektryczną, to wartość istotną posiadały tylko place i niektóre budynki, co mogło stanowić sumę 300 — 400 tysięcy rubli.

W tych to warunkach tramwaje przeszły na własność miasta 14 lutego 1899 r.

Jednocześnie z akcją wykupu miały miejsce narady w sprawie dalszej gospodarki tramwajowej. Wydział budowlany wystąpił z projektem eksploatacji przez miasto, jakkolwiek zbyt silnie tego projektu nie popierał. Istniały po temu przyczyny rozmaite. Najprzód, brak praw, środków i organizacji, koniecznych do prowadzenia sprężystości i dokładnie przedsiębiorstwa tak skomplikowanego. Następnie, żeby otrzymać pozwolenie władzy wyższej na eksploatację przez miasto, trzeba było dowieść niezbicie, że miasto osiągnie zysk co najmniej 470.000 rb., to jest taki średni

*) Tem można objaśnić stosunkowo małe wydatki ekspl. na 1 wg. kl. w ciągu lat 1893 — 1898, poprzedzających wykup tramwajów.

zysk, jaki miało towarzystwo Belgijskie w ciągu ostatnich lat, włączając doń opłaty na rzecz miasta. Opłaty te, wzrastając co roku średnio o 3.000 rb., wyniosły w roku 1898 sumę około 58.000 rb.

Niezależnie od tego, w wydziale budowlanym istniała obawa, że rozmaite władze i urzędy, zwłaszcza policyjne, samowładnie zarządzające ruchem, będą miały bardzo silny wpływ na organizację pracy w tramwajach, na skład personelu, jego kwalifikacje i t. p. Istotnie, jak tu prowadzić sprężystą i uczciwą gospodarkę, kiedy każdy oficjalista, każdy niemal konduktor będzie znajdował się pod protekcją tego, lub innego urzędnika, mniej lub więcej wpływowego. Praktyka chociażby tramwajowa dowodziła, że obawy te nie były płonne, tylko że towarzystwa prywatne, stosunkowo niezależne, dawały sobie z tem jakoś radę. Do całej nakoniec biurowości byłby oczywiście zastosowany język państwowy.

Nie mając na razie określonych planów na przyszłość miasto postanowiło wypuścić tramwaje w administrację poręczającą na 4 lata, to jest do 1/14 stycznia 1903 r. Główne warunki były: prawo rozwiązania umowy nawet przed terminem, minimalny dochód miasta 470.000 rb., zagwarantowany kaucją 200.000 rb. i całym majątkiem przedsiębiorcy, który otrzymuje za swą pracę 20.000 rb. oraz udział w zyskach czystych. Inne warunki administracyjno-techniczne były wzorowane na dawnym kontrakcie. Przedmiotem konkurencji był stopień udziału miasta w czystym dochodzie.

Do konkurencji stawilo się 9 osób i firm: pp. Kiślański, Natanson, hr. Czacki, Wrotnowski, Wawelberg, Siemens, Union, Helios i Schuckert. Wszyscy, z wyjątkiem jednego, ofiarowali miastu 100 % czystego zysku, a po konkurencji firma Helios zaproponowała nawet 110 %. Pobudką tej ofiarności, jak mówią, było dążenie do zapewnienia sobie danych na otrzymanie koncesji elektrycznej, która wtedy była opracowywana, i nadzieja zastosowania trakcji elektrycznej przez dzierżawcę tramwajów.

Magistrat i władze wybrały grupę, której przedstawicielem był Wrotnowski, składającą się z pięciu członków. Radcą technicznym tej grupy była firma Siemens.

W ciągu owych $3\frac{11}{12}$ lat eksploatacji miasto otrzymywało tylko zagwarantowane 470.000 rb. rocznie, gdyż pieniądze, które mogły stanowić czysty zysk, były obracane na poprawienie strony materialnej tramwajów, które dostały się miastu w stanie bardzo opłakanym. Dość powiedzieć, że 620 koni były ocenione przez ekspertów średnio po 40 rb. za sztukę.

Takie wydatki, które właściwie nie były czysto eksploatacyjnymi, wyniosły około 150.000 rb. Oprócz tego, na kupno placów, szyn, wagonów, koni, miasto wydało około 300.000 rb. z własnych funduszków. Dzięki tym wydatkom, sieć tramwajowa została nieco powiększona, a inwentarz doprowadzony do lepszego stanu.

Średni dochód czysty z przedsiębiorstwa w ciągu owych 4 lat wyniósł $470.000 + \frac{150.000}{4}$ czyli około pół miliona rubli rocznie. W każdym razie, nawet po opłaceniu rent wykupnych, wynoszących około 360.000 rb., miasto miało dochody znacznie większe, aniżeli od towarzystwa Belgijskiego (od 37.000 rb. w roku 1892, do 58.000 rb. w roku 1898).

W początku stycznia 1903 r. kończył się termin pierwszej umowy z wymienioną grupą. Trzeba było pomyśleć o przyszłości i dalszych losach przedsiębiorstwa. Konkurentów nie było, oprócz Warszawskiego związku roboczego, który ofiarowywał mniej więcej warunki z ostatniego kontraktu, ale nie przedstawiał gwarancji należytego prowadzenia, a zwłaszcza rozwoju przedsiębiorstwa ponieważ chodziło mu głównie o posady dla swych członków.

Wobec tego Magistrat zdecydował się wypracować podstawy i warunki własnej gospodarki. Okoliczność ta zapewne podziałała na zarząd tramwajów, który wspólnie z Magistratem obmyślił projekt nowej umowy, przedstawiony do zatwierdzenia władzy wyższej w czerwcu 1902.

Umowa ta była prawie identyczna z umową dzierżawną, obecnie obowiązującą, posiadała jednakże pewne różnice, które czyniły ją o wiele dogodniejszą dla miasta. Tablica niżej podana wykazuje owe różnice.

K O N T R A K T

Termin	Projektowany w 1902 r. 15 lat Do 1 stycznia 1918 r.	Obecnie obowiązujący 15 lat Do 1 stycznia 1922 r.
Gwarantowany procent od kapitału budowlanego	6%	5,5%
Na fundusz renowacyjny	4% od kapitału budowlanego	4%
Wpłacony	Zaraz po przyjęciu linii do eksploatacji	Po upływie 4 lat od czasu przyjęcia linii do eksploatacji
Podział czystego zysku	Pierwsze 200.000 rb. po połowie. Reszta w stosunku $\frac{2}{3}$ na rzecz miasta i $\frac{1}{3}$ na rzecz zarządu	Cała suma po połowie
Wynagrodzenie zarządu (oprócz udziału w czystych zyskach)	Niema	20.000 rb.

Z powyższego zestawienia wynika, że gdyby kontrakt z roku 1902 doszedł do skutku, wówczas osiągnięto by następujące korzyści: kontrakt skończyłby się o 4 lata wcześniej; miasto otrzymałoby zapewne tramwaje elektryczne o 4 lata prędzej, a sieć tramwajowa byłaby większa, niż obecnie. Wcześniejsze o 4 lata wytworzenie funduszu renowacyjnego znakomicieby wpłynęło na zwiększenie takowego, a jednocześnie zmniejszyłoby zyski zarządu w ciągu pierwszych 4 lat eksploatacji. Nakoniec, dochody miasta, tak z tytułu procentów od kapitału budowlanego, jak i z tytułu udziału w zyskach czystych, byłyby znacznie większe.

Dla przykładu weźmy rok 1913, kiedy dochód z tramwajów doszedł do maksimum, a po potrąceniu wydatków eksploatacyjnych i szkolnych wyniósł 3.064.259 rb. 24 kop. Potrącając z tej sumy fundusz renowacyjny 289.699 rb. 34 kop., pozostająca suma 2.774.559 rb. 90 kop. byłaby podzielona w sposób następujący:

	Według kontraktu z roku 1905		Według kontraktu z 1902 r.		
	Miasto	Zarząd		Miasto	Zarząd
Suma gwarantowana	402000.00	—	Suma gwarantowana	400000.00	—
5 1/2% od kapitału budowlanego	364064.51	—	6% od k. b.	397161.29	—
1/2 czystego dochodu	1004247.70	1004247.70	1/2 2000000	100000.00	100000.00
	1770312.21	1004247.70	2/3 reszty	1198265.74	—
Więcej o	325114.82	—	1/3 reszty	—	599132.87
	2095427.70	—	—	2095427.03	699132.87

Miasto na zasadzie kontraktu z 1902 r. otrzymałoby o 325,000 rb. więcej.

W ogóle kontrakt z roku 1902 znacznieby zmniejszył zyski zarządu nawet z obecnej, choć maleńkiej sieci tramwajowej, ale składającej się z najbardziej dochodowych linii, o olbrzymiej gęstości ruchu. Jak to będzie później wykazano, doprowadzenie nadmiernych zysków zarządu do normy bardziej umiarkowanej może być osiągnięte tylko przez rozwinięcie sieci tramwajowej do takich rozmiarów, jakie odpowiadają stosunkom w miastach Europy Zachodniej.

Dnia 18 grudnia (st. stylu) 1902 r. władze zwróciły Magistratowi projekt umowy bez zatwierdzenia, motywując to tem, że sprawa pożyczki miejskiej nie jest jeszcze załatwiona, i polecając wykreślić z umowy wszystko, co się odnosi do przebudowy a radząc na zasadzie pozostałych warunków, zawrzeć kontrakt na 4 lata z prawem rozwiązania takowego i przed tym terminem.

Do końca roku pozostawało tylko kilka dni, konkurentów nie było, a miasto nie było przygotowane do prowadzenia przedsiębiorstwa na własną rękę. Wobec tego zarząd postawił swoje warunki: wynagrodzenie w sumie 20,000 rb. rocznie, podział zysku czystego: pierwszych 100,000 rb. w stosunku 3/4 miastu, 1/4 zarządowi, reszta po połowie, a co najważniejsza odrzuciło stanowczo prawo zerwania kontraktu przed upływem terminu czteroletniego.

Warunki te zostały zatwierdzone przez władze, a nowy kontrakt wszedł w siłę dnia 1 stycznia 1903 r.

Już w ciągu 1903 r. sprawa pożyczki miejskiej została ustalona, a temsamem znikła przeszkoda, która nie pozwalała miastu zawrzeć stosunkowo korzystnej umowy. Zanim jednak przejdziemy do historii zawarcia obecnie istniejącego kontraktu, musimy zaznaczyć tylko, że eksploatacja tramwajów konnych w przeciągu czasu od 1903 r. do przejścia na trakcję elektryczną, dała miastu większe dochody, niż przy poprzednim kontrakcie, zapewniającym miastu całkowity dochód czysty. Miasto otrzymywało wtedy średnio 500,000 rb. rocznie; przy nowym zaś kontrakcie, średnio około 540,000 rb. i to pomimo, że w tym nowym okresie były lata rozmaitych strajków, oraz przebudowy sieci, a więc bardzo dla eksploatacji niewygodne, a sieć tramwajowa została mało powiększona. Potwierdza to ustaloną zasadę, że udział przedsiębiorcy w zyskach daje dobre rezultaty i dla właściciela; chodzi tylko o to, aby ten udział był umiarkowany.

Jako pierwszy krok do przebudowy tramwajów było wypracowanie dokładnego i pełnego projektu nowej sieci ze wszystkimi planami i kosztorysami. Magistrat nie posiadał do takiej roboty ani specjalistów, ani techników, wolnych od innych zajęć, nie posiadał też środków(?),—zwrócił się więc do firm elektrotechnicznych, przeważnie niemieckich.

Najtańszą ofertę złożyła firma Schuckert, zgadzając się wykonać projekt za 4000 rb., ale z warunkiem udzielenia jej odpowiednich danych: kierunku linii, planów ulic, gęstości ruchu, planów placów remizowych i t. d. Większości tych danych Magistrat nie posiadał, nie rozporządzał również tak „wielką“ sumą, jak 4,000 rb.! Wypadło znowu skorzystać z pomocy zarządu tramwajów, który zgodził się zaawansować 4,000 rb., i dostarczyć szczegółowy projekt sieci, obejmujący 50 kilometrów podwójnego toru.

Projekt wypracowała firma Siemens, ale na wszystkich planach i kosztorysach uczyniła zastrzeżenie, że wszelkie urządzenia, stanowiące patent lub specjalność firmy, nie mogą być komunikowane konkurentom.

Trzeba zaraz zaznaczyć, że projekt Siemens'a, chociaż technicznie dobry i dość dokładny, nie był jednak oparty na głębszej znajomości warunków warszawskich. Dość powiedzieć, że dla sieci 50 kilometrowej przewidziano 10 mi-

ljonów wagono-kilometrów, gdy w istocie, przy sieci wynoszącej tylko około 35 kilometrów zrobiono w 1908 r. prawie 8 milionów, a w 1913 r. prawie 15 milionów wagono-kilometrów.

Omyłkę tak doświadczonej firmy można objaśnić tem, że przyjęła ona gęstość ruchu taką, jaka istniała w miastach niemieckich, posiadających stosunkowo bardzo rozwiniętą sieć, obsługującą nietylko, jak w Warszawie, centralne dzielnice i arterje o największym ruchu handlowym i pasażerskim, ale i najuboższe części miasta i przedmieść (na 50 kilometrów toru wypadło w 1911 roku w Kolonii 11,5, w Dreźnie 12,8 milionów wagono-kilometrów).

Ponieważ w Warszawie, przy konnej trakcji i sieci, wynoszącej około 30 kilometrów, gęstość ruchu nie przekraczała 5 milionów wagono-kilometrów, więc norma, przyjęta przez firmę Siemens, przynajmniej na pierwsze lata, wydawała się prawdopodobną.

Otrzymawszy projekt powyższy, Magistrat zaczął porozumiewać się z zarządem tramwajów, opierając się na zasadach umowy z roku 1902. W owej jednak chwili zarząd był w warunkach daleko korzystniejszych. Przedewszystkiem był on jedynym gospodarzem wszystkich torów i placów tramwajowych do roku 1907 i do tego terminu nikt nie miał prawa położyć ani jednej szyny, ani coniebądź wybudować. Jednem słowem, każdy konkurent zarządu mógł przystąpić do robót dopiero w 1907 r. Żaden z konkurentów przytem nie posiadał znajomości miasta i warszawskiego przedsiębiorstwa tramwajowego, a wreszcie nie mógł korzystać z przeważnej części projektu wobec uczynionych przez Siemens zastrzeżeń. To też niektóre, najważniejsze warunki umowy zarząd uznał za niedogodne dla siebie.

Wobec tego, wydział budowlany wyeliminował z projektu Siemens wszystkie możliwe dane, niepodlegające zastrzeżeniom, i zakomunikował takowe konkurentom, niestety nielicznym, bo tylko firma Westinghaus zainteresowała się bliżej sprawą, przysłała swych przedstawicieli i na zasadzie otrzymanych danych sporządziła projekt i kosztorysy, mniej jednak dokładne i pełne niż Siemens, a to z braku czasu i znajomości miasta.

Wydział budowlany zwrócił wtedy specjalną uwagę na system inżyniera Mękarskiego, obywatela francuskiego.



Po bliższem zbadaniu przez specjalnych delegatów systemu trakcji pneumatycznej, zastosowanej w Paryżu na niektórych linjach, a w Nantes i La Rochelle całkowicie, okazało się, że chociaż koszt eksploatacji przy tym systemie są większe o 20—30%, aniżeli przy trakcji elektrycznej z górnym przewodnikiem prądu, jednakże system ten posiada duże zalety i to specjalnie dla Warszawy. Po pierwsze, wszystkie roboty i obstalunki mogły być wykonane w kraju, gdy dla tramwajów elektrycznych najdroższe obstalunki trzeba było robić zagranicą. Następnie, niekierując się istniejącym kontraktem tramwajowym, można było podbudować wytwórnię ścieśnionego powietrza, przeprowadzić potrzebną sieć rur z powietrzem, obstalować wagony i już 1-go stycznia 1907 r. otworzyć na wszystkich linjach, tak starych jak nowych, ruch wagonów pneumatycznych. Prawda, pewna część szyn tramwajów konnych nie odpowiadała ciężarowi wagonów pneumatycznych, ale zamiana ich na szyny silniejszego typu, bez przerywania ruchu, nie przedstawiała trudności. Nakoniec inżynier Mękowski obiecywał włożyć w budowę tramwajów sumę 1,200,000 rb., obiecaną mu przez jego przyjaciół we Francji, i zgadzał się być li tylko kierującym budową, zrzekając się zupełnie roli dostawcy i przedsiębiorcy.

Ze względów powyższych wydział budowlany popierał całą siłą p. Mękowskiego, za którym wypowiedzieli się także przedstawiciele społeczeństwa w osobach pp. K. Obrębowicza, P. Drzewieckiego, A. Świętochowskiego i W. Dubeltowicza. Dzięki temu Magistrat w przedstawieniach swoich do władz uznawał ofertę Mękowskiego za najodpowiedniejszą dla miasta.

Wobec istnienia trzech rozmaitych projektów, właściwej konkurencji (z ofertami w zapieczętowanych kopertach i t. p.) być nie mogło. Magistrat tylko starał się przeciwstawić jedną ofertę innym, i tym sposobem pozyskać dogodniejsze warunki. Nakoniec, po długich pertraktacjach zostały wypracowane warunki, które weszły do istniejącego obecnie kontraktu, przyjęte przez wszystkich trzech konkurentów, z następującymi jednak różnicami.

(Patrz str. 15).

	Mękarski	Zarząd	Westinghaus
1) Koszt budowy jednego kilometru linii pojedynczej	124000 rb.	128000 rb.	129500 rb.
2) Oprócz funduszków dostarczonych przez miasto (4,8 milionów rubli), przedsiębiorca wkłada rb.	1200000 rb.	—	—
3) Wynagrodzenie Zarządu	20000 rb.	20000 rb.	—

000 rb.

6%

4%

przedsię-

to Mę-
oli kie-
konku-
zastre-
go pro-
kładne.
Vesting-
decyzja

Jak widać z powyższej tablicy, zasadniczym różnic pomiędzy ofertami nie było. Na razie, mogło się zdawać, że oferta Westinghausu była najodpowiedniejszą, gdyż dawała miastu rocznie o jakie 50—60,000 rb. więcej, niż inni konkurenci. W takim jednak przedsiębiorstwie, gdzie wydatki i dochody obliczają się na miliony, gdzie nieumiejętność i niesumienność mogą pociągnąć za sobą ogromne straty, suma 60,000 rb. nie mogła mieć poważnego znaczenia. Z drugiej strony, firma Westinghaus, często biorąc udział w budowie tramwajów, nie prowadziła nigdzie sama eksploatacji i pod tym względem nie przedstawiała należytej gwarancji.

Po bliższem zbadaniu przez specjalnych delegatów systemu trakcji pneumatycznej, zastosowanej w Paryżu na niektórych linjach, a w Nantes i La Rochelle całkowicie, okazało się, że chociaż koszt eksploatacji przy tym systemie są większe o 20—30%, aniżeli przy trakcji elektrycznej z górnym przewodnikiem prądu, jednakże system ten posiada duże zalety i to specjalnie dla Warszawy. Po pierwsze, wszystkie roboty i obstalunki mogły być wykonane w kraju, gdyż dla tramwajów elektrycznych najdroższe obsta-

Uwaga do str. 15-ej.

Wobec podziału zysku po połowie, ustępstwa firmy Westinghaus na rzecz miasta, które według tablicy wynoszą 50—60 000 rb., sprowadzają się w rzeczywistości do połowy, t. j. do 25—30 000 rb.

ich do władz uznawał ofertę Mękarskiego za najodpowiedniejszą dla miasta.

Wobec istnienia trzech rozmaitych projektów, właściwej konkurencji (z ofertami w zapieczętowanych kopertach i t. p.) być nie mogło. Magistrat tylko starał się przeciwstawić jedną ofertę innym, i tym sposobem pozyskać dogodniejsze warunki. Nakoniec, po długich pertraktacjach zostały wypracowane warunki, które weszły do istniejącego obecnie kontraktu, przyjęte przez wszystkich trzech konkurentów, z następującymi jednak różnicami.

(Patrz str. 15).

	Mękarski	Zarząd	Westinghaus
1) Koszt budowy jednego kilometru linii pojedynczej	124000 rb.	128000 rb.	129500 rb.
2) Oprócz funduszy dostarczonych przez miasto (4,8 milionów rubli), przedsiębiorca wkłada rb.	1200000 rb.	—	—
3) Wynagrodzenie Zarządu	20000 rb.	20000 rb.	—
4) Dochody miasta gwarantowane:			
a) stała suma rb.	402000 rb.	402000 rb.	414000 rb.
b) % od kapitału budowlanego	Przez pierwsze 4 lata 5,5%, następne 8%	5,5%	6%
5) Na fundusz renowacyjny odlicza się % od kapitału budowlanego, po upływie 4 lat eksploatacji	—	4%	4%

6) Zysk czysty dzieli się między miastem i przedsiębiorcą po połowie.

7) Co dotyczy przeprowadzenia samej budowy, to Mękarski, jak powiedziano wyżej, ograniczał się do roli kierownika technicznego, zarząd zgadzał się na wolną konkurencję między solidnymi firmami, Westinghaus zaś zastrzegł sobie budowę bez konkurencji, według własnego projektu i kosztorysów, które nie były dość pełne i dokładne. Tego, bardzo dla miasta niedogodnego warunku Westinghaus zrzekł się następnie, ale poniewczasie, kiedy decyzja władzy już zapadła.

Jak widać z powyższej tablicy, zasadniczych różnic pomiędzy ofertami nie było. Na razie, mogło się zdawać, że oferta Westinghousa była najodpowiedniejszą, gdyż dawała miastu rocznie o jakie 50—60,000 rb. więcej, niż inni konkurenci. W takim jednak przedsiębiorstwie, gdzie wydatki i dochody obliczają się na miliony, gdzie nieumiejętność i niesumienność mogą pociągnąć za sobą ogromne straty, suma 60,000 rb. nie mogła mieć poważnego znaczenia. Z drugiej strony, firma Westinghaus, często biorąca udział w budowie tramwajów, nie prowadziła nigdzie sama eksploatacji i pod tym względem nie przedstawiała należytej gwarancji.

Poprostu istniała obawa, że Westinghaus, zarobiwszy dobrze przy budowie, może następnie porzucić przedsiębiorstwo, zwłaszcza jeżeli okaże się ono mało dochodowym, a w owym czasie nikt nie przewidywał tak niezwykle wielkich dochodów, jakie w istocie dały tramwaje w Warszawie. Sprawa ta wtedy, nawet dla bardziej obeznanych z tramwajami, przedstawiała się w sposób następujący:

Kapitał budowlany dla sieci 50 kilometrowej był obliczony na 7 milionów rb. (notabene o wiele za mało). Od tej sumy 5,5% wynosi 385,000 rb. Wydatki eksploatacyjne wynosiły w Niemczech około 10—11 kop. na jeden wagon kilometr dla dużych sieci tramwajowych, około 150 kilom., i przy warunkach sprzyjających (niska cena węgla, wydajność duża pracy i t. p.). Dla mniejszych zaś sieci i przy warunkach mniej przyjaznych, wydatki dochodziły do 15 kop. Przyjmując przez ostrożność dla Warszawy ostatnią liczbę, wydatki eksploatacyjne, przy 10 milionach wag.-kilom., wynosiłyby sumę 1,500,000 rb. Doliczając do tych liczb stały, zagwarantowany dochód 402,000 rb., otrzymamy sumę 2,287,000 rb., którą trzeba było wydobyć z przedsiębiorstwa w ciągu już pierwszych lat eksploatacji.

Dla otrzymania tej sumy trzeba było, żeby dochód na 1 wag.-kilom. wynosił conajmniej 23 kop. Tymczasem, dochód ten w Warszawie, przy sieci około 30 kilometr. i przy trakcji konnej, wynosił w ostatnich latach średnio 25 kop. W Niemczech dochód taki, też przy trakcji konnej, wynosił w Hamburgu 15,7 kop., w Lipsku 22,9 kop. Zaraz po zastosowaniu w tych miastach trakcji elektrycznej dochód ten przeważnie zmniejszył się: w Hamburgu do 14,1 kop., w Lipsku do 14,84 kop. *)

Wobec tego zdawało się, że dla Warszawy można było przyjąć liczbę dochodową 25 kop. na 1 wag.-kilom., co dawało sumę całkowitego dochodu brutto 2.500.000 rb., a czystego około 213.000 rb.

Całe to obliczenie okazało się mylne, a to przeważnie z tego powodu, że zbudowane zostały nawet nie 50, a tylko

*) Dane te wzięte zostały z referatu o tramwajach elektrycznych, złożonego Magistratowi w 1900 r.

35 kilometr. toru, a także i z niektórych innych powodów, mniejszej doniosłości, o których będzie później mowa.

Wracając do tablicy porównawczej widzimy, że w ciągu ostatnich 11 lat kontraktu zarząd dawał od kapitału budowlanego 5,5% miastu i 4% na fundusz renowacyjny, Westinghaus 6% i 4%, Mękarski zaś tylko 8%, ale wyłącznie miastu, a zatem znacznie więcej od dwóch poprzednich, ponieważ fundusz renowacyjny w każdym razie zostałby zużyty i nie trafiłby do kasy miejskiej.

Należy też zwrócić uwagę, że wtedy, gdy prawie wszyscy nie wyłączyli możliwości pewnego ryzyka z przedsiębiorstwa, Mękarski gotów był włożyć do interesu 1.200.000 rb.

Ze względów powyższych Magistrat w dalszym ciągu popierał ofertę Mękarskiego. Niestety, system pneumatyczny i jego autor nie byli znani w Piotrogradzie, nie mieli tam poparcia. To też Generał Gubernator i władze wyższe nie uznały za możliwe uwzględnić przedstawienia Magistratu i oferta Mękarskiego została odrzucona.

Na arenie walki pozostało tylko dwóch zapaśników: zarząd i Westinghaus.

Jak wyżej już było zaznaczone, przeciw Westinghausowi przemawiały bardzo poważne okoliczności: budowa bez konkurencji, mniejsza dokładność projektu, niemożność przystąpienia do robót wzdłuż torów i w remizach wcześniej niż w 1907 r., brak doświadczenia w prowadzeniu eksploatacji tramwajów, na koniec brak jakichkolwiek więzów, które łączyłyby firmę z krajem i Warszawą.

Że wątpliwości, dotyczące tej firmy, nie były bezpodstawne, dowodzi chociażby sprawa tramwajów w Piotrogradzie, gdzie wykonana przez Westinghause budowa okazała się o kilkanaście procentów droższą i znacznie gorszą niż w Warszawie *).

Z powyższych względów Magistrat i Generał Gubernator, wbrew opinii władz w Piotrogradzie, które popierały firmę Westinghause, wypowiedzieli się na korzyść oferty zarządu i kontrakt z takowym został zawarty 16 lutego 1905 r.

*) Sprawozdanie Inż. A. Kühna z 1909 r.

Należy zaznaczyć, że firma Westinghaus po niewczasie, to jest po zatwierdzeniu umowy z zarządem, porobiła rozmaite ustępstwa: zgodziła się na konkurencję przy budowie, zaproponowała zmianę taryfy pasażerskiej (3 kop. w II i 7 do 10 kop. w I klasie) i proponowała ograniczenie monopolu, ale z warunkiem ograniczeń w gwarancji.

Kontrakt z 1906 r. podlegał, zwłaszcza w ostatnich latach bardzo ostrej krytyce, tak ze strony obywateli, jak i tych członków Magistratu, którzy szczęśliwym trafem udziału w tej sprawie nie mieli.

Wypada więc bliżej zastanowić się nad brakami owego kontraktu. Nie ulega kwestji, że braki są i to znaczne. Należy jednak zaznaczyć, że w tych warunkach, w jakich kontrakt był zawarty, osiągnięcie pomysłniejszych dla miasta warunków było prawie niemożliwe. Był tylko jeden sposób: odłożyć sprawę przebudowy tramwajów na parę lat, np. do 1907 r., to jest doczekać się końca kontraktu, wówczas obowiązującego, zareklamować sprawę jak najszerszej i zgromadzić jak największą liczbę solidnych konkurentów.

Ale u nas zwykle sprawy załatwiają się w taki sposób: walczy się je całymi latami, poświęca się dużo czasu drobiazgom, toczy się moc sporów, przeważnie na gruncie osobistym; wreszcie przychodzi chwila, gdy wszystko decyduje się odrazu, na łeb na szyję, aby prędzej, aby zbyć się sprawę, która wszystkim już dokuczyła.

Zachodzi pytanie, czy nie było możliwości, ażeby samo miasto zajęło się budową, a nawet eksploatacją tramwajów, jak to miało miejsce z kanalizacją. Istotnie, pomimo wskazanych wyżej trudności, byłoby to możliwe, gdyby przynajmniej na czele instytucji stała jakaś wybitna i wpływowa osobistość (dajmy na to, chociażby taki Starynkiewicz), która potrafiłaby może przekonać władze o możliwości własnej gospodarki, o tem, że procenty na kapitał, na amortyzację, na spłatę rent są zapewnione, któryby przezwyciężył tysiączne przeszkody i nakoniec ochroniłby samo przedsiębiorstwo od rozmaitych wpływów szkodliwych. Ale tak pomyślnych warunków wtedy nie było.

W liczbie braków kontraktu, na pierwszym miejscu postawimy *monopol* tramwajowy. W Europie stosuje się on bardzo rzadko. W Niemczech zwykle przedsiębiorca

otrzymuje koncesję na pewne linje, ale zarząd miejski pozostawia sobie pewien zakres swobody w udzielaniu pozwoleń na inne linje. Faktycznie, w mniejszych miastach gospodaruje jeden przedsiębiorca, w większych jednak, jak w Berlinie, Lipsku i t. d., bywa po dwóch i trzech przedsiębiorców. W Rosji jednak i Polsce wszelakiego rodzaju koncesje i przedsiębiorstwa miejskie są monopolowe, a Warszawa nigdy pod tym względem nie stanowiła wyjątku.

Obecnie w Niemczech drogą wykupu, lub z ukończeniem terminu koncesji sporo miast stało się właścicielami tramwajów i sprawa monopolu tym samym zniknęła. Jednakże, we wszystkich prawie miastach tramwaje były urządzone z początku przez koncesjonariuszy na terminy od 25—50 lat, czasem nawet bez prawa wykupu, np. w Berlinie do 1919 r., w Hamburgu do 1922 r., w Dreźnie do 1940 r., we Wrocławiu i t. p. Ze sprawozdania jednej z firm instalacyjnych okazuje się, że w 1904 r. na 131 miast tylko w 11-tu (to jest 8,4%) tramwaje były własnością miejską, w pozostałych należały do przedsiębiorców.

Taryfa pasażerska. Jak wiadomo, płacąc 7 kop. w I klasie, 5 kop. zaś w II klasie, ma się w Warszawie prawo przejechać 4 sekcje, czyli 4 kilometry. Są jednak kombinacje czterech sekcji, wynoszące razem mniej niż 4 kilometry. Swoją drogą w większości przypadków pasażer ma prawo i możność przejechania 4 kilometrów, chociaż większość pasażerów z tego prawa nie korzysta. Inaczej rzecz się przedstawia, gdy ktoś chce przejechać za podwójną opłatą 8 kilometrów. Może tego dokonać tylko na linii okólnej, bo wszelkie inne linje mają około 5-ciu, 6-ciu lub 7-miu kilometrów czyli, że są wogóle za krótkie. I tu już zaraz występuje zasadnicza wada sieci warszawskiej, jej niesłychanie mała rozciągłość. Nawet przy zastosowaniu prawa przesiadania (korespondencji), które jest przewidziane kontraktem, bardzo niewielki procent pasażerów mógłby z tego korzystać, właśnie z powodu krótkości linji.

W Wiedniu cała sieć tramwajowa jest podzielona linjami okólnymi (rundbahn) i promienistymi na strefy, długości około 2 kilometrów. Otóż opłata za dwie strefy wynosiła 10 halerzy, do 5 stref 20 halerzy, za 5 stref lub

więcej 30 hal. Bilet korespondencyjny kosztował od 20 hal. Po wykupieniu przez miasto taryfa została podniesiona z początku z 10 hal. na 12, a potem nawet do 14 hal. W takich warunkach jazda w Wiedniu była nie tańsza, niż w Warszawie, ale dużo dogodniejsza.

W miastach niemieckich przeważa taryfa 10-cio fenigowa. Za tę cenę można przejeżdżać rozmaite odległości, np. w Dreźnie 2 kilometry, za 15 fen. 4 kilometry, za 20 f. większą odległość, w Lipsku 5 kilom., w innych miastach jeszcze większe przestrzenie. Przytem są stosowane w szerokim zakresie rozmaite ulgi i ułatwienia (bilety sezonowe, robotnicze, dla pewnych godzin i kierunków i t. p.).

Na kolejach podjazdowych opłata w Niemczech wynosi średnio 10 fen. za 2 kilom., w Rosji od 1 do 2,5 kop. za wiorstę w zależności od klasy.

W porównaniu z miastami niemieckimi taryfa warszawska jest za droga, ale głównie rzuca się w oczy brak ułatwień i krótkość linii.

Przejdziemy teraz do najbardziej krzyczącej, rzucającej się w oczy kwestji *podziału zysków* między miastem i zarządem tramwajów. Po potrąceniu z całkowitego dochodu wydatków eksploatacyjnych, stałej sumy 402.000 i 5,5 % od kapitału, nakoniec 4 % od kapitału na fundusz renowacyjny (ale dopiero po upływie 4 lat od początku umowy), reszta t. j. dochód czysty dzieli się między miastem, a zarządem po połowie. Z powyżej przytoczonych faktów widać, że miasto starało się o zredagowanie tego punktu umowy z możliwą dla siebie korzyścią, że były osiągnięte w tym kierunku dość pomyślne wyniki (projekt umowy z r. 1902), nie doszły jednak do skutku z powodów od miasta niezależnych.

Aby sobie należycie wyjaśnić, w jakim stopniu warunek kontraktu co do podziału zysków był zły, czy był oparty conajmniej na jakimś grubym nieporozumieniu, należałoby porównać ten warunek z odpowiednimi warunkami w innych kontraktach, gdzie miasta, według powszechnej opinji, umieją dobrze pilnować swoich interesów, mianowicie miasta Europy Zachodniej.

Niestety, nie posiadamy pod ręką kontraktów analogicznych do kontraktu warszawskiego, gdyż w Warszawie

miasto dało wszystkie potrzebne na budowę środki, zwykle dostarczane przez przedsiębiorców.

Aby umożliwić choć przybliżoną analogję między umową warszawską i koncesjami innych miast, niżej tu przytoczonych, przypuścmy, że 5,5% otrzymywane przez miasto idzie całkowicie na spłatę procentów (4,5) i amortyzację kapitału budowlanego. Ponieważ wielka VII pożyczka warszawska, 33 milionów rubli, amortyzuje się w przeciągu 67 lat, więc łatwo obliczyć, że odliczanie 5,5% na spłatę procentów i amortyzację odpowiada stopie procentowej 5,34 dość odpowiedniej dla naszych warunków.

Przyjąwszy tę zasadę, staje się obojętnem, kto daje pieniądze na budowę, i porównanie kontraktów okazuje się możliwem.

Otóż w Wiedniu na zasadzie koncesji z 1899 r. miasto otrzymuje: w ciągu pierwszych 5-ciu lat od 600.000 do 1.600.000 koron, po upływie owych 5-ciu lat 9% dochodu brutto, jeżeli dochód na jeden kilometr nie przewyższa 130.000 koron i w miarę wzrastania tego dochodu stopniowo więcej aż do 15%. Otóż dla Warszawy w 1913 r. trzeba przyjąć tę ostatnią normę. Dalej, jeżeli dywidenda od kapitału akcyjnego przewyższa 7%, to miasto otrzymuje połowę tej przewyżki.

W Berlinie (koncesja 1898 — 1919) miasto otrzymuje 8% dochodu brutto (w ciągu pierwszych 4 lat mniej). Po opłaceniu dywidendy 12% od kapitału akcyjnego starego i 6% od nowego — połowę czystego zysku otrzymuje miasto.

W Hamburgu (koncesja 1894 — 1922) miasto otrzymuje 1 fenig od pasażera, czyli 10% dochodu brutto. Gdy dywidenda od kapitału akcyjnego wynosi $6\frac{1}{4}\%$ miasto otrzymuje 25% i t. d. — przy dywidendzie $10\frac{0}{0}$ — 50% czystego zysku. Dla Warszawy trzeba przyjąć 50% czyli połowę czystego zysku.

W Buda Peszcie (koncesja 1898—1948) miasto otrzymuje od 3 do 16% dochodu brutto. Przyjmujemy odpowiednio dla Warszawy 16%.

W Lipsku miasto otrzymuje od 2—5% dochodu brutto (stara koncesja).

We Wrocławiu miasto otrzymuje w ciągu pierwszych 10 lat od $\frac{1}{3}$ do $\frac{1}{2}$ czystego zysku, który się określa odej-

mując od dochodu wydatki eksploatacyjne, fundusze renowacyjne (6%), 4% od obligacji, 5% od akcji.

W Dreźnie miasto otrzymuje od 2 do 8% dochodu brutto.

Aby porównać te miasta z Warszawą przyjmiemy za podstawę rezultaty z 1913 r., to jest roku, gdy zyski zarówno miasta jak zarządu dosięgły swego maksimum. Ogólny dochód wynosił około 4,5 miljonów rubli, czysty zysk do podziału około 2 mil. rb. Kapitał budowlany oznaczmy na sumę 7 miljonów, gdyż w tym roku funkcjonowała już linja do szpitala żydowskiego.

Miasto otrzymało w tym roku, licząc połowę czystego zysku i dochody stały 400,000 rb., razem około 1,400,000 rb.

Przy zastosowaniu do Warszawy warunków wyżej przytoczonych, znajdujemy, że Warszawa w 1913 r. otrzymałaby przy kontrakcie: Wiedeńskim 15% od

$$4,6 \text{ mil.} + \frac{1}{2} \left\{ 2,4 \text{ mil.} - \left(\frac{15}{100} 4,6 + \frac{7 - 4,5}{100} 7 \right) \right\} = 1457500 \text{ r.}$$

Berlińskim 8% od

$$4,6 \text{ mil.} + \frac{1}{2} \left\{ 2,4 \text{ mil.} - \left(\frac{8}{100} 4,6 + \frac{10 - 4,5}{100} 7 \right) \right\} = 1191500 \text{ r.}$$

Hamburskim 10% od

$$4,6 \text{ mil.} + \frac{1}{2} \left\{ 2,4 \text{ mil.} - \left(\frac{10}{100} 4,6 + \frac{10 - 4,5}{100} 7 \right) \right\} = 1237500 \text{ r.}$$

Buda-Peszteńskim 16% od 4,6 mil. = 736000 rb.

Lipskim 5% od 4,6 mil. = 230000 rb.

Wrocławskim $\frac{1}{3}$ 2,4 mil. = 800000 rb.

Drezdeńskim 8% od 4,6 mil. = 368000 rb.

Nie posiadając danych, dotyczących rozmiarów kapitałów akcyjnych, stopy procentowej, wydzielania funduszków na rozmaite kasy, tak rozpowszechnione w przedsiębiorstwach niemieckich, nie można ręczyć za zupełną dokładność przytoczonych rezultatów. Mogą być błędy, dochodzące do kilkudziesięciu tysięcy rubli w tę lub drugą stronę. Ale, nawet przyjmując możliwość takich omyłek, musimy przyznać, że rezultaty te stanowią dowód, iż sposób określenia udziału miasta w zyskach z przedsiębiorstwa tramwajowego w Warszawie nie był zbyt wadliwy, ponie-

waż daje mniej więcej takie rezultaty, jakie dają bardzo precyzyjnie określone warunki w miastach zagranicznych. Istotnie, jak to będzie później ściśle dowiedzione, nadmierne zyski zarządu nie pochodzą tyle z wadliwości kontraktu, ile z tej okoliczności, że kontrakt ów stosował się do sieci tramwajowej, śmiesznie małej i składającej się z linii o nadzwyczajnej gęstości ruchu pasażerskiego.

Zarząd tramwajów sam nie przypuszczał, że kontrakt z 1905 r. będzie dla niego tak złotodajnym; dowodzi tego najlepiej ta okoliczność, że parokrotnie usiłował on zmienić niektóre warunki. Tak, w lutym 1906 r. proponował Magistratowi, żeby na fundusz renowacyjny odliczać nie 4% od kapitału budowlanego, a 20% od dochodu czystego, obawiał się bowiem, że po odliczeniu tego funduszu z dochodów, nie będzie czem się dzielić.

Magistrat nie zgodził się na tę propozycję, ponieważ taka zmiana warunku mogła być korzystną dla miasta tylko w takim razie, gdyby dochód czysty przynosił sumę $\frac{240000 \times 100}{20} = 1200000$ rb., a dochodu takiego wcale się nie

spodziewał. Tymczasem, dochód czysty w 1913 r. wynosił 2 mil. rb. i miasto, w razie zmiany warunku, otrzymałoby 400000 rb. zamiast 240000 rb.

Tę nieufność w obfite zyski z przedsiębiorstwa potwierdza także ten fakt, że Magistrat w swoim czasie dążył do tego, żeby w razie niemożności w jakimkolwiek roku wydzielenia funduszu renowacyjnego w całości, niedobór był pokrywany z dochodów w latach następnych. Na taką redakcję odpowiedniego punktu kontraktu zarząd tramwajów, obawiając się o swoją część zysków, stanowczo się nie zgodził.

Inne warunki kontraktu określają: sposób prowadzenia budowy, mniej więcej taki, jaki był stosowany przy kanalizacji i innych poważniejszych budowlach miejskich, następnie sprawy techniczne, administracyjne, gospodarcze i t. p., wzorowane na analogicznych warunkach zagranicą. Trzeba przyznać, że kontrakt pozostawia zarządowi bardzo szeroką autonomję, natomiast daje miastu prawo nadzoru i bardzo ścisłej kontroli wszystkich rachunków i całej maszyny eksploatacyjnej za pomocą miejskiej inspekcji tramwajowej. Niektórzy uważają za wielką wadę kontraktu, że zarząd tramwajów nie jest obowiązany do bezwarunkowego

spełniania rozporządzeń Magistratu i Inspekcji w zakresie eksploatacji i odpowiada za tę niesubordynację tylko w takim razie, gdy będzie dowiedzione, że z tego powodu przedsiębiorstwo poniosło straty i uszczerbek. Sądzymy jednak, że taki układ stosunków dostatecznie gwarantuje prawidłowy bieg interesu, ponieważ udział w nim dwóch gospodarzy, działających czasem pod wpływem rozmaitych afektów, podrażnionych ambicji i t. p., może wywołać tylko zamieszanie, a nawet anarchję.

Rozpatrzywszy zasadnicze punkty kontraktu warszawskiego, przystąpmy teraz do zbadania, o ile został on wyzyskany na korzyść miasta.

Ponieważ jeszcze w 1904 r. okazało się, że z pożyczki 33 milionowej na tramwaje przeznaczono na razie tylko 4,8 mil. rub., więc został opracowany tak zwany skrócony projekt na 30 kilometrów z trakcją elektryczną i z pozostawieniem trakcji konnej na długości 5 kilom. Kiedy jednak komitet budowy tramwajów przystąpił do swej czynności w maju 1905 r. okazało się, że są pewne szanse powiększenia funduszu budowlanego do 6 milj. rb. Zgodnie z tem, został opracowany tak zwany projekt pośredni, z zastosowaniem trakcji elektrycznej do sieci 35 kilometrowej.

Sprawa budowy tramwajów w Warszawie jest bardzo ciekawa i zasługuje na specjalne, obszerne opracowanie pod względem technicznym, finansowym i w ogóle społecznym, gdyż w ciągu 159 posiedzeń Komitetu i wielu posiedzeń rozmaitych komisji wypowiedane były rozliczne poglądy, wynikały polemiki i zatargi. Tutaj jednak, ograniczymy się do zaznaczenia tylko niektórych rysów charakterystycznych i ogólnych poglądów.

Wśród rozmaitych kwestji spornych wskażemy na kwestję budowy własnej centrali (wytwórni prądu dla tramwajów). Zarząd stanowczo obstawał za tem i miał rację, gdyż pod względem administracyjnym i finansowym (tańszy prąd) budowa własnej centrali była wskazana. Przeciwno temu przemawiał tylko ten argument, że, w razie skorzystania z prądu centrali towarzystwa francuskiego, zaoszczędzone środki można było obrócić na powiększenie sieci tramwajowej. Stanowisko zarządu przeważało.

Następnie, wynikł bardzo gorący spór z powodu sprawy zamówień na elektryczne i mechaniczne części budowy.

Zarząd zaproponował: a) podział całej budowy na 4 grupy: 1) budowle, 2) szyny, zwrotnice i t. p. 3) układanie torów i 4) urządzenia mechaniczno-elektryczne, b) oddanie tej ostatniej, najważniejszej i najkosztowniejszej grupy, przedstawiającej w kosztorysie sumę około 3,838,000 rb. jednemu przedsiębiorcy. Przeciwko temu powstała opozycja, która dowodziła, że można osiągnąć korzystniejsze warunki konkurencji, rozbiwszy tę grupę na grupy pomniejszych: kotły, turbiny (około 558,000 rb.), niektóre części sieci nadziemnej np. maszty i słupy (około 330,000 rb.) akumulatory (60,000 rb.), wagony (około 1,624,000 rb.), narzędzia i maszyny warsztatowe i t. p.

Wskazywano dalej, że ze względu na urządzenia elektryczne, zbyt wielkie szanse mają przedsiębiorcy zagraniczni, którzy zapewne sprowadzą z zagranicy nawet urządzenia, łatwo dające się nabyć w kraju, np. kotły, maszty, akumulatory, narzędzia i t. p.

Zarząd, utrzymując, że rozbitcie dostawy na wiele oddzielnych części, może szkodliwie się odbić na dobroci urządzeń i sprawnem funkcjonowaniu całości, że w razie ujemnych wyników każdy dostawca będzie składał winę na innego, pozostawał wytrwale przy swoim projekcie i większość komitetu takowy zaakceptowała.

W dalszej konsekwencji zarząd zaproponował powołać do udziału w konkurencji na 4-tą grupę następujące firmy: Allgemeine w połączeniu z Union 1) w Berlinie i 2) w Piotrogradzie, 3) Siemens i Halske w Piotrogradzie, 4) Siemens i Schuckert w Berlinie, 5) Thomson i Houston w Paryżu i 6) Towarzystwo alzackie w Paryżu.

Sprawa ta wywołała w komitecie jeszcze gorętsze niż poprzednie spory. Zaznaczono, że pierwsze cztery firmy sprowadzają się właściwie do dwóch, a jeżeli uwzględnić istnienie porozumienia w Niemczech co do robót zagranicznych, to do jednego konkurenta, że na skuteczną konkurencję dwóch firm z Paryża trudno liczyć, ponieważ firmy francuskie w ogóle mało interesują się dostawami zagranicznymi. Proponowano więc zawezwać jeszcze około dziesięciu nowych firm, a w ich liczbie i firmę Westinghousa, dokoła której zawiązała się najgorętsza walka.

Ostatecznie, i w tym przypadku sprawę wygrał zarząd, ponieważ większość komitetu wypowiedziała się po jego stronie. W ogóle, do 1908 r. większość członków komitetu budowy głosowała zwykle z zarządem, co miało swe złe strony, jak w powyższych przypadkach, ale miało i pewne dodatnie strony, bo sprzyjało szybkiemu i sprawnemu postępowi robót.

Dzięki pomyślnemu swemu położeniu, zarząd odrazu przystąpił do budowy w takim zakresie, który przy ostatecznym obrachunku wyniósł około 6,4 milj. rb., gdy było właściwie do rozporządzenia tylko 4,8 milj.

Było to i nieprawidłowe, i można rzec, lekkomyślne, jednakże dzięki temu Warszawa otrzymała sieć o kilka kilometrów dłuższą, oraz centralę z takim zapasem siły, że mogła zadośćuczynić wszelkim wymaganiom wciąż wzrastającego ruchu i pozwalała w każdej chwili powiększyć długość linii o jakie 25%.

Jak było do przewidzenia, na konkurencji utrzymała się firma Siemens z Berlina, która przedstawiła ofertę na sumę 3,799,614 rb. 75 kop., troszeczkę mniejszą od kosztorysowej.

Inne firmy przedstawiły oferty na sumy większe od kosztorysowej, przytem porobiły rozmaite zastrzeżenia ze względu na to, że kosztorys był oparty na projekcie Siemens.

Już po konkurencji Siemens na zasadzie pertraktacji z zarządem i komitetem ustąpił jeszcze 38,000 rb. i zobowiązał się zamówić w kraju: kotły, rury parowe i wogóle całe urządzenie kotłowni, maszyny i narzędzia warsztatowe i wogóle wszystko to, co w kraju może być dobrze wykonane.

Pozatem, firma Siemens zgodziła się na wyłączenie z 4-ej grupy dostawy masztów, słupów i kroksztynów, robót ziemnych, ogrzewania centralnego w remizach i budynkach, ogółem na sumę około 350,000 rb. Co prawda, dostawy te i roboty były znużone, kłopotliwe i kosztowały Komitet naogół drożej, niż było przewidziane w kosztorysach.

Trudno obronić się wrażeniu, że zarząd tramwajów dążył konsekwentnie do zapewnienia 4-ej najważniejszej grupy firmie Siemens, która była zawsze jego doradcą technicznym i wzbudzała w nim największe zaufanie.

Czy miasto na tem stosunku pomiędzy zarządem i Siemensem straciło, czy też nie? trudno dać na to stanowczą odpowiedź.

Można przypuszczać, że taka np. firma Westinghaus, chociażby przez zemstę za niepowodzenie z 1904 r., zrobiłaby większe niż Siemens ustępstwa, ale pewności niema.

Przytem, cóżby to były za ciągle zatargi i zwłoki w budowie, które odbiłyby się niepomyślnie na całej sprawie.

W każdym razie, wszystko, co dostarczył Siemens, było w dobrym gatunku i wytrzymało próbę czasu. Można także stwierdzić, że instalacja warszawska jest lepsza od analogicznych instalacji w Piotrogradzie, Moskwie, a przytem tańsza; że wykonywane w Warszawie w ostatnich latach (1911—1914) urządzenia tramwajowe (tory, budynki i t. d.), kosztowały miasto znacznie drożej, aniżeli tego rodzaju urządzenia, wykonane poprzednio. Instalacja warszawska wypadła bez kwestji drożej, aniżeli w miastach Europy Zachodniej, ale głównie z powodu transportu i cła, które w 1907 r. zostało znacznie powiększone, zwłaszcza na niektóre przedmioty elektrotechniczne (do 400%).

Nie będziemy tu opisywali innych, mniej charakterystycznych epizodów z historii budowy tramwajów elektrycznych i powracamy do ich eksploatacji, która rozpoczęła się w 1908 r., chociaż wykończanie odbywało się jeszcze w 1908 i 1909 r.

W 1908 r. było zrobionych wagono - kilometrów 7.946.000 w tem 2.827.000, to jest 35,3% z trakcją konną i 5.119.000, to jest 64,7% z trakcją elektryczną. Dochód ogólny wynosił około 2.372.000 rb., czyli 30,1 kop. na 1 wag. kilom., to jest o 20% więcej niż można było się spodziewać.

Pochodziło to stąd, że sieć warszawska ograniczała się tylko do ulic o największym ruchu handlowym i towarzyskim, że taryfa naogół jest wyższa niż w innych miastach.

Następnie, ruch tramwajów konnych był w ciągu 4 miesięcy zimowych znacznie słabszy, aniżeli latem. Wagony jeździły bardzo powolnie, były ciasne, duszne i publiczność zamożniejsza mało z nich korzystała. Natomiast wagony elektryczne jeździły daleko prędzej z szybkością jednakową tak zimą jak latem, były wygodne, nawet ele-

ganckie, dobrze oświetlone, podczas silnych mrozów ogrzewane, więc zaczęli korzystać z nich nawet zamożniejsi mieszkańcy i to w takim stopniu, że liczba dorożek już w 1908 r. znacznie się zmniejszyła.

Dlaczego jednak dochód na 1 wag. kilom. w Warszawie tak znacznie się zwiększył, gdy w innych miastach, jak np. w Hamburgu, Lipsku i t. d. znacznie się zmniejszył z przejściem do trakcji elektrycznej, gdzieindziej zaś np. w Buda-Peszcze pozostał na dawnym poziomie? Tajemnica ta wyjaśnia się, ale częściowo tylko, na zasadzie danych z referatu z 1900 r., o którym tu było wspomniane. Mianowicie, dochód zmniejszył się tam, gdzie jednocześnie z przeróbką tramwajów nastąpiło znaczne powiększenie długości linii; dochód pozostał bez zmiany tam, gdzie długość linii pozostała bez zmiany. Ale w tym ostatnim przypadku sieć tramwajowa już była spora i obsługiwała prawie wszystkie dzielnice miasta, w Warszawie zaś sieć była bardzo mała i taką prawie pozostała po zastosowaniu trakcji elektrycznej.

Do referatu z 1900 r. były załączone liczne wykresy, w których w sposób graficzny przedstawione były zmiany procentowe z biegiem lat rozlicznych elementów eksploatacyjnych, jako to: 1) długości linii, 2) dochodu brutto, 3) wydatków eksploatacyjnych, 4) ilości wagono-kilometrów, 5) dochodu i 6) wydatku na wag.-kilom., 7) współczynnika eksploatacji, czyli stosunku procentowego wydatków do dochodów—w związku z zastosowaniem trakcji elektrycznej i ewentualnem powiększeniem sieci.

Linja pozioma oznaczała lata, prostopadła zaś procenty. Zmiany procentowe, a nie absolutne były zastosowane dlatego, żeby na jednym wykresie można było uwiidocznic wzajemne stosunki tak różnorodnych wielkości, jak wskazane powyżej.

Zamiast załączenia owych wykresów, któreby obciążyły ten referat zbytceznym balastem, przedstawimy tu tylko idealny niejako z nich wyciąg, mianowicie z wykresów dla miast wspomnianych tu dwóch kategorii, z dołączeniem takiegoż wyciągu z wykresu dla Warszawy, który w tym referacie został przedstawiony na zasadzie dołączonych tu danych za przeciąg czasu od 1892 do 1913 r.

włącznie, to jest za perjod dwudziestodwuletni (patrz tablice I i II).

Na tych idealnych wykresach linje są faliste, gdy na prawdziwych bieżą linje proste, pod różnymi kątami, zdarzają się mniejsze lub większe odchylenia od głównego kierunku w zależności od rozmaitych okoliczności przyjaznych lub niepomysłnych, jak wystawy, zjazdy, strajki, epidemie i t. d. Istotę sprawy jednakże idealne te wykresy przedstawiają dostatecznie dobrze.

Z tych rysunków widzimy, że chociaż z przejściem do trakcji elektrycznej ilość wagono-kilometrów i dochód brutto na ogół silnie wzrasta, dochód jednakże na 1 wag.-kilom. znacznie spada w miastach o znacznie powiększonej sieci, pozostaje bez zmiany w miastach o sporej sieci, lecz nie powiększonej, i wzrasta w miastach, gdzie sieć była małą i taką prawie pozostała.

Łatwo też zauważyć, że w miastach dwóch pierwszych kategorii liczba wagono-kilometrów i dochody wzrastają równomiernie, nawet po zastosowaniu trakcji elektrycznej, w Warszawie natomiast, po zastosowaniu jej, następuje wprost gwałtowny wzrost tych czynników.

Charakterystyczną też dla Warszawy jest ta okoliczność, że linje dochodów i wydatków na 1 wag.-kl., które do przebudowy idą mniej więcej równolegle, po przebudowie zaś rozchodzą się: wydatki na dół, dochody w górę.

Zwyczajne wydatki eksploatacyjne, wynosiły w roku 1908 około 1.098.000 rb., czyli 13,77 kop. na 1 wag.-kilom. to jest prawie o 1 % mniej niż było przewidywane.

Różnica niewielka, jednakże w sumie wynosi ona do 100.000 rb. oszczędności w wydatkach. W tymże roku 1908 wydatek eksploatacyjny w Moskwie na 1 wg.-kl. wynosił 25,79 kop., a wyłączając wydatki, mające charakter inwestycji, około 20 kop. Taka znaczna różnica między temi miastami objaśnia się tem, że w Warszawie prąd był więcej niż dwa razy tańszy, utrzymanie i remont wagonów dwa razy, a sieci powietrznej i kabli prawie 3 razy tańszy.

Różnica między dochodem brutto i wydatkami eksploatacyjnymi wynosiła 1.274.000 rb., z której to sumy, zgodnie z kontraktem, miasto otrzymało: 1) stałą sumę 402.000 rb., 2) 5,5 % od kapitału budowlanego.

Przebudowa kosztowała w istocie 6,4 mil. rb., więc 5,5 % od tej sumy wynosiło 352.000 rb., ponieważ jednak znaczna część rachunków nie była jeszcze załatwiona i regulowanie ich odbywało się coraz powolniej, więc miasto otrzymało tylko około 280.000 rb., o 72.000 rb. mniej, dzięki czemu zarząd przy podziale zysków w równych częściach otrzymał 36.000 rb. więcej, niż mu się istotnie należało, t. j. 296.000 rb. zamiast 260.000 rb.

Musimy tu zaznaczyć, że chociaż wszystkie urządzenia tramwajowe były w dobrym gatunku, jednakże z powodu niedostatecznych funduszy brakowało pewnych inwestycji, wprawdzie nie bezwarunkowo niezbędnych, ale stosowanych zawsze w prawidłowo prowadzonym przedsiębiorstwie. Brakowało np. budynków, wskutek czego wiele wagonów znajdowało pomieszczenie w drewnianych budach albo zgoła na otwartym powietrzu, co narażało je na takie niespodzianki, jak: pożar, zmiany atmosferyczne, kradzieże i t. p. Brakowało magazynów do przechowania takich przedmiotów, jak podwójne okna podczas lata i t. p.

W projekcie powiększenia sieci tramwajowej sam zarząd zaznaczył, że koszt budynków powinien wynosić około 19,5 % ogółu kosztów, gdy obecnie wynosi tylko 11,9 %, czyli 760.000 rb. Gdyby więc tylko sprawa budynków była należycie załatwiona, to kapitał budowlany powiększyłby się o 500.000 rb. Wydatek ten zupełnie nie powiększyłby sumy dochodów, natomiast zarząd musiałby wypłacać miastu od tej sumy 5,5 %, czyli 27.500 rb., co by znów zmniejszyło jego własny zysk.

Jak widać z załączonej tu tablicy ważniejszych elementów eksploatacji tramwajów za okres 22 letni (patrz tablicę na str. 31) i takiegoż wykresu dla Warszawy (patrz tablicę II), począwszy od 1908 r. dochody szybko wzrastały i w 1913 r. wynosiły 4.863.000 rb., dochód zaś na 1 wag.-kilom. doszedł do 32,43 kop., pomimo olbrzymiej gęstości ruchu, wyrażającej się liczbą prawie 15 milionów wagon.-kilom. Wydatki na 1 wag.-kilom. wynosiły tylko około 11 kop., a więc odpowiadały liczbie najtańszych eksploatacji w Europie zachodniej i to w dużych miastach i przy obszernych sieciach tramwajowych. Objąć można to tem, że w Warszawie ilość zrobionych wagono-kilometrów odpowiada sieciom tramwajowym zacho-

Ważniejsze dane z eksploatacji tramwajów warszawskich w ciągu 22 lat od 1892 do 1913 włącznie.

R o k	Długość linji w kilom.	Zrobiono wagon- kilometrów	Przewieziono pasażerów	Dochód brutto rub.	Wydatki****) eksploatacyj- ne rub.	Wydatki na 1 wagon-kilom. w kop	Dochód	
1892	25,10	3685044	13436090	758295	—	20,6	—	
1893	25,10	3583014	14240303	805452	476789,71	22,4	13,3	
1894	25,58	3809398	15435960	876515	485698,25	22,9	12,8	
1895	27,75	3653937	15400434	878355	500589,46	24,0	13,7	
1896	29,35	4229288	16538849	948654	490597,41	22,5	11,6	
1897	29,35	4511628	18403389	1045420	563953,50	23,2	12,5	
1898	29,35	4831632	20485422	1160575	619734,32	24,0	12,8	
1899	Wykup 29,35	4819336	22360151	1290149	764335,00	26,8	15,8	
1900	29,35	4770377	21238586	1208221,41	751159,84	25,3	15,7	
1901	29,35	4973551	22011489	1240285,34	766345,57	24,9	15,3	
1902	29,60	5420501	22647564	1276179,20	779954,20	23,5	14,3	
1903	31,20	5632156	25114861	1414944,08	761787,73	25,1	13,5	
1904	31,50	6429617	26629534	1493673,20	783603,90	23,2	12,2	
1905	przebudowa tramwajów	32,60	5681127	23660377	1326305,63	795659,33	23,3	14,0
1906	35,00	5961639	27481979	1536793,88	866794,41	25,7	14,5	
1907	konnych na elektryczne	37,00	5936691	29035561	1629227,82	973216,59	27,4	16,4
1908	39,00	7945963*)	42684386	2372016,81	1097643,65	32,2	13,7	
1909	39,56**)	10916737	59986880	3294373,86	1313701,23	30,4	12,1	
1910	39,67	13214119	68878386	3765992,25	1429768,69	28,5	11,0	
1911	39,67	14116656	77551554	4287599,91	1582049,86	30,4	11,2	
1912	39,67	14459983	82152361	4565273,31	1658383,41	31,6	11,4	
1913	42,72***))	14986825	87110095	4862848,56	1737105,26	32,4	11,6	

*) Trakcja mieszana: 35,3% konnej i 64,7% elektrycznej.

**)) Około 4 kilom. pomocniczych i w remizach.

***)) Około 3 kilom. w budowie (most, wiadukt i t. d.).

*****) W wydatkach eksploatac. nie są policzone wydatki na budowę szkoły przem.-rzem. za czas 1908—1913 r., włączone zaś zostały wydatki na kasy przezorności i na utrzymanie szkoły i ochron.

dnim, niemal podwójnym. Tak np. w Düsseldorfie, który posiadał sieć o 75% większą niż Warszawa, zrobiono w 1911 r. tylko 13 mil. wag.-kilom. (patrz dane dla rozmaitych miast z 1911 r.). Ponieważ takie wydatki jak administracja, reperacje, utrzymanie budynków, torów, sieci nad i podziemnej i t. p. są prawie jednakowe, czy ruch tramwajowy jest duży czy też mały, więc z tego powodu koszta eksploatacyjne osiągnęły tak niską normę. Istotnie gdy w końcu 1914 r. i na początku 1915 gęstość ruchu z powodu braku węgla i innych przedmiotów znacznie się zmniejszyła wydatki na 1 wag.-kilom. doszły do 17 — 18, a nawet 19 kop. Trzeba jednakże zaznaczyć, że do tego przyczyniło się także znaczne podrożenie wielu materiałów i narzędzi.

Dzięki tym okolicznościom, a mianowicie małej sieci, olbrzymiej gęstości ruchu, wielkim dochodom i małym stosunkowo wydatkom, dochód czysty do podziału wciąż wzrastając dawał zarządowi tramwajów takie zyski, które istotnie bynajmniej nie odpowiadały jego pracy i dostarczany miastu korzyściom i wygodom, wzbudzały zdziwienie, a nawet oburzenie i chęć przeciwdziałania temu zjawisku.

Zdawałoby się, że tym co byli w możności i obowiązani przeciwdziałać tym nadmiernym zyskom przedstawiała się prosta i jasna droga ku temu, mianowicie przede wszystkim powiększenie znaczne i możliwie szybkie sieci tramwajowej i rozprzestrzenienie jej na ulice drugorzędne i przedmieścia.

Dla wyjaśnienia, o ile warszawska sieć tramwajowa powinna być powiększona, przytaczamy tu dane z 1911 r. dla rozmaitych miast Europy zachodniej, tak większych jak i mniejszych niż Warszawa (patrz str. 33).

Z danych tej tablicy widać, że Warszawa, odpowiednio do swego zaludnienia i znaczenia jako stolicy kraju, powinna mieć co najmniej 140 kilometrów podwójnych torów i około 1.100 wagonów, a nie 39,5 kilom. (z których około 4 kilom. linii pomocniczych) i 260 wagonów.

Niestety byli tacy, co mniemali, że razem ze zwiększeniem się sieci tramwajowej zwiększą się zyski zarządu, byli nawet tacy co sądzili, że zwiększą się one w tym samym stosunku.

M i a s t a	Długość linji w kilom.	Ilość wagonów	Zrobiono wag. kilom. w 1000	Na 1 wag.-kilom. dochód kop	Współ- czynnik eksplo- atacji	Ilość mieszkań- ców w 1000	Na 10000 miesz- kańców wypada	
							linji klim.	wagonów
Berlin	251,48	2737	88846	20,2	48	2107	1,5	15,0
—	36,63	194	8417	17,4	58			
—	37,10	197	9835	18,8	60			
	325,21	3,128	107098					
Düsseldorf.	67,41	735	13016	17,1	58	380	1,78	19,3
Frankfurt n/M.	75,24	777	21529	17,4	61	414	1,83	19,0
Hamburg	179,81	1,376	39379	18,5	51	932	2,0	14,8
Kolonia	85,02	733	19445	19	52	516	1,64	14,0
Lipsk	57,87	633	18534	15	55			
—	46,52	265	10366	14	52			
	104,39	898	29099			625	1,68	14,5
Magdeburg	36,82	276	7053	17,1	55	252	1,5	11,2
Manheim	30,79	222	5631	19,0	75	184	1,72	12,2
Monachjum	91,52	772	22479	19,7	57	608	1,5	12,7
Norymbergja	41,33	310	9483	15,0	48	320	1,3	10,0
Stuttgart	57,63	293	9667	17,4	58	281	2,07	10,4
Wiedeń	252,00	2549	80400	21,0	67	2085	1,2	12,2
—	35,38	626	13568	8,5	72			
—	16,81	220	3418	13,6	60			
	52,09	846	16986			512	1,04	16,6
Warszawa	39, 5	260	14117	30,4	40	855	0,4	3,0

Aby ostatecznie dowieść mylności takiego poglądu, przytoczymy tu jeszcze dane porównawcze Warszawy z rozmaitymi miastami i w rozmaitych latach.

	Wiedeń	Berlin	Warszawa	Lipsk		Warszawa		Magdeburg		Düsseldorf
	1910	1910	1910	1907	1912	1907 konne	1912	1907	1912	1912
Długość linii w kilom.	251,6	273 ¹⁾	39,67 ²⁾	114	137	37	39,67	36,82	36,82	67,41
Ilość wag. motor. przycz.	1201 1348	2737	200 60	307 156	411 326	284	210 70	130 126	130 146	407 328
Dochód na 1 wag. klm. w kop. . . .	21,0	19,70	28,53	15,45	15,32	27,3	31,57	16,4	16,4	16,9
Wydatki na 1 wag. klm. w kop.	14,2	10,84	11,00	10,00	9,50	16,4	11,40	10,9	12,2	12,0
Gęstość ruchu ³⁾	317	370	340	116	182	194	370	176	220	194

UWAGI: ¹⁾ Tylko część linii Berlińskich.

²⁾ W tej liczbie około 4 kilom. w remizach i na liniach pomocniczych.

³⁾ Iloraz z liczby wag. kilom. i długości linii w metrach.

Widzimy z tej tablicy, że gęstość ruchu w Warszawie, zwłaszcza przy trakcji elektrycznej jest większa, aniżeli w innych miastach; nie bacząc na to, dochód na 1 wag.-kilom. jest znacznie większy (31,5 w Warszawie, w innych zaś miastach przeważnie 15 — 17 kop., tylko w Wiedniu 21 kop.). Na zasadzie przytoczonych danych sprobujemy obliczyć czysty dochód w Warszawie w razie, gdyby posiadała sieć, przypuścmy 100 kilometrów długości.

W bardzo starannie opracowanym w ostatnich latach projekcie sieci o 67,25 kilom. toru podwójnego dla Warszawy ogólny koszt wynosił 15.184.640 rb. W tym stosunku koszt sieci 100 kilom. wynosiłby około 23,5 mil. rb., przyjmiemy jednak tylko liczbę 20 mil. rb., ewentualnie 21 mil. rb. w razie zwiększonego ruchu, a więc powiększenia ilości wagonów i wozowni.

W Lipsku, na torach około 104 kilom. długości zrobiono w 1911 r. 29 mil. wagono-kilom. Dla Warszawy przyjmujemy liczbę 25—30 milj. Dochód z 1 wag.-kilom. wynosił w Lipsku średnio 15 kop. Dla Warszawy przyjmujemy

liczbę 25 kop (ewentualnie 22 kop. w razie większej gęstości ruchu), a to ze względu na to, że taryfa w Warszawie jest wyższa, że niema rozmaitych udogodnień komunikacyjnych, jak dobre bruki, wygodne dorożki, niema nakoniec linii kolejowej okólnej.

Jako liczbę wydatku eksploatacyjnego na 1 wag.-kilom. przyjmiemy dla Warszawy 11,6 kop., liczbę całkiem usprawiedliwioną, tak praktyką miast zagranicznych, jak i Warszawy.

Uwzględnimy też warunek kontraktu, że odliczanie 4% na fundusz renowacyjny nastąpi dopiero po 4 latach od ukończenia budowy. Będziemy też odliczali na ten fundusz tyle, ile było odliczone w 1913 r.

Na zasadzie tych danych otrzymamy następującą tabelicę:

	1913 r.	Liczby przyjęte na zasadzie przytoczonych wyżej danych.	
		100 kilom.	100 kilom.
Długość linii	39,6 kilom.	100 kilom.	100 kilom.
Kapitał budowlany	6,4 mil.	20 mil.	21 mil.
Ilość wag.-kilom.	14,987,000	25 mil.	30 mil.
Dochód na 1 wag.-kilom.	32,4 kop.	25	22
Dochód ogólny	4,863,000	6,250,000	6,600,000
WYDATKI:			
Eksploatacja	1,737,000	2,900,000	3,480,000
Stała opłata	402,000	402,000	402,000
5,5% na fundusz bud.	364,000	1,100,000	1,155,000
4% na fundusz ren.	290,000	290,000	290,000
RAZEM	2,793,000	4,692,000	5,327,000
Dochód czysty	2,070,000	1,558,000	1,273,000
SUMA	4,863,000	6,258,000	6,600,000

Po upływie 4 lat dochód czysty byłby zmniejszony o cały fundusz renowacyjny, który wyniósłby 800,000 rb., ewentualnie 840,000 rb. Gdyby się jednak okazało, że dochód z 1 wag.-kilom., zwłaszcza z dalszym rozwojem sieci, doszedłby do normy miast niemieckich 16—17, lub nawet 20 kop., wtedy przewidziana kontraktem gwarancja dochodów na rzecz miasta, która w obecnych warunkach wywołuje słusznie tylko ironiczny uśmiech, przestałaby być pustym dźwiękiem.

Widzimy więc, że z należytych rozwojem sieci warszawskiej możliwość powiększenia zysków zarządu tramwajowego jest zgoła nieprawdopodobna. Okazuje się, że obecne nadmierne zyski spowodowane są nie tyle wadą kontraktu, ile zastosowaniem jego do życia. Prawda, że warunek podziału zysków mógł i powinien być elastyczniejszy, więcej przewidujący wszelkie możliwe ewentualności. Widzieliśmy, że usiłowania w tym kierunku były czynione, niestety bez rezultatu. To jednak nie może być powodem, aby, opłakując nieszczęsny kontrakt, utyskiwać, że nic tu niema do roboty.

Były pewne usiłowania, żeby sprawę powiększenia sieci tramwajowej posunąć naprzód. Już w kwietniu 1908 r., kiedy wykończono sieć 35 kilom., z biura budowlanego wyszedł referat treści następującej.

Na rachunek VII-ej pożyczki miejskiej 33 mil. rb. przewidziane są rozmaite inwestycje: szkoły, most z dojazdami, hale targowe, szlachtuz, tramwaje i t. p. Wszystkie te urządzenia są bez kwestji użyteczne, jednak większość ich wcale nie przynosi dochodu bezpośredniego, jak most, albo bardzo mało. Istniejące hale targowe na placu Mirowskim i szlachtuzy, jeżeli wziąć pod uwagę koszt wody, nie branej wcale w rachubę, i amortyzację kapitału, przynoszą właściwie straty. Opłata procentów i amortyzacja VII-ej pożyczki wymaga sumy około 1,5 milj. rb., więc trzeba je pokryć przedsiębiorstwami, istotnie dochodowymi, jakimi są tramwaje.

Tymczasem, na tramwaje przeznaczona została stosunkowo mała suma 4,8 milj. rb., gdy na budowę wiaduktu zabrano całą prawie sumę, przeznaczoną na nowy szlachtuz.

Ponieważ centrala tramwajowa może wytwarzać znacznie więcej prądu niż potrzeba dla sieci 35 kilometr., więc należy się spożytkować ten zapas dla powiększenia sieci, a mianowicie pobudować nowe linje: od Powązek po Smoczej, Pawiej, Ciepłej, Grzybowskiej,—na Woli po Skierniewickiej i do cmentarza prawosławnego,—w dolnej części miasta po Dobrej, Solec, Książęcej,—na Brudno do cmentarza św. Wincentego, ogółem około 11 kilom. wzdłuż ulic.

Ogólny koszt, obliczony na zasadzie dostarczonych przez zarząd danych, wynosił około 2,835,000 rb., łącznie

z powiększeniem liczby wagonów ze 195 do 300, pobudowaniem nowych remiz i połączeniem torów na ulicy Towarowej z torami na alei Jerozolimskiej za pomocą wiaduktu pod koleją Wiedeńską

Obliczenie przewidywanych dochodów było nadmierne ostrożne wobec tego, że wtedy istniały tylko tramwaje konne.

Referat ten, jako też i inne próby w tym kierunku, nie dał żadnego rezultatu tembardziej, że właśnie w 1908 r. rozpoczął się okres ostrych zatargów między miastem a zarządem tramwajów, zatargów, które, jak to zobaczymy, dały tylko ujemne rezultaty.

Zatargi te miały miejsce i przed 1908 r. np. co do terminu stosowania kontraktu z 1905 r., co do opłaty procentów od wartości gruntów tramwajowych i t. p. Wspomniany termin miasto liczyło od 1 października 1907 r., zarząd zaś, powołując się na to, że rachunki i sama budowa nie są zakończone, odkładał ten termin do 1-go stycznia 1909 r. Miasto jednak przeforsowało swoją tezę.

Sprawa opłaty procentów od wartości gruntów dotychczas nie jest rozstrzygnięta. Wobec tego, że grunta te (na Woli i na Pradze) były zapłacone bardzo tanio, procenta te nie przedstawiają poważnej sumy.

W 1909 r. rozpoczęła swe czynności komisja rewizyjna senatora Neuhardta, która bardzo często zwracała się do wydziału budowlanego o wyjaśnienie rozmaitych kwestji, a w ich liczbie i tramwajowej, która już wtedy, z powodu toczącej się walki, była bardzo głośna.

W obszernych referatach, zawierających prawie wszystkie podane w niniejszej broszurze dane, z pominięciem oczywiście danych z lat następujących po roku 1908, przytoczone były zupełnie identyczne rozumowania, wnioski, oraz opinja, że jedynie skutecznym przeciwdziałaniem nadmiernym zyskom zarządu byłoby znaczne rozszerzenie sieci tramwajowej *)

*) Referat ten był zakomunikowany także p. prezydentowi miasta.

Komisja senatorska uznała w zasadzie słuszność tej opinii, oświadczyła jednak, że jej zadaniem nie jest skierowanie gospodarki miejskiej na odpowiednie tory.

W związku z budową mostu i wiaduktu, w lutym 1910 r. wydział budowlany wystąpił z obszernym referatem, w którym między innymi przedstawił, że w celu należytego wykorzystania nowej linii komunikacyjnej należy jaknajrychlej urządzić komunikację tramwajową między Warszawą i Pragę, kosztem około 500,000 rb. Sprawą tą zajęto się na serio dopiero w 1911 r. i wskutek tego dotychczas nie posiadamy tak potrzebnej komunikacji.

Wszystkie te wystąpienia nie odniosły skutku. Postanowiono wstrzymać się zupełnie z budową nowych linii. W kwietniu 1909 r. nie skorzystano z dobrej sposobności zakupu 15 kilom. szyn po tańszej cenie. Charakterystyczną też była sprawa ułożenia szyn po ulicy Książęcej.

Z powodu przystąpienia do budowy ściany oporowej na alei Jerozolimskiej i przerwania tam ruchu, powstała jeszcze w 1907 r. kwestja uporządkowania ulicy Książęcej i ułożenia zaprojektowanych tam torów tramwajowych. Kwestja ta w ciągu dwóch lat była wielokrotnie roztrząsana i dopiero w 1910 r., kiedy sprawa uregulowania ulicy stała się wprost palącą, zdecydowano się na ułożenie szyn, kosztem aż kilku tysięcy rubli, bo właściwie o taką sumę chodziło.

W gruncie rzeczy, szło o pewne zasady, o których już wyżej było wspomniane. Do tego później dołączył się motyw, że prowadzenie jakichkolwiek nowych robót daje zarządowi tramwajów możliwość odkładania na czas nieokreślony terminu wypłaty miastu procentów od kapitału budowlanego. Widzieliśmy, że zarząd istotnie chciał odłożyć ten termin na 15 miesięcy, jednakże bez rezultatu i wogóle okoliczność ta nie mogła przedstawiać jakiejś poważnej przeszkody do budowy nowych linii. Nie wątpimy też, że zarząd zgodziłby się zawsze na oddzielenie sprawy budowy nowych linii od sprawy linii już wykonanych i eksploatowanych.

W 1910 r. zarząd tramwajów przedstawił komitetowi opracowany przez się projekt powiększenia sieci tramwajowej o 17 kilom. Projekt ten był parokrotnie przerabiany,

dopełniany i w ostatecznym opracowaniu przedstawia się jak następuje.

Długość nowych torów, niezależnie od linii zaprojektowanych na ulicy Skierniewickiej, przez nowy most na Pragę (z których linja Skierniewicka została oddana do ruchu w 1913 r.), wynosiła około 32 kilom., razem więc z wykonanymi już i znajdującymi się w robocie około 78 kilom. podwójnego toru, co już przedstawiało dość poważną sieć—nieco więcej niż połowę tej, którą Warszawa winna posiadać.

Nowe linje, jako też wykonane i znajdujące się w robocie, są pokazane (patrz tablicę III) na załączonej mapie. Widzimy z niej, że centralne części miasta mają gęstą i zupełnie wystarczającą sieć linii tramwajowych, że dalej położone od centrum kwartały mają też swoje linje, że nakoniec niektóre linje wkraczają nieśmiało i ostrożnie w okolice podmiejskie, ale jeszcze w bardzo niedostatecznym stopniu.

Liczba wagonów miała być doprowadzona do 400 motorowych i 170 przyczepnych. Koszt ogólny nowych linii, wraz z budynkami, wagonami i t. d. wynosił około 8,8 mil. rb., czyli około 273,000 rb. na 1 kilometr toru, gdy także koszt istniejącej sieci wynosił około 194,000 rb. Takie zwiększenie kosztów powstało wskutek podrożenia materiałów i robocizny, a także wskutek uwzględnienia i usunięcia pewnych braków w istniejących urządzeniach, mianowicie koszt budynków miał wynosić 25% sumy kosztorysowej, gdy obecnie stanowi tylko 11,9%.

Projekt ten do r. 1915 spoczywał w Magistracie, nie poczyniono bowiem żadnych usiłowań ani do zatwierdzenia go przez władze, ani do uzyskania potrzebnych funduszków.

Tę powolność w sprawie tak pożytecznej i pilnej można by było złożyć na karb powolności prac w komisjach, które istotnie całymi miesiącami zastanawiały się nad kierunkiem tej lub innej linii, a nawet nad tak ważnymi sprawami, jak np. czy w danym punkcie potrzebna jest zwrotnica czy też nie i t. d.

Istotną jednak przyczyną zwłoki było, że Magistrat wcale nie dbał o powiększenie sieci tramwajowej, bo był zaprzątnięty przedewszystkiem walką z zarządem, która mia-

ła doprowadzić do powolności zarządu tramwajowego względem żądań Magistratu, do zmiany, czy też zerwania kontraktu.

Żeby scharakteryzować rodzaj i zakres tej walki, oraz jej rezultaty, opiszemy tu pokrótce ważniejsze jej epizody i momenty.

W sprawie przedmiotów inwentarza byłych tramwajów konnych w kontrakcie (§ 13) było przewidziane tylko, że sumy, osiągnięte ze sprzedaży zbytecznych przedmiotów i włączone do kapitału budowlanego, nie podlegają opłacie 5,5%, natomiast od opłaty 4% na fundusz renowacyjny nie są zwolnione. O ile wiadomo, punkt ten kontraktu oparty był na tej zasadzie, że procenta od wartości tramwajów konnych były już zawarte w stałej sumie 402,000 rb.

W miarę nagromadzenia się owych zbytecznych przedmiotów, zarząd zaczął takowe sprzedawać i osiągnięte tą drogą fundusze obracać na potrzeby tramwajów elektrycznych, np. na przeróbkę lepszych wagonów konnych na przyczepne, na budowę budek pasażerskich i kontrolowych itp. Zarząd zakupił także 12 omnibusów konnych.

W 1908 r. Magistrat, opierając się na tem, że w kontrakcie nie powiedziano, by takie sumy były obowiązkowo przelewane do kapitału budowlanego, zarządził, aby wszystkie osiągnięte ze sprzedaży fundusze zostały przelane do kasy miejskiej.

Na tym tle powstał cały szereg zatargów. Zarząd tramwajów, nie będąc zainteresowany w sprzedaży, zażądał, aby magistrat przyjął pod swoją opiekę cały zbyteczny inwentarz, ponosił koszty asekuracji, utrzymania i t. p. Magistrat, nie posiadając ani potrzebnych pomieszczeń, ani odpowiedniego personelu, odmówił i to słusznie, ponieważ kontrakt takiej ewentualności nie przewidywał. Wtedy zarząd skierował sprawę do sądu, który w 1912 r. zawyrokował, że miasto obowiązane jest bezzwłocznie przyjąć od zarządu inwentarz i przystąpić do jego likwidacji drogą natychmiastowej sprzedaży.

Jaką wartość przedstawiał ten inwentarz po kilku latach zatargu, w których ciągu np. wagony konne, stojąc pod gołym niebem, uległy zupełnemu zniszczeniu—wskazuje sporządzony (w 1913 r.) przez specjalną komisję szacunek,

a mianowicie: tabor (w tem około 250 wagonów) 21,024 rb., maszyny i narzędzia 1747 rb., uprząż i t. p. 1968 rb., meble i t. p. około 75 rb. razem 24,814 rb.

Do połowy 1914 r. udało się sprzedać, i to z wielkimi kłopotami, różnych przedmiotów na sumę 6,160 rb., i bardzo wątpliwe, czy pozostałe przedmioty (prawie same wagony) uda się sprzedać.

Walka więc o inwentarz doprowadziła miasto tylko do strat i kłopotów.

Mówiąc o inwentarzu, wspomnieliśmy, że z funduszków osiągniętych zakupiono w 1907 r. 12 omnibusów konnych, a to aby choć w małej części zapełnić luki, powstałe z niedostatecznej obsługi tramwajowej. Jednakże, oprócz jednej próbnej jazdy w 1908 r. omnibusy te wcale po mieście nie kursowały i dopiero w 1914 r. zaczęto je używać do przewożenia rannych.

Dlaczego w ciągu 7 lat nie korzystano z tych omnibusów w mieście, tak upośledzonym pod względem środków komunikacyjnych? Oto, w 1908 r. skorzystano z drobnych stosunkowo nieporozumień między miastem i zarządem w sprawie przystosowania kontraktu do tego sposobu komunikacji i polecono zarządowi wnieść do kasy miejskiej zapłaconą za omnibusy sumę.

Należy się tu zaznaczyć, że w porównaniu z tramwajami elektrycznymi, omnibusy przynoszą znacznie mniejszy dochód, więc nie mogło być obawy, by zarząd osiągnął z tej afery jakieś szczególne zyski.

I znów walka o omnibusy pozbawiła miasto pewnego, nieznacznego zresztą polepszenia w komunikacji.

Obszerną rubrykę stanowią spory i walki o rozmaite inwestycje, udoskonalenia i dopełnienia urządzeń tramwajowych: o kupno nowych wagonów, budowę rozmaitych pomieszczeń i t. p.

Wspominaliśmy już, że wobec niedostateczności kapitału budowlanego brak było rozmaitych potrzebnych, często niezbędnych przedmiotów, tak np. nabyto tylko 180 wagonów motorowych i 15 przyczepnych, dla wielu wagonów trzeba było wybudować chociaż czasowe wozownie, nie było z czego pokryć wydatek przeszło 300.000 rb. na za-

brukowanie ulic wzdłuż nowych torów tramwajowych i t. p. Zanim mogło nastąpić odpowiednie zwiększenie kapitału budowlanego, trzeba było takie wydatki pokrywać z innych źródeł: z bieżących dochodów miejskich, ewentualnie z czystych dochodów od tramwajów, z funduszków uzyskanych ze sprzedaży starego inwentarza, nakoniec na rachunek eksploatacji tramwajowej, o ile nastąpiło porozumienie między miastem i zarządem.

Wobec istniejącej w magistracie formalistyki najłatwiej było uskuteczyć wydatki á conto eksploatacji i nie trudno dowieść ścisłym rachunkiem, że ten sposób był zarówno dogodny dla miasta, jak i dla zarządu tramwajowego. Ale jeżeli mogły istnieć pewne względy, sprzeciwiające się wydatkom z rachunku eksploatacji na wznoszenie budynków, zakup narzędzi i t. p., to nie mogło być najmniejszej obawy co do zakupu wagonów, które w ciągu paru lat czystymi zyskami w zupełności pokrywały koszty nabycia. Mianowicie, koszt wagonu motorowego wynosił około 8.000 rb., przyczepnego około 4.000 rb., dochód zaś całkowity dzienny z wagonu wynosi przeciętnie około 50 rb., dochód zaś czysty od 25 — 30 rb. Ale Magistrat był innego zdania.

W 1907 r. zarząd tramwajów za zgodą komitetu budowy nabył tymczasowo ze środków eksploatacji 10 wagonów motorowych i 20 motorów zapasowych. Magistrat jednak nie chciał załatwić tego rachunku i uskutečnił to dopiero w 1913 r. na zasadzie wyroku sądowego, płacąc przytem koszta sądowe i procenta.

W 1908 r. na posiedzeniu kolegjalnem zarządu tramwajów (z udziałem przedstawicieli inspekcji miejskiej) postanowiono skorzystać ze wspomnianych 20 motorów i sprawić á conto eksploatacji 10 wagonów motorowych. Magistrat uznał to postanowienie za nielegalne i zgodził się nań dopiero po długich pertraktacjach, gdy zarząd uznał te wagony za wyłączną własność miasta, a nie eksploatacji.

W czerwcu 1909 r. zarząd tramwajów postanowił zakupić na rachunek eksploatacji 24 wagony przyczepne, aby doprowadzić ich liczbę przynajmniej do sześćdziesięciu. W zagranicznych eksploatacjach liczba wagonów przyczepnych wynosi co najmniej połowę liczby wagonów moto-

rowych, a ponieważ wówczas Warszawa posiadała tych ostatnich 200, więc przyczepnych powinno być około stu.

Delegat inspekcji miejskiej, kierując się poprzednią decyzją Magistratu, zgodził się na kupno owych wagonów z warunkiem zapisania ich do inwentarza, jako wyłączną własność miasta, oraz wyraził życzenie, żeby wedle możliwości wagony owe były pobudowane w kraju. Zarząd wahał się z przyjęciem tych warunków, wagony zaś zamówił w Niemczech. Magistrat zaprotestował przeciwko decyzji zarządu, nie chciał nic wiedzieć o ich kupnie i zapłacił za nie na rachunek kapitału budowlanego dopiero w 1912 r., kiedy okazało się na zasadzie specjalnego rachunku, że te wagony przyniosły przedsiębiorstwu ogromne dochody.

W 1910 r. spaliły się na Woli szopy drewniane ze starymi wagonami i innymi przedmiotami inwentarza konnego. Zarząd zaproponował kupno na rachunek sumy asekuracyjnej 10 nowych wagonów. Tranzakcja ta w istocie była w zgodzie z kontraktem, magistrat jednak był innego zdania i zgodził się na kupno po niejakiem czasie „w drodze wyjątku“.

Wspomnieliśmy już, że z powodu niedostateczności kapitału budowlanego, wydatki na zabrukowanie ulic wzdłuż nowych torów tramwajowych w ogólnej sumie około 330.000 rb. były pokryte tymczasowo przez zarząd, który rok rocznie próbował wycofać wskazaną sumę z dochodów miasta od tramwajów, jednakże bezskutecznie i uzyskał ją dopiero w 1913 r. na zasadzie wyroku izby sądowej.

Podobnego rodzaju zatargów było mnóstwo w sprawach tak większej, jak i małej wagi, że wspomnimy tu jeszcze sprawy: budowy budek pasażerskich na ulicach (ciągnęła się od 1908 do 1913 r.), budowy remiz na esplanadzie Muranowskiej, urządzeń kontrolujących w wagonach (zegarów), rozmaitych urządzeń warsztatowych i t. p. Żeby chociaż w osnowie tych zatargów były postawione jakieś stałe zasady, ale i tego nie było. W zupełnie analogicznych, a nawet identycznych przypadkach raz pozwalano, innym razem zabraniano, raz decydowano użycie pewnego funduszu, drugi raz innego, tak że nawet ludziom, obeznanym ze sprawami tramwajowymi, trudno było się orjentować.

Sprawa wynagrodzeń za nieszczęśliwe wypadki, zdarzające się w związku z jazdą tramwajów, pomimo wielokrotnych rozstrzygnięć nie została należycie wyjaśniona. Oczywiście, o ile wypadki były rezultatem złych urządzeń tramwajowych, niedbałego ich utrzymania, źle dobranej i wytreśowanej służby, o tyle wynagrodzenie poszkodowanych obciążać powinno nie eksploatację, a sam zarząd osobiście. Z drugiej strony wiadomo, że w doskonale urządzonych i prowadzonych przedsiębiorstwach tramwajowych, do jakich bezwątpienia należy i warszawskie, zawsze zdarza się pewna ilość wypadków, która stanowi jakby przynależność tego rodzaju przedsiębiorstw. Należy więc baczyć przede wszystkim na dokładność całości kształtu eksploatacji, a następnie badać oddzielne wypadki. Tak też mniej więcej po długich wahaniach sprawy te zaczęto załatwiać.

Jeszcze za czasów gospodarki belgijskiej w tramwajach ustalił się zwyczaj składania pewnych, niewielkich zresztą ofiar na różne cele dobroczynne i społeczne. Zwyczaj ten przetrwał i przy nowych gospodarzach do 1908 r., kiedy Magistrat uznał go za niewłaściwy. Pogląd ten ustalił się nie odrazu. W 1910 r. np. niektórzy członkowie inspekcji tramwajowej wypowiedzieli zdanie, że do budżetu tramwajowego powinna być wnoszona pewna poważniejsza suma na tego rodzaju ofiary i zapomogi. Wniosek ten jednakże nie utrzymał się i wydawanie zapomóg zostało wzbronione zarządowi tramwajów.

Magistrat uzasadniał ten zakaz tem, że miasto samo wydaje duże sumy na zapomogi, więc wydawanie takich przez jedną z instytucji miejskich, mianowicie przez tramwaje, jest zbyteczne. Z punktu widzenia finansowego sprawa była bez znaczenia, bo chodziło o wydatek kilkuset, a co najwyżej paru tysięcy rubli, tymczasem nieporozumień wywołała aż nazbyt wiele.

Podczas zamieszek i strajków, które miały miejsce w latach 1906/7, zarząd tramwajowy obiecał swoim pracownikom urządzenie kasy przezorności oraz załatwienie sprawy szkolnej i w tym celu przygotował ustawy takiej kasy i szkoły rzemieślniczo-przemysłowej dla dzieci pracowników swoich. Nie czekając zatwierdzenia tych ustaw przez Magistrat i władze wyższe, zarząd już w 1908 r. rozpoczął odkładać pewne sumy na fundusz budowy ochron i wspo-

mnianej szkoły oraz na fundusz kas przezorności dla urzędników i pracowników. Fundusz budowy wynosił w 1913 r. przeszło 400.000 rb. Wydatki na utrzymanie szkoły i trzech ochron wynosiły w 1913 r. około 40.000 rb., wkłady do kas około 50.000 rb.

W obydwóch ustawach zarząd starał się przeprowadzić zasadę, że Magistrat ma prawo tylko kontroli nad wydatkami, tak jak to ma miejsce w innych działach eksploatacji tramwajowej, pozostawiając natomiast sobie dość szeroki zakres wpływów na wewnętrzną działalność tych dwóch instytucji. Na tem tle zawrzała między miastem, dążącym do jednakowych praw z zarządem, a tym ostatnim bardzo długa i uporczywa walka, która niejednokrotnie zagrażała wprost istnieniu tych wielce pożytecznych instytucji. Prawdę mówiąc, obie strony nie miały racji, zwłaszcza bezpośrednio wtrącanie się do spraw wewnętrznych służby tramwajowej było dla Magistratu z punktu widzenia dyscypliny służbowej nieodpowiednie, a nawet niebezpieczne. W gruncie rzeczy obie instytucje powinny były posiadać pewną autonomję, kompetencja zaś tak zarządu jak Magistratu mogła ograniczyć się do dozoru i kontroli nad ściśłym wykonywaniem ustawy, z prawem unieważniania zarządzeń i postanowień z tą ustawą niezgodnych.

Z powyższego bardzo krótkiego streszczenia ważniejszych tylko momentów, łatwo wywnioskować, że w walce tej długiej i zawziętej chodziło przeważnie o sprawy nieistotne, drugorzędne.

Walka ta była szkodliwa szczególnie z tego względu, że dawała pozory, iż odpowiednie władze (a zwłaszcza pewien mąż, głośny ze swej sprężystości i biegłości w sprawach miejskich) bronią należycie interesów miasta, że odwracała uwagę od spraw zasadniczych, od tych środków i działań, które przyniosłyby istotną korzyść miastu.

Walka ta nie tylko nie przyniosła żadnego uszczerbku zarządowi tramwajowemu, lecz przeciwnie zabezpieczała na długi czas jego stan posiadania, dzięki któremu, przy małych zachodach i pracy, korzystał on z wyjątkowo pomyslnych dlań warunków eksploatacji przedsiębiorstwa.

Żeby przynajmniej można było mieć tę, zresztą zupełnie dziecinną satysfakcję, że ta walka sprawia jakakolwiek przykrość członkom zarządu, że może zniechęcić ich do

przedsiębiorstwa, przynoszącego im miljonowe zyski, że doprowadzi ona do rozvodu, a chociażby separacji między miastem i zarządem na drodze sądowej, czy też administracyjnej. Ale wszystkie te przypuszczenia były conajmniej naiwne i jeżeli byli tacy, co doświadczyli przykrości z powodu tej walki, to szukać ich trzeba chyba wśród przymusowych wykonawców niecelowych, a często szkodliwych rozporządzeń.

Możnaby zarzucić, że przytoczone tu zostały przeważnie sprawy, przemawiające na niekorzyść jednej tylko strony. Jest to wszakże całkiem naturalne, że z punktu widzenia interesów miasta najbardziej dolegać nam powinno nie tyle powodzenie zarządu tramwajów, który umiał dobrze swoich interesów dopilnować, ile niecelowość zarządzeń, które miały tym powodzeniem przeciwdziałać.

Zresztą, przytoczyliśmy powyżej niektóre fakty celowej i słusznej obrony interesów miasta, jak np. sprawy: przyspieszania opłaty procentów od kapitału budowlanego i na fundusz renowacyjny, włączenia wartości placów do kapitału budowlanego. Dla pełności obrazu przytoczymy tu parę innych tego rodzaju spraw.

Zarząd tramwajów starał się przeprowadzić ten pogląd, że fundusze, użyte na zabrukowanie ulic wzdłuż nowych torów tramwajowych, oraz na usunięcie starych szyn po skasowanych torach tramwajów konnych, nie wchodzi w skład kapitału budowlanego, a więc powinny być zwolnione od opłaty 5,5 % na rzecz miasta. Starania te zostały zupełnie słusznie pozostawione ze strony miasta bez skutku.

Przy eksploatacji tramwajów w kasie przedsiębiorstwa gromadzą się setki tysięcy rubli, z których tylko część idzie na potrzeby bieżące eksploatacji i na opłaty na rzecz miasta w terminach kwartalnych. Pozatem, pozostają poważne sumy, które oczywiście przynoszą w postaci procentów pewien dochód dość znaczny; w 1913 r. np. dochód ten, według obliczenia rzeczoznawców, wynosił około 58.000 rb., w ciągu lat poprzednich nieco mniej.

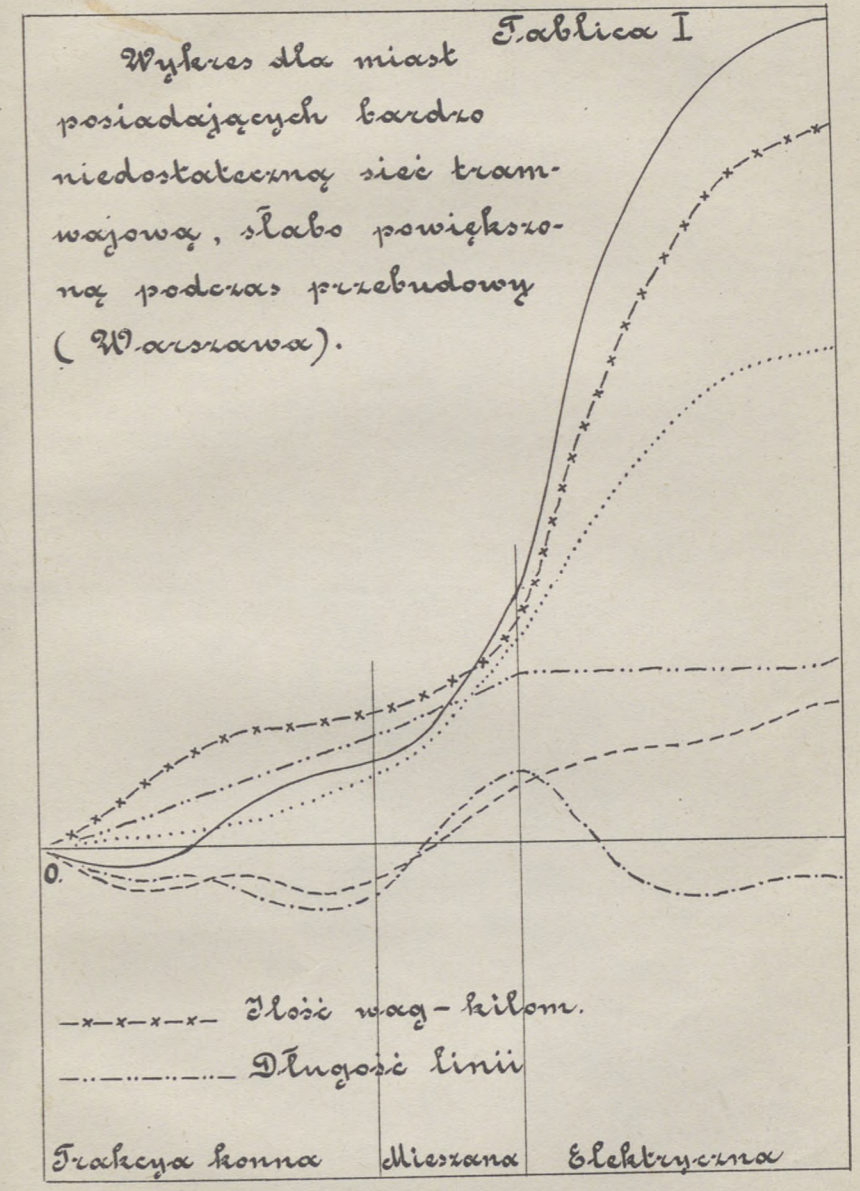
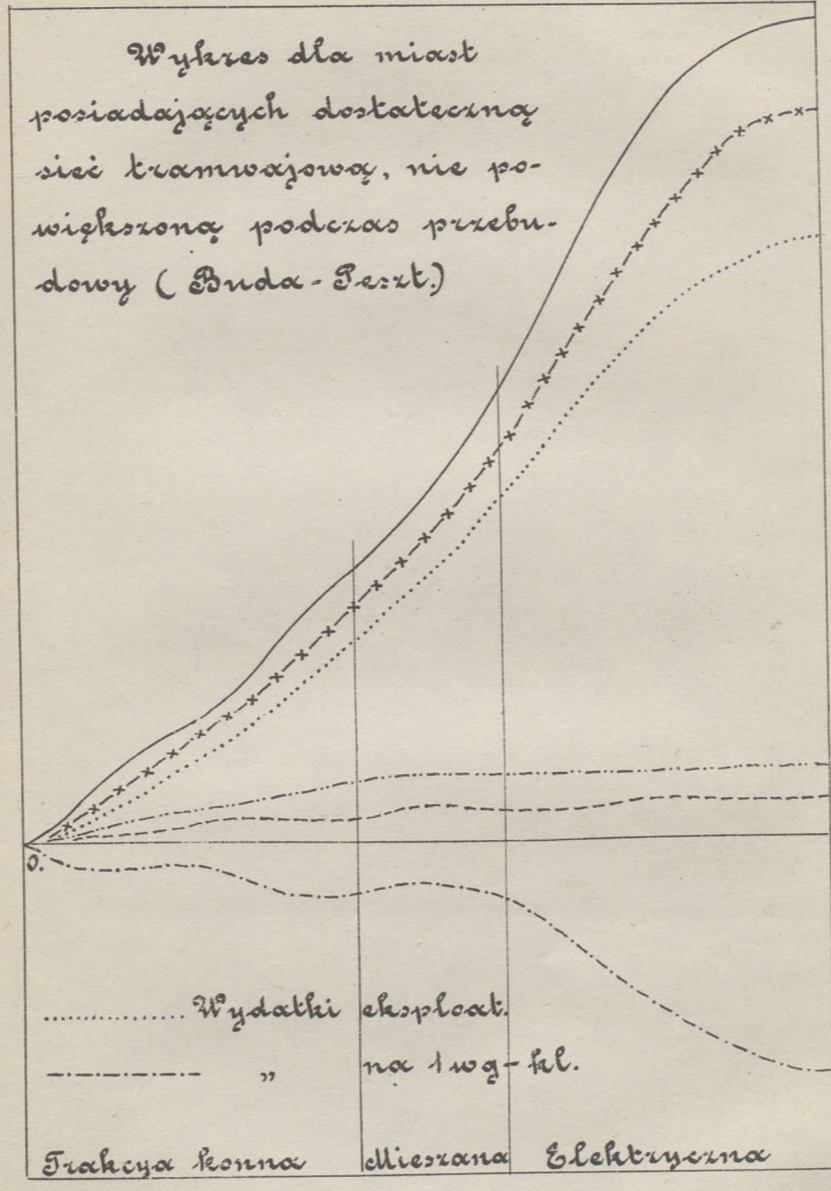
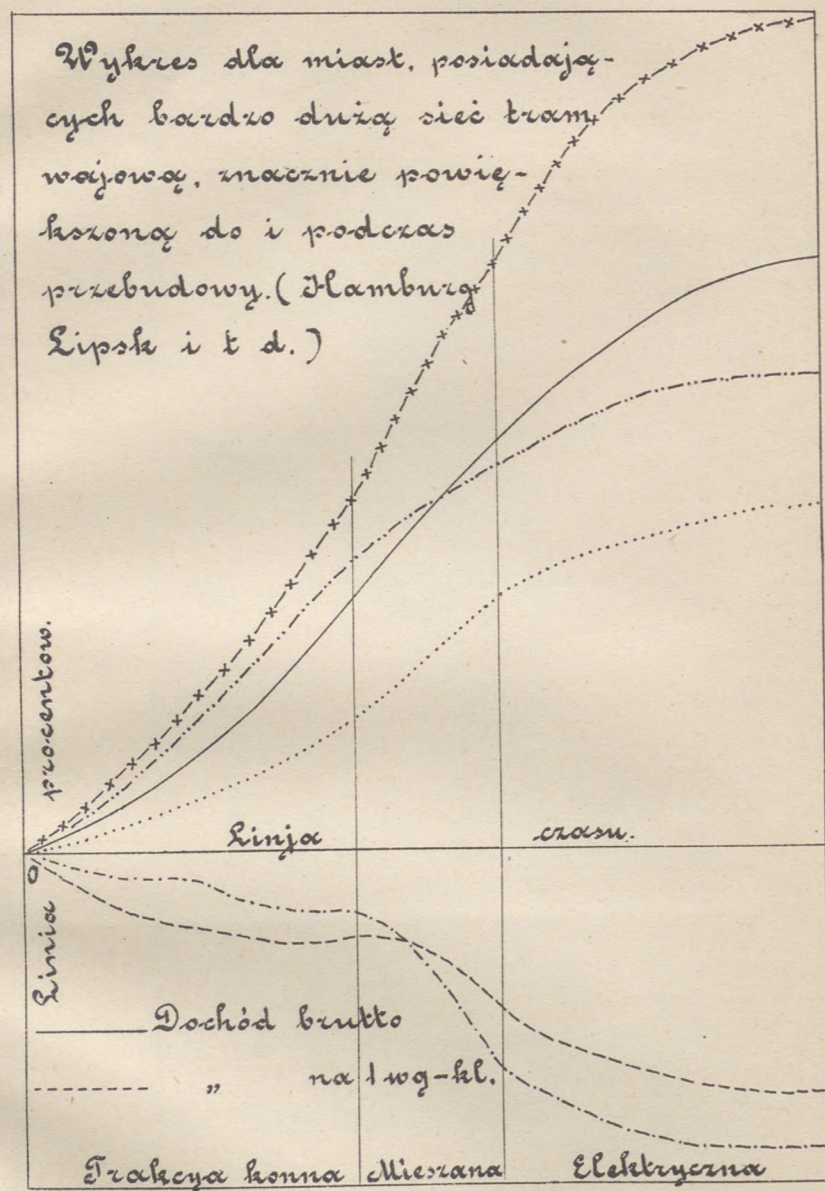
Otóż magistrat uważał całkiem słusznie, że tego rodzaju dochody powinny być włączane do ogólnej sumy dochodów z przedsiębiorstwa i, pomimo oporu ze strony zarządu, rokrocznie przeprowadzał swój pogląd na tę sprawę drogą potrażeń z kaucji zarządu.

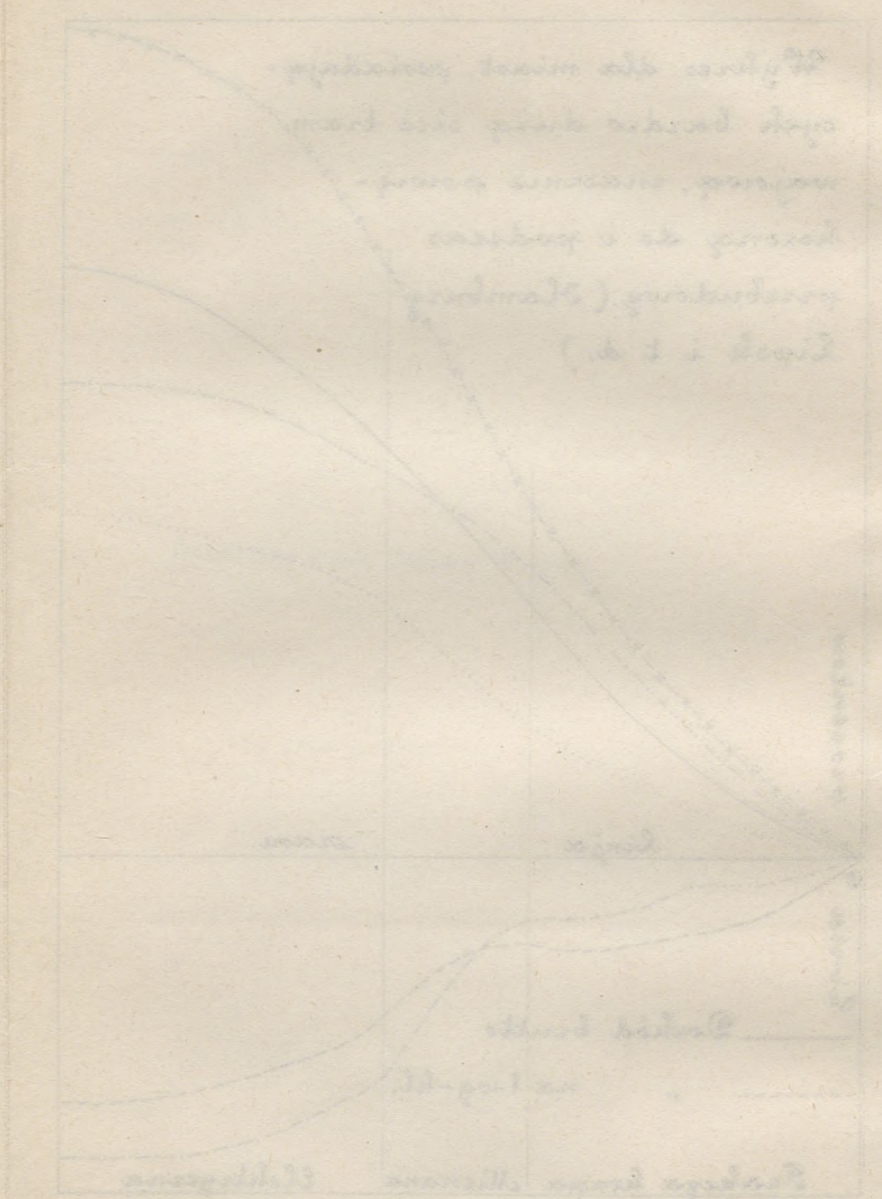
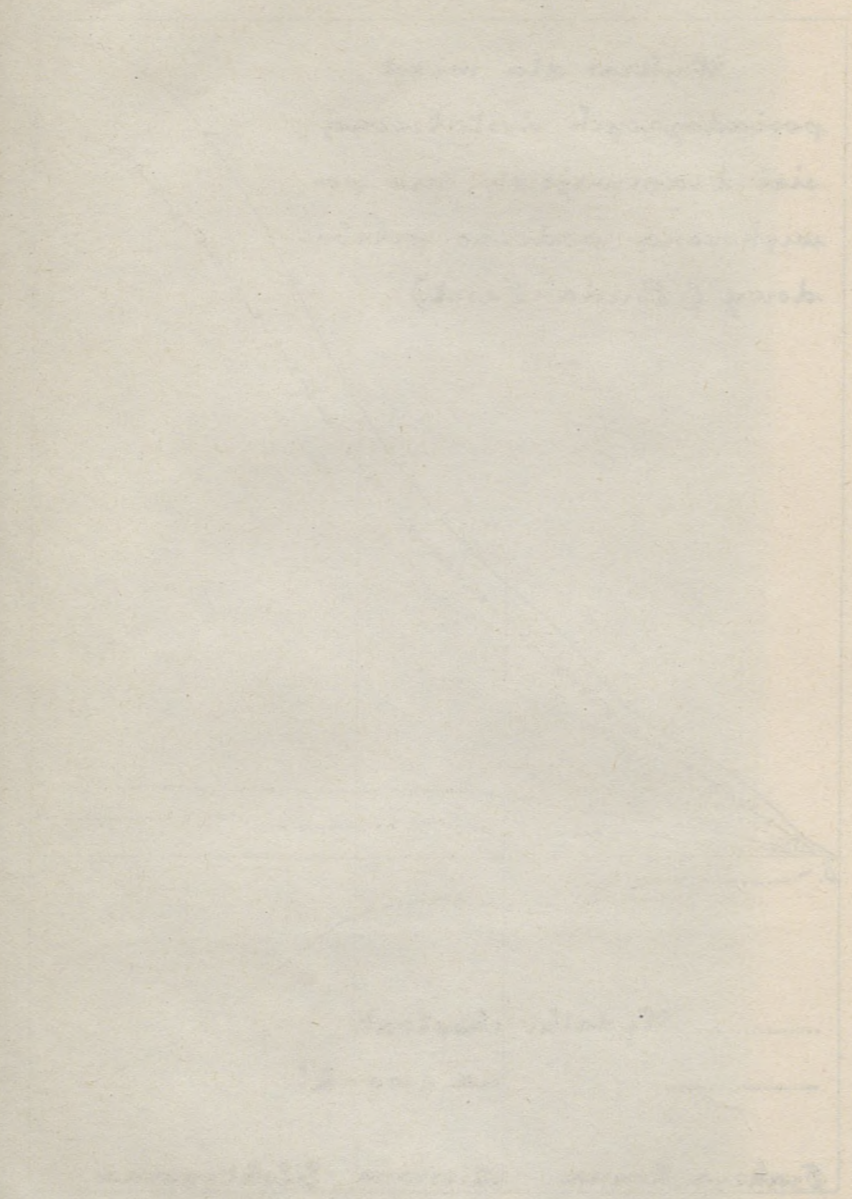
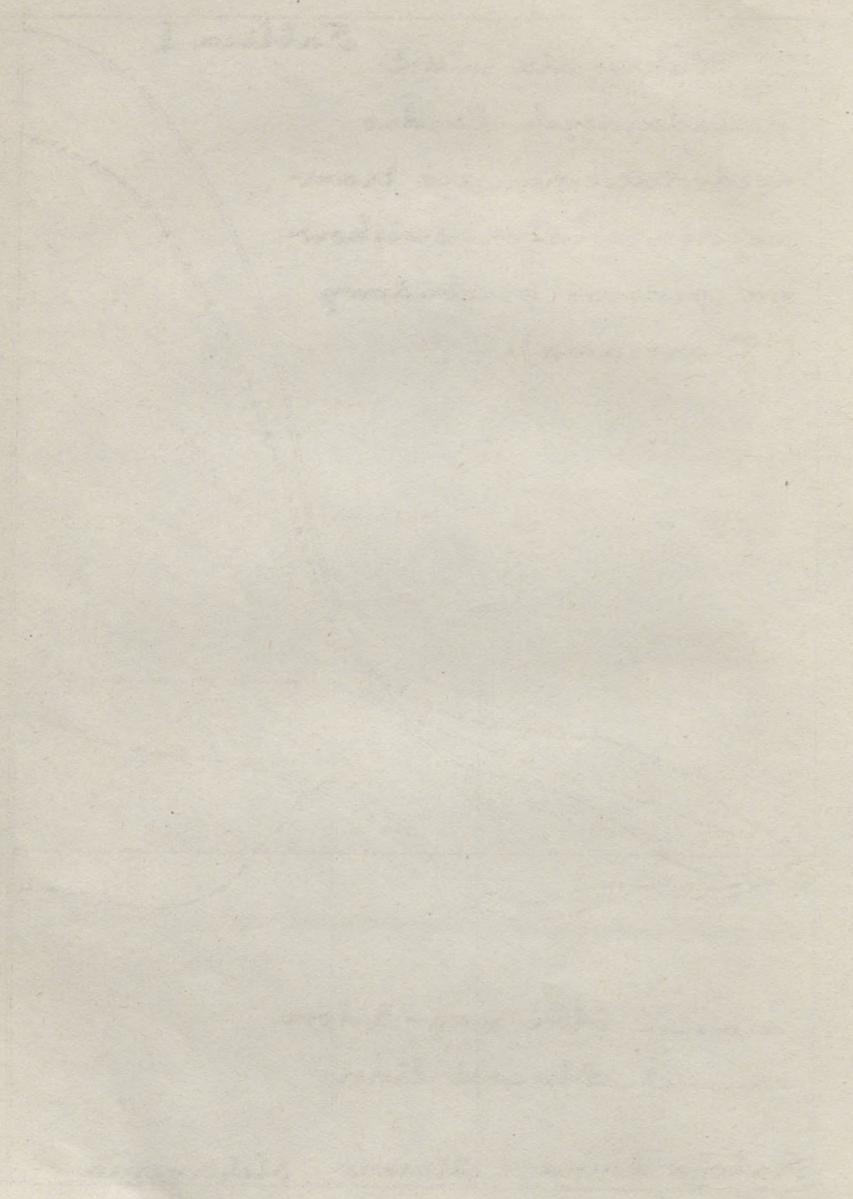
Możnaby zapewne przytoczyć jeszcze pewną ilość faktów, świadczących o tem, że zarząd tramwajów nie wykonywał mniej lub więcej słusznych żądań Magistratu, że szedł on za daleko w swych dążeniach do niezależności w sprawach eksploatacji, ale fakty te o zbyt małej doniosłości dla miasta pod względem finansowym i administracyjnym nie mają znaczenia dla głównej w niniejszym referacie przeprowadzonej tezy, mianowicie, że co najmniej od 1908 r., kiedy już dostatecznie wyjaśniła się znakomita dochodowość przedsiębiorstwa, stracono około sześciu drogocennych lat, w ciągu których można było znacznie powiększyć sieć tramwajową, i nie tylko oddać tem znakomitą usługę Warszawie, ale i uregulować w pewnym stopniu sprawę zysków zarządu tramwajowego, całkiem nie współmiernych z przynoszonym dla miasta pożytkiem i wygodą. Wzamin za to, ograniczono się do papierowej przeważnie wojny, która miastu więcej szkody aniżeli pożytku przyniosła i do biadania nad istniejącym kontraktem, który jakoby przeszkadzał wszelkim pożytecznym przedsięwzięciom.

Wobec zaś terazniejszych trudnych warunków niewiadomo, kiedy przyjdzie czas i możliwość przystąpienia do owocnej pracy i do częściowego chociażby naprawienia popełnionych błędów.



Dozwolone przez Cenzurę Wojenną.





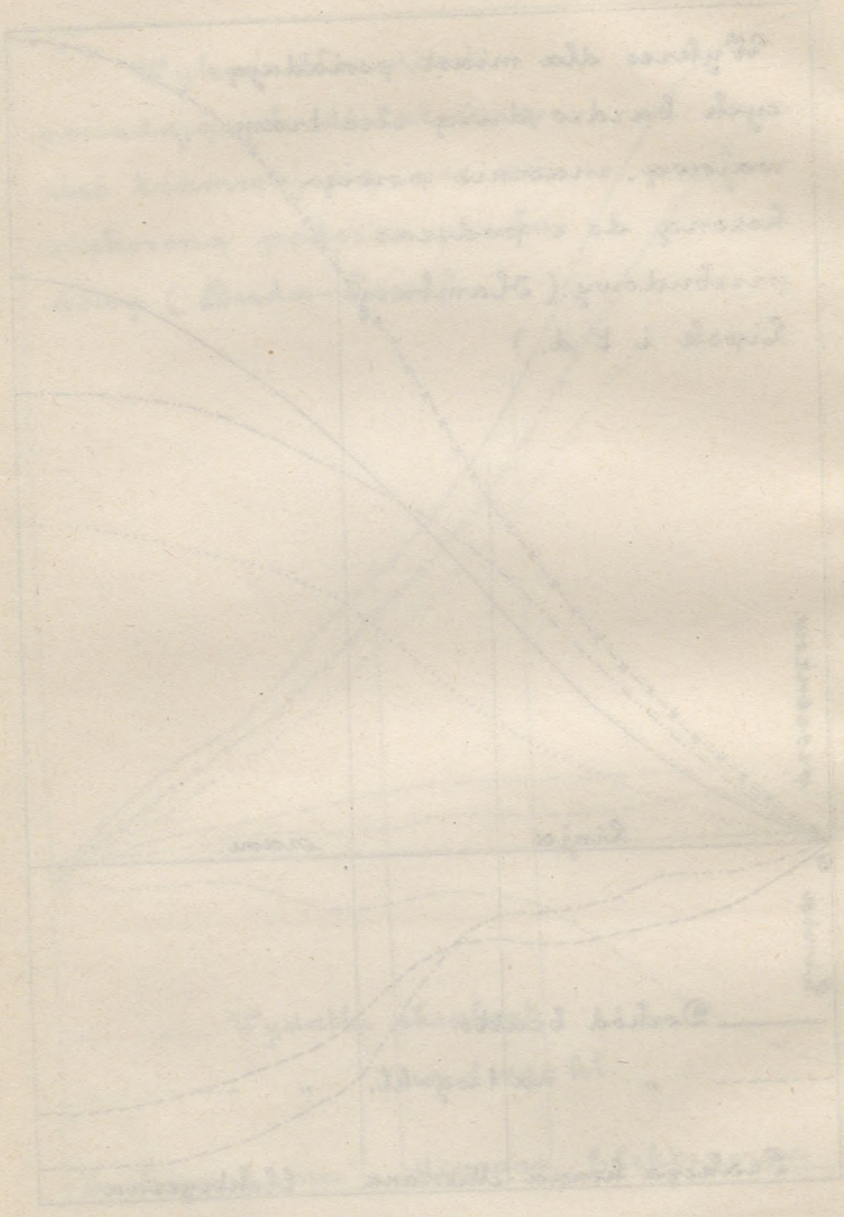
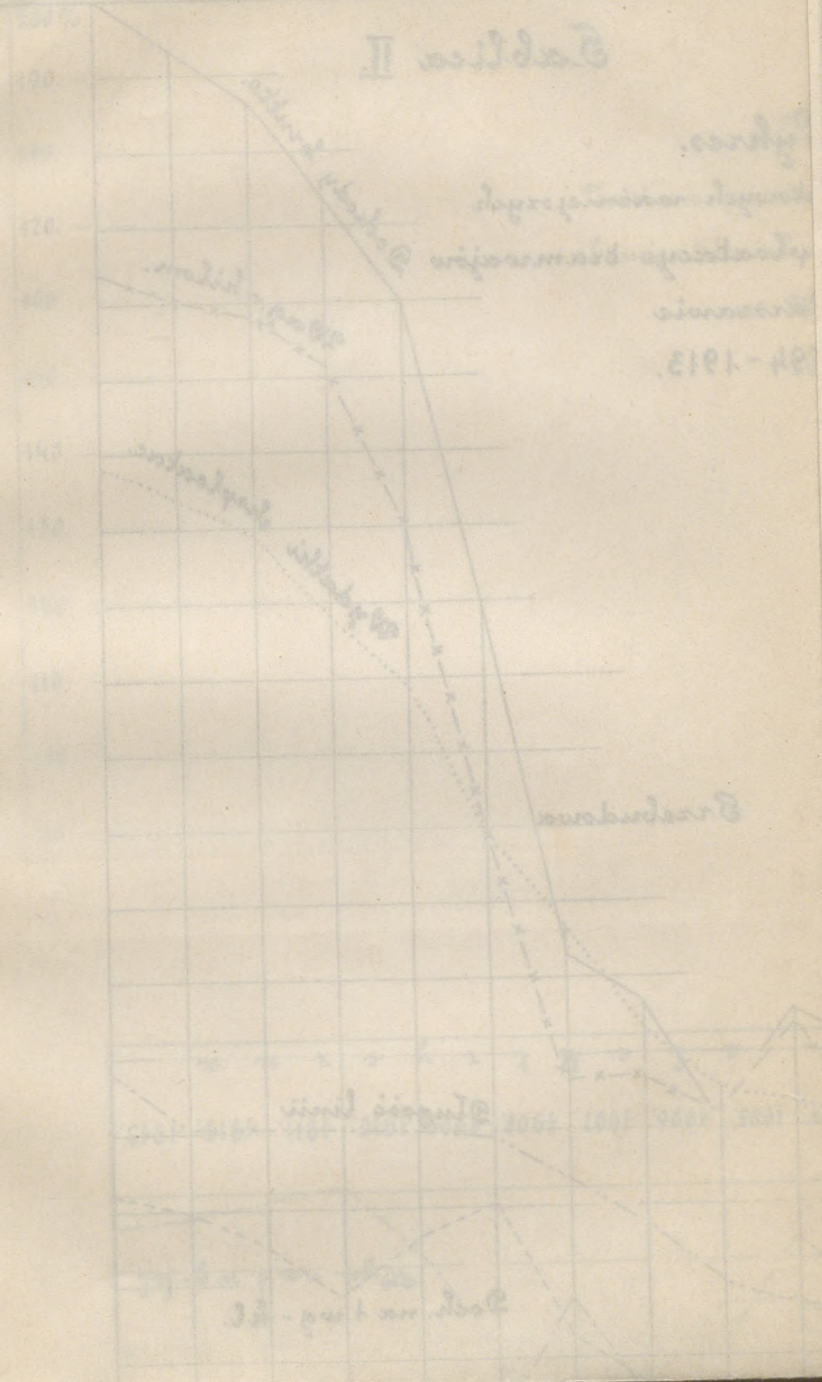
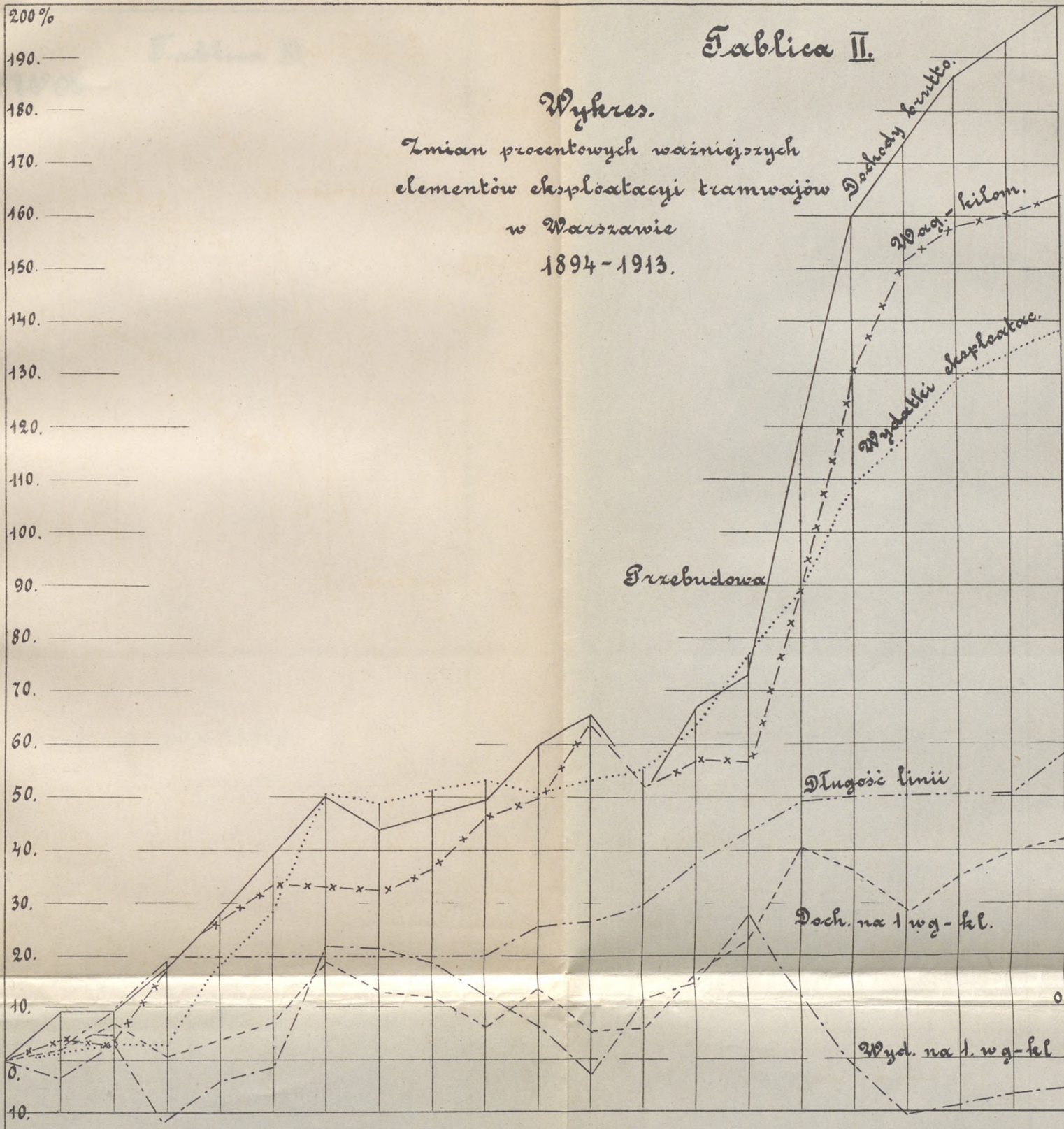


Table II



Tablica II.

Wskres.
 Zmian procentowych wazniejszych
 elementow eksploatacji tramwajow
 w Warszawie
 1894-1913.



1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900. 1901. 1902. 1903. 1904. 1905. 1906. 1907. 1908. 1909. 1910. 1911. 1912. 1913.

T r a k c y a k o n n a e l e k t r y c z n a

Station II

Hydrograph

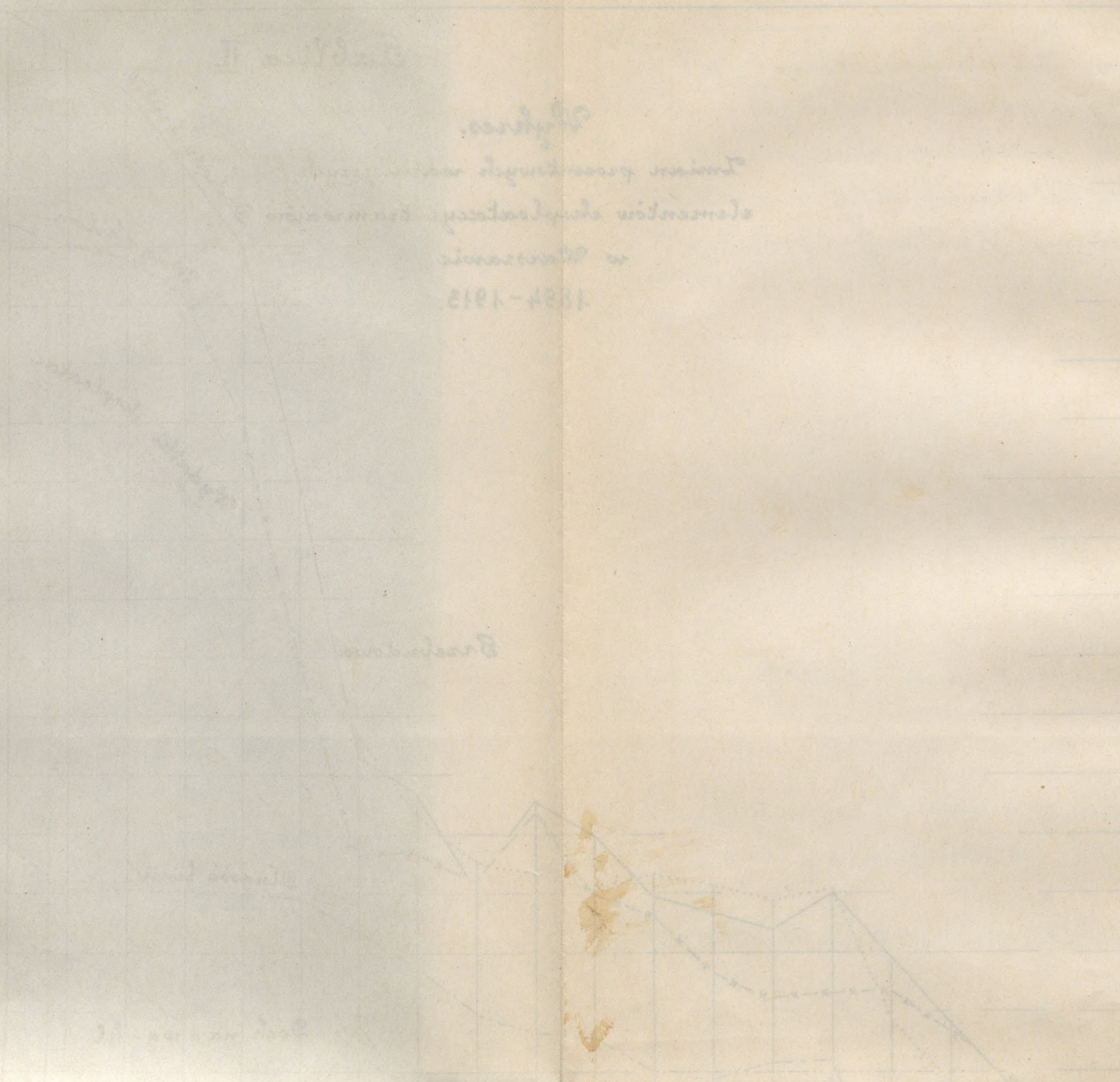
Minimum discharge at station
elementary hydrograph formation
in stream
1884-1891

Discharge

Discharge

Discharge

180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20



Tablica II

Pris.

1897-1900

1901-1904

1905-1908

1909-1912

1913-1916

1917-1920

1921-1924

1925-1928

1929-1932

1933-1936

1937-1940

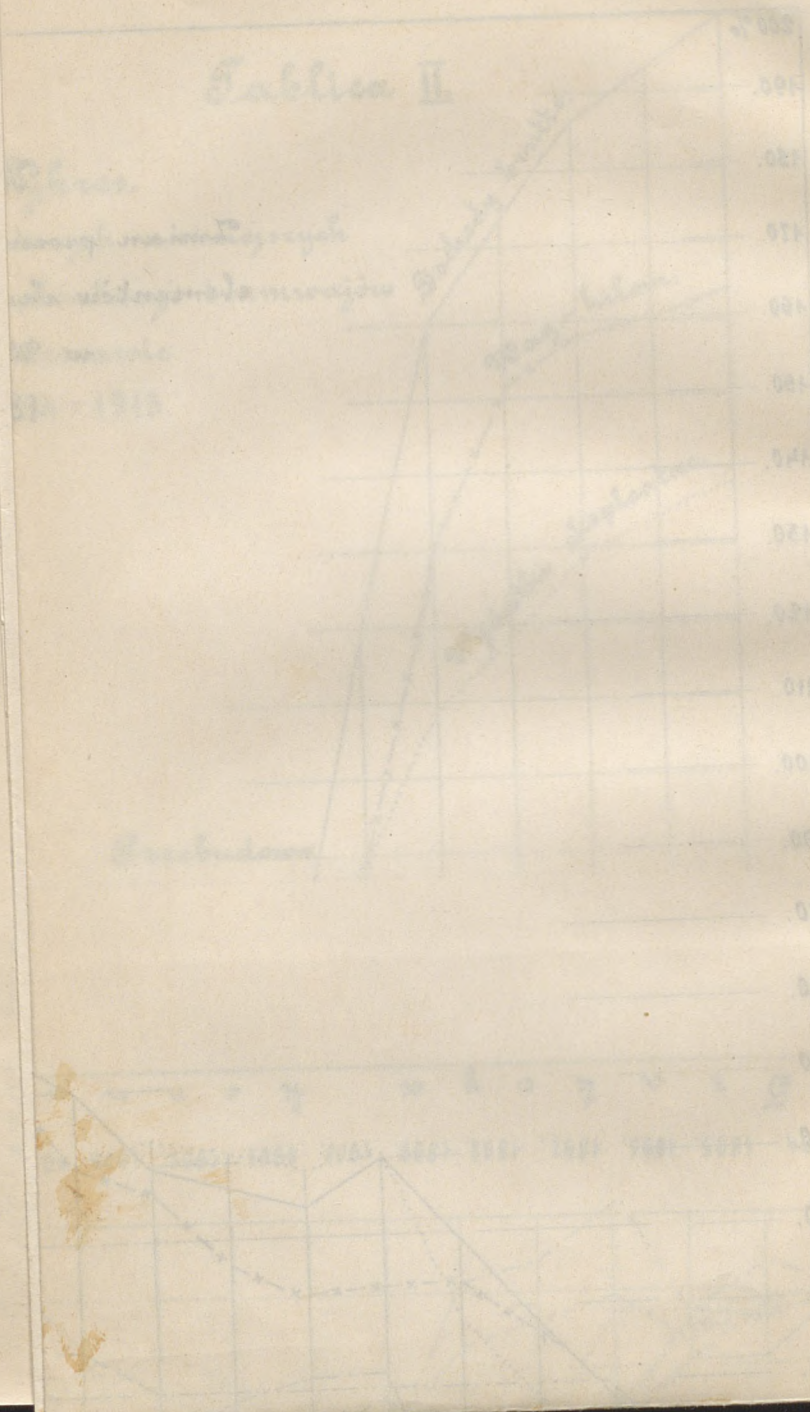


Таблица III

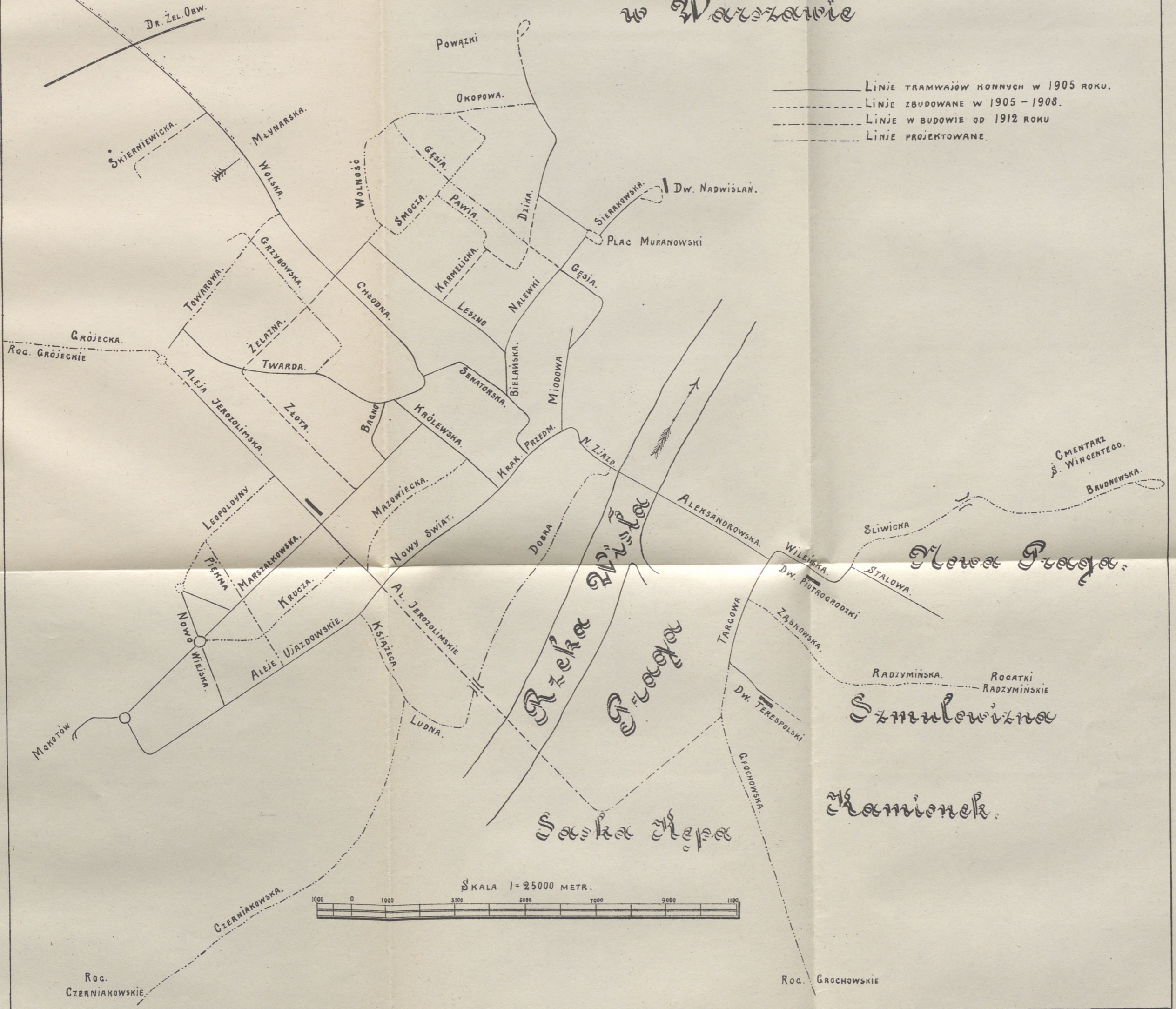
α¹ α² α³ α⁴
ω¹ ω² ω³ ω⁴

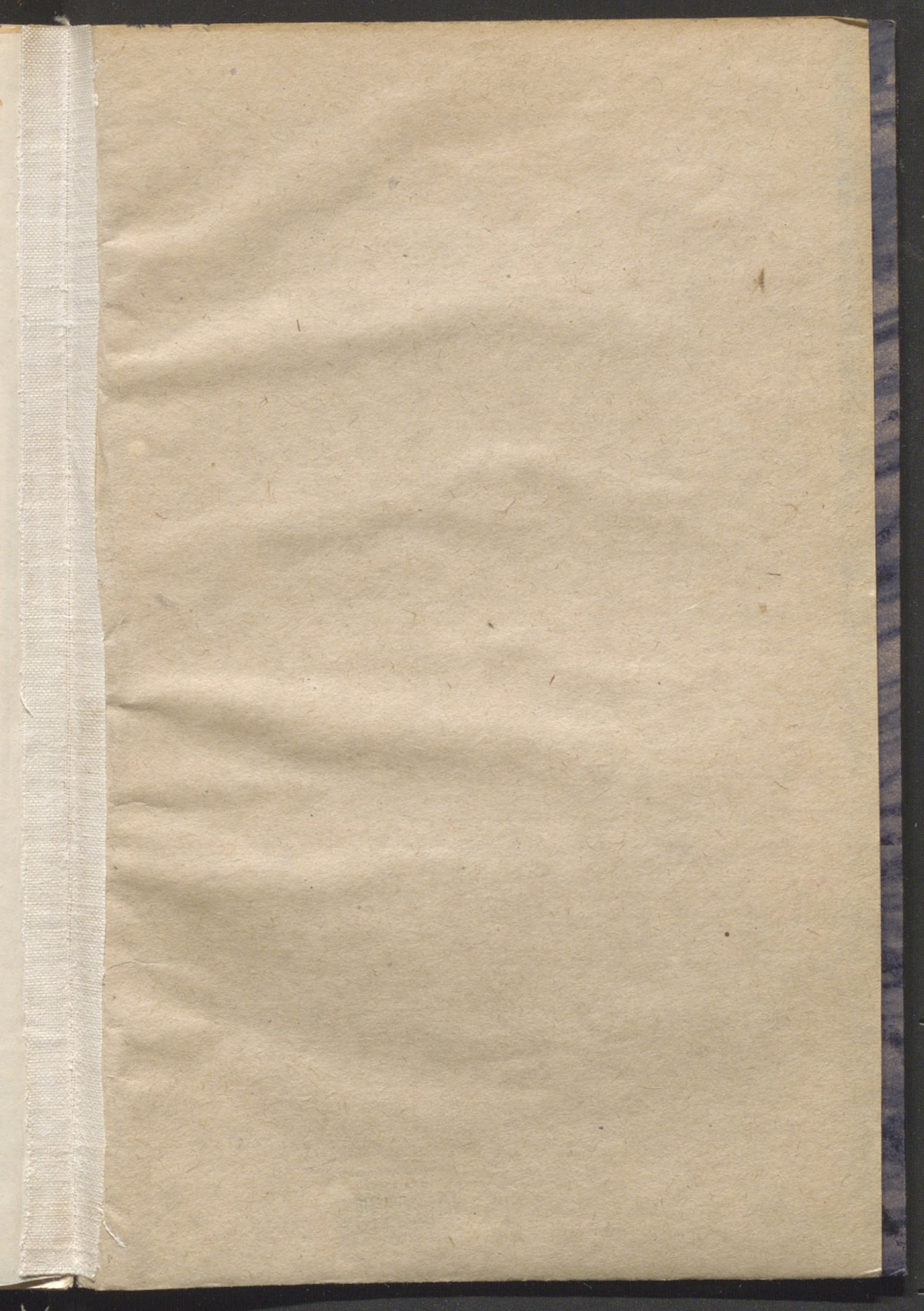
CMENTARZ
PRAWOSŁAWNY

Sieć tramwajowa w Warszawie

Tablica III

- LINJE TRAMWAJÓW KONNYCH W 1905 ROKU.
- LINJE ZBUDOWANE W 1905 - 1908.
- LINJE W BUDOWIE OD 1912 ROKU
- LINJE PROJEKTOWANE





11

Biblioteka Narodowa
Warszawa



30001027260027



65935
