

2883.

TRAMWAY
elektryczny
dla
PRZEMYSŁA.

Nakładem spółki tramwajowej w Przemyśle.

Drukiem Józefa Styńskiego w Przemyśle.





Tramway elektryczny dla Przemyśla.



Ostatnie 25-o lecie stanowi dla naszego miasta epokę rozrostu i wybijania się z rzędu mniejszych miasteczek w szeregu miast stanowiących czoło niejako miast galicyjskich. W tym okresie czasu Przemyśl podwoił się prawie i wyrósł w potężne trzecie w Galicyi miasto, liczące do 60.000 mieszkańców.

Miasto, którego obszar przedtem ograniczał się do dzisiejszego centrum, tj. Rynku, placu na Bramie i kilku ulic między nimi położonych, wzrósł bardzo i rozprzestrzenił daleko swoje odnoża. Ulica 3-go Maja i Węgierska z jednej strony, a ulice: Mickiewicza, Dworskiego i Słowackiego z drugiej strony, rozciągają się na przestrzeni kilku kilometrów od centrum miasta. Niektóre dzielnice dorosły do wielkości miasteczek, np. dzielnica Zasanie, która sama liczy około 18.000 mieszkańców, lub Garbarze liczące 4—5000 mieszkańców.

Każde miasto można porównać z żyjącym organizmem. Sercem jego jest centrum miasta z rynkiem a arteryami, w których życie pulsuje, są ulice. Im ruchliwszem jest to życie pulsujące zarówno w sercu jak i jego arteriach, tem też organizm jest żywotniejszy, tem silniejszy. Tak samo i w mieście: im większa żywotność, tem miasto silniejsze finansowo, tem większy dobrobyt wśród mieszkańców.

Niestety nasze miasto nie ma tej żywotności i tego ruchu jakiegoby się po niem, w stosunku do jego rozmiarów, spodziewać można. Powodem zaś to, iż mimo, w szybkim tem-

pie postępującego zwiększania się naszego miasta, środki komunikacyjne, jakeimi rozporządzaliśmy przed 25-laty, pozostały po dziś dzień niezmienione.

A przecież wraz z powiększeniem się miasta, powinny się także polepszyć środki komunikacyjne, gdyż w przeciwnym razie bardziej odległe kończyny miasta tracą łączność z sercem jego i stanowią raczej osobne samoistne miasteczka, kolonie i wsie, niż części składowe miasta; zarówno bowiem wpływ centrum na dalej położone dzielnice, jak i przeciwnie jest utrudnionym i niedostatecznym.

Zbytecznem chyba byłoby rozpisywanie się nad tem, ile przez to cierpi nasz handel i przemysł, gdyż to każdy wie.

Temu niemożliwemu wprost stanowi rzeczy zapobiedz mógłby tylko nowoczesny, stały środek komunikacyjny, zarówno szybki jak i przystępny dla wszystkich warstw ludności. Takim, nowoczesnym, najtańszym i najbardziej sanitarnym, — gdyż nie wytwarza ani dymu, ani kurzu, — środkiem komunikacyjnym jest tylko tramway elektryczny.

Ten sposób komunikacji jest dostępny zarówno dla kupców jak i dla robotników, mieszkających na najdalszych krańcach miasta, którym ma ułatwić dostanie się do miejsca zajęcia i powrót do domu, dla ich dzieci, uczęszczających do różnych szkół, dalej dla fabryk i warsztatów, które z natury rzeczy muszą się znajdować na odległych punktach miasta, dla urzędników, którzy także nie zawsze mogą mieszkać w pobliżu swych biur, jednym słowem dla wszystkich sfer ludności, zarówno cywilnych jak i wojskowych.

Tramway elektryczny umożliwi dalszy rozwój miasta i pod względem sanitarnym, bo każdy będzie mógł sobie pozwolić na obszerniejsze i zdrowiej położone pomieszkanie a nie będzie zmuszonym cisnąć się w oficynach, lub może nawet w suterenach domów w ciasnych uliczkach centrum miasta położonych. W godzinach wolnych, nie będzie też każdy, chcąc

trochę wolnem powietrzem odetchnąć, spacerować po ulicach miasta i wdychiwać w siebie niezbyt zdrowe powietrze śródmiejskie, lecz będzie mógł, tych kilka wolnych od pracy chwil spędzić za miastem, na świeżem powietrzu.

Nadmienić również trzeba i to, że już częściowo nastąpiła i z czasem musi się dalej rozwijać pewnego rodzaju decentralizacya, gdyż wszystkie większe i ważniejsze nowo powstające instytucye, czy to sąd, czy szpital, czy szkoły, czy to wreszcie fabryki nie mogą się już pomieścić w centrum i muszą być rozlokowane po przedmieściach, a właśnie ta decentralizacya wymaga stanowczo powiązania miasta tramwayem.

Jeszcze dużo możnaby przytoczyć momentów przemawiających za potrzebą założenia tramwaju elektrycznego, ale chyba wystarczy już sam ten fakt, iż cała publika przemyska z niecierpliwością domaga się i oczekuje chwili, w której tramway ukaze się na ulicach naszego miasta.

Celem tej broszurki jest tylko wyjaśnienie tej sprawy w krótkich dla każdego zrozumiałych słowach i danie pojęcia współobywatelom, co kosztuje urządzenie tramwaju, z jakimi kosztami jest połączone utrzymywanie go w ruchu, jakie mogą być dochody i jakim sposobem najłatwiej ten projekt urzeczywistnić można.

Urządzenie tramwaju nie jest wcale tanią rzeczą. Gdybyśmy chcieli odrazu wzdłuż wszystkich, a przynajmniej większej części naszych ulic położyć szyny tramwayowe, to koszt byłyby za wielkie na nasze siły, bo tu rozchodziłoby się o miliony. Jeżeli zaś pójdziemy śladem innych miast, tej samej wielkości co Przemyśl, a nawet większych i ograniczymy się narazie na linie najgłówniejsze, najwięcej uczęszczane i najbardziej rentowne, to kwota potrzebna na założenie i na utrzymanie tramwaju, nie będzie wcale za wysoką.

Zrealizowanie tego ogólnego życzenia ułatwia znacznie wybudowana niedawno z olbrzymim nakładem, według osta-

tnich wymogów techniki, elektrownia, która zresztą także sama na tem skorzysta, gdyż służąc nietylko do oświetlania miasta lecz także do poruszania wozów tramwayowych, ze względu na to, iż poruszać się będzie nie tylko w nocy, ale i w dzień i że personal pozostanie prawie ten sam, gdyż tylko z bardzo nieznacznem powiększeniem, o wiele lepiej będzie się rentować. Oto jeden motyw więcej, przemawiający za potrzebą i możliwością utworzenia tramwayu w Przemyśle.

Z projektowanych linii tramwayowych, ograniczając się na razie do czterech, pierwsza a zarazem najważniejsza łączyłaby Zasanie z miastem i szłaby przez najludniejsze ulice, a to: Trzeciego Maja, Kościuszki, Rynek, ul. Kazimierzowską, plac na Bramie, ul. Mickiewicza aż do toru kolejowego. Ta sama linia koło młyna, skręcałaby na ul. Konarskiego, przechodziłaby obok Sokoła i dalej ul. Dworskiego aż do dworca kolejowego Bakończyce. Druga linia szłaby z Wybrzeża Franc. Józefa od „Wygody“ ul. Jagiellońską, placem na Bramie, ul. Słowackiego aż do cmentarza. Trzecia wreszcie łączyłaby ul. Grunwaldzką a czwarta ul. Strycharską z głównymi liniami. O dalszych liniach, ubocznych, pisać jest narazie rzeczą zbyteczną, gdyż rozgałęzienie się tramwayu należy do dalszej przyszłości. Zresztą koszt tylko zwyż wymienionych linii są już tak wielkie, iż byłoby rzeczą finansowo niepraktyczną odrazu je budować.

Koszt dwu pierwszych linii wynosiłyby, okrągło biorąc 800.000 Koron i te dwie linie byłyby o tyle praktyczne, iż w samem mieście byłyby dwa tory: przez ulicę Kazimierzowską i ul. Jagiellońską, jeden punkt skrzyżowania koło mostu, tuż koło c. k. Starostwa, drugi zaś na placu na Bramie. Linie te umożliwiłyby nietylko komunikację przez całe miasto i z dworcem kolejowym, lecz także na cmentarzu z jednej strony, z drugiej zaś strony ułatwiłyby przystęp do najważniejszych miejsc wycieczkowych t. j. na Zamek i na Budy.

Co do linii przez ulicę Franciszkańską, to byłoby trudniej, gdyż ulica ta ze względów terenowych nie nadaje się wcale pod tramway. Jedną z głównych przeszkód byłby też nazbyt wązki wylot tej ulicy w stronę Rynku.

Jak już wspomniano, kosztą tych dwu linii wynosiłyby 800., najwyżej 900.000 koron. W kwotę tę wliczone są nietylko kosztą budowy linii i szyn, lecz także kosztą budowy wozów i remizy, powiększenie elektrowni przez potrzebne maszyny — jednym słowem wszystkie możliwe koszty.

Linie te byłyby jednotorowe, z torami do wymijania. Długość ich wynosi nie całe 6 kilometrów; Kursować ma 8—10 wozów motorowych z przeciętną szybkością 12 kilom. na godzinę. Ruch byłby 6—8 minutowy, na placu na Bramie a przed mostem 3—4 minutowy.

Dla lepszej orientacji dodajemy mały plan miasta w którym linie tramwayowe są wykreślone czerwono.

Spróbujemy podać mały bilans, by dać pojęcie Szan. Czytelnikom, iż budowa tramwayu nie jest rzeczą tak ryzykowną, za jaką ją podają jej przeciwnicy.

Ludność i stosunki naszego miasta dają wskazówkę na prawdopodobną frekwencyę w ilości 6.000 biletów dziennie. Licząc jednak tylko 5.000 biletów i to w cenie od 8—24 hal., przeciętnie zaś po 14 hal. otrzymamy następujący rachunek:

$$5000 \times 14 \text{ hal.} = 70.000 \text{ hal.} = 700 \text{ koron}$$

to byłby dzienny dochód, zaś pomnożywszy kwotę 700 kor. przez 360, t. j. ilość dni w roku: 360×700

otrzymamy kwotę 252.000 koron, która to kwota przedstawia nam dochód roczny. Zważywszy zaś, iż utrzymanie tramwayu rocznie kosztowałoby 150.000 kor.

przeto po odjęciu od 252.000

$$\underline{150.000}$$

pozostanie nam kwota 102.000 koron, która będąc czystym zyskiem, pozostaje na amortyzacyę i oprocentowanie. Z tego

prostego rachunku widać, że tramway elektryczny może się u nas, mimo mniejszych stosunków, taksamo dobrze rentować, jak się rentuje we Lwowie i Krakowie, gdyż kwota 100.000 kor. czystego zysku, jest, jak na początek wcale wielką. Nie ulega kwestyi, że frekwencya może być mniejszą, ale też może być i większą. W każdym razie nie można nazwać budowy tramwayu przedsiębiorstwem ryzykownem. Zaznaczyć też musimy, że powyższe cyfry nie zostały tendencyjnie zmyślane, lecz przedstawiliśmy je tutaj na podstawie obliczeń zestawionych przez jedną z wielkich firm instalacyjnych, która tu na miejscu badała stosunki.

Nasuwa się teraz pytanie, kto właściwie będzie ten tramway budował? Skąd wziąć na to fundusze?

Być może, że Świetna Rada miejska przyjdzie do przekonania, że to życzenie ogółu jest kwestyą żywotną i rzeczywistą potrzebą dalszego rozwoju miasta, a do tego jest tak mało ryzykownem zrealizowanie tej myśli, że miasto samo, jako takie weźmie się odrazu do wykonania tego planu. O ile jesteśmy poinformowani, niema ani jednego radnego, któryby wprost był przeciwny urzeczywistnieniu tego planu.

Obcych przedsiębiorstw finansowych, któreby chętnie przyłożyły rękę do tego interesu niebrak, jednakże Magistrat nasz nauczony, bolesnem niestety doświadczeniem tego rodzaju, niedopusći chyba do tego, by koncesyję tę oddać w obce ręce, by nienarażić się na zapłacenie po kilku latach grubych sum, odkupując ten interes.

Uwzględniając to, że miasto nasze ma przed sobą bardzo ważne inwestycje i że trudno by było wyłożyć sumę potrzebną na budowę tramwayu, przychodzimy z następującym projektem: kwotę potrzebną, licząc ją na 900.000 kor. podzielić należy na 3 części, a to: jedną część niech da obywatelstwo w formie udziałów, drugą: firma instalująca, a trzecią miasto, jako takie, z tem, iż z udziałów pozostających

w posiadaniu przedsiębiorstwa, miasto miałoby prawo odkupować rokrocznie tyle udziałów, ileby zechciało. Tak stworzyłaby się spółka tramwayowa, w której miasto miałoby zawsze głos decydujący.

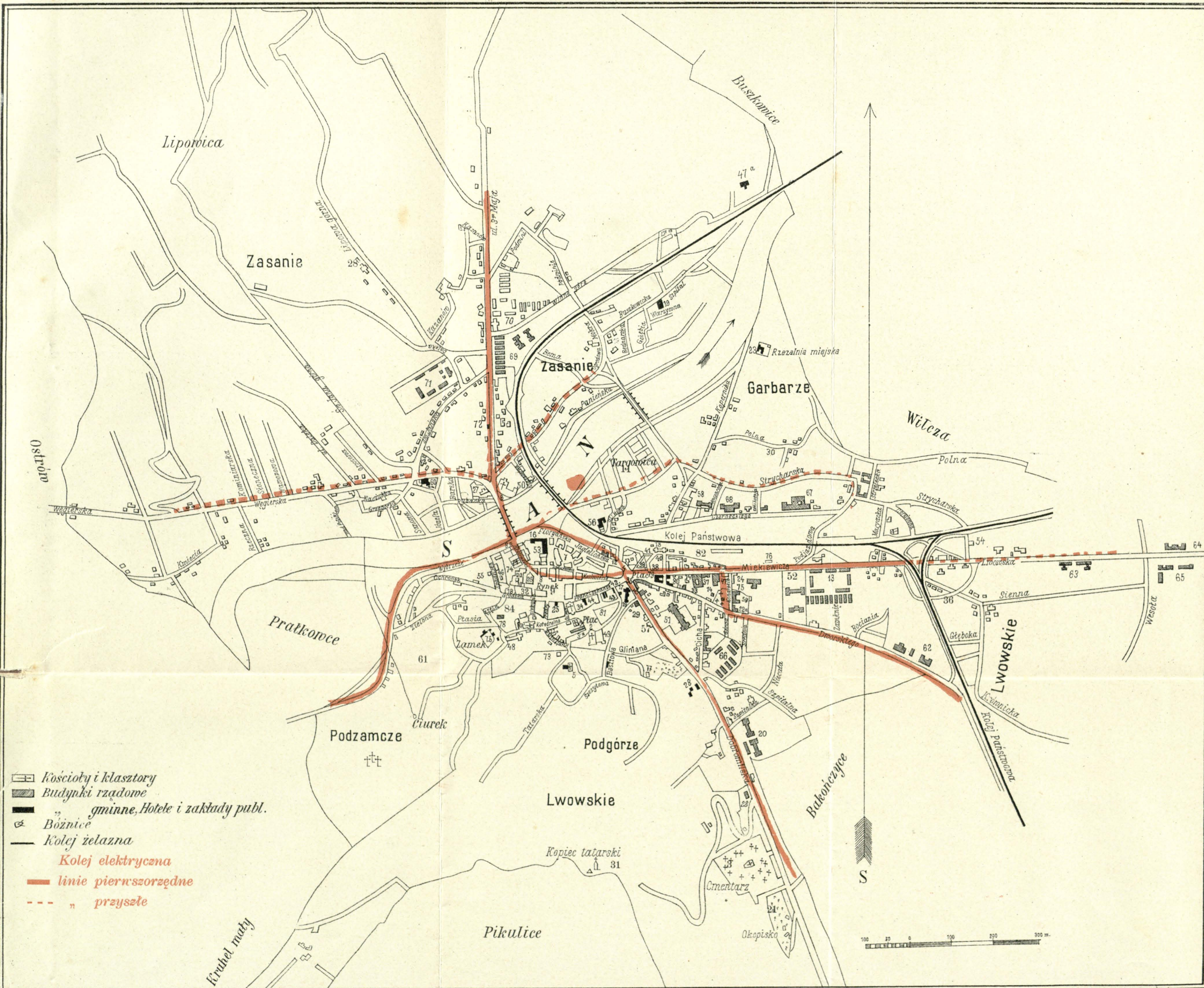
Gdyby się pokazało, że i ta kwota 900.000 kor. jest za wysoka, tobyśmy się mogli narazie ograniczyć do jednej linii, któraby kosztowała 400—500.000 kor.

Obywatele przemyscy! Budowa tramwayu elektrycznego, leży w naszym własnym interesie; każdy z nas będzie korzystał z tego środka komunikacyjnego, a także miasto jako takie będzie się rozrastać i naprzód postępować. Dlatego każdy obywatel miasta i każdy zwolennik jego rozwoju i postępu, powinien się przyczynić do tej akcji. W pierwszej zaś linii właściciele realności, fabryk i warsztatów powinni czynnie popierać tę myśl i przystępować do spółki z udziałami, gdyż ich realności i przedsiębiorstwa podskoczą przez łatwiejszą komunikację w górę, tak iż kwoty włożone przez nich w formie udziałów w przedsiębiorstwo tramwayowe będą odzyskane już przez podwyższenie wartości realności.

Każdy z obywateli chcący przystąpić z udziałem do spółki zechce łaskawie podpisać deklarację, które są wyłożone u WPana Józefa Styfiego w Rynku l. 18.

Przemysł, w październiku 1910.

PLAN MIASTA PRZEMYŚLA.



- Kościół katedralny obrz. łac.
- " " " grecko-kat.
- Cmentarz
- a) Kościół Serca Pana Jezusa (Pojezuicki).
- Kościół OO. Reformatów.
- Klasztor PP. Karmelitanek
- Kościół PP. Benedyktynów
- Świątynia izraelska
- Magistrat
- a) Towarz. zal. „Wira” i kawiarnia „Habsburg”
- Główna strażnica wojskowa stara (Hauptwache)
- C. k. Sąd obwodowy
- Targowica
- Bank izraelski
- C. k. Dyrekcja inżynierii wojskowej
- Komenda placu
- a) Bank austro-węgierski
- Dworzec kolei państwowej
- Straż ogniowa miejska
- Wieża zegarowa
- Kasyno wojskowe
- Budynek starego szpitala powszechnego
- a) Szpital powszechny nowy
- b) Przytulisko „Brata Alberta”
- Koszary 9. pułku piechoty
- Nowe okopisko
- Dom ubogich
- a) Gmach „Sokoła”
- Rzeźnia miejska
- Młyn parowy Fränkla i Spki
- Drukarnia i biuro spedycyjne Styńskiego
- Pomnik Adama Mickiewicza
- Fabryka „Wulkan”
- Strzelnica wojskowa
- Fabryka fortepianów Woronieckiego
- Cegielnia
- Zniesienie
- Rada powiatowa i sklep bławatny p. Piskorza
- Komenda korpusna
- Kościół i klasztor OO. Franciszkanów
- Hotel „Przemyski”
- Wiadukt
- Hotel „Wiktoria”
- Handel win i nasion Cieślińskiego
- Hotel „Europejski”
- Pasaż Gansa i kawiarnia „Grand”
- Restauracja kolejowa
- Ulica Franciszkańska
- Apteka pod „Opatrznością”
- Plac „Zboru ewangelickiego”
- Ulica Dobromilska
- Lazienki „Wandy”
- Centralna stacja elektryczna
- a) Rakarnia miejska
- Seminaryum obrz. łac.
- Seminaryum obrz. gr. kat.
- C. k. Seminaryum nauczycielskie żeńskie
- Gimnazjum I. polskie i II. ruskie
- Ujeżdżalnia wojskowa
- Szkoła miejska św. Jadwigi
- Szkoła miejska na „Błoni”
- Ochronka św. Jadwigi i Bursa
- Wiadukt
- Świątynia izraelska
- Sąd garnizonowy
- Szkoła ludowa im. Konarskiego męska i żeńska
- Szkoła lud. im. Kantego męska
- Plantacje miejskie
- Kasarnie obrony krajowej
- Trenu
- Artylerii
- Dragonów
- Piekarnie wojskowe i magazyn zaopatrzenia
- Kasarnie
- Koszary
- Koszary
- C. k. Posterunek żandarmerii
- Instytut ruskich dziewcząt
- Dom narodny
- Budynek Stowarzyszenia „Gwiazdy”
- Zamek
- Stare okopisko
- Inspektor podatkowy
- Towarzystwo zaliczkowe rolne
- Zakład uniformów wojsk. Sapaka
- Towarzystwo zaliczk. rzemieślników i rolników
- Filia krakowskiego Towarzystwa ubezpieczeń
- Bursa ludowa
- Dom św. Józefa Tow. „Przyjaźń” i „Kościuszki”

201