

100 zł huk

SPRAWOZDANIE

**Dyrekcji Gostyńskiej Kolei Powiatowej
za czas od 1. V. 1925 — 31. III. 1930 r.**

I. Opis Kolei

O g ó l n e.

Właścicielem Gostyńskiej Kolei Powiatowej jest Powiatowy Związek Komunalny w Gostyniu.

W myśl przepisów administracyjnych Gostyńskiej Kolei Powiatowej, uchwalonych przez Sejmik Powiatowy w dniu 3. III, 1904 r. prawa właściciela Kolei Powiatowej zastępuje każdorazowy Starosta, jako Przewodniczący Wydziału Powiatowego.

Dla spraw ogólnej kontroli, uchwalenia budżetu, badania i przyjęcia zamknięć rachunkowych, ustalenia wysokości przelewów na fundusze odnowień i rezerw oraz ustalenia taryf i rozkładów jazdy, istnieje jako organ uchwalający Wydział Administracyjny Gostyńskiej Kolei Powiatowej, w skład którego wchodzi :

1. Starosta Powiatowy, jako przewodniczący.
2. Przedstawiciel Pana Wojewody w Poznaniu.
3. Przedstawiciel Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
4. Przedstawiciel Starostwa Krajowego w Poznaniu.
5. Przedstawiciel Wydziału Powiatowego w Gostyniu, jako kierujący ruchem kolei.

Pozatem wchodzi w skład Wydziału Administracyjnego jako członkowie z głosem doradczym 2 osoby wybrane przez Wydział Powiatowy w Gostyniu.

Gostyńską Kolej Powiatową pobudowano i uruchomiono na podstawie zezwolenia, udzielonego w myśl ustawy o kolejach małych i prywatnych dojazdowych z dnia 28. VI. 1892 r. i służy ona do przewozu osób i towarów.

Budowę kolei rozpoczęto 20. VIII. 1903 r., ruch osobowy rozpoczęto 12. IX. 1904 r., zaś ruch towarowy 1. XII. 1904.

Administrację Kolei od czasu uruchomienia aż do 1. V. 1925 r. sprawowała Firma Lenz et Co. w Berlinie przez swój oddział w Wrocławiu względnie po powstaniu Państwa Polskiego w Rawiczu.

Firma ta, z powodu mającej nastąpić jej likwidacji nie czyniła od szeregu lat żadnych większych napraw, tak na torze, w budynkach jak i w taborze, przyprowadzając kolej powiatową do zniszczenia

W myśl uchwały Sejmiku Powiatowego z dnia 30. IV. 1925 r. przejął całkowitą administrację kolei Wydział Powiatowy w Gostyniu z dniem 1. V. 1925 r. W dniu przejęcia był stan kolei bardzo zły. Musiano przystąpić gwałtownie do naprawy a szczególnie do wymiany podkładów oraz zakupu 2 parowozów.

Gostyńska Kolej Powiatowa ma swój początek w mieście powiatowym Gostyniu, gdzie połączona jest z urządzeniami dworca Polskich Kolei Państwowych i które częściowo współużywa.

Trasa jest jednotorowa i ułożona na własnym gruncie. Rozpiętość toru wynosi 1435 m/m. Budowa nawierzchni dozwala nacisk kół do 6 tonn; cała trasa tworzy prostą linię w 72⁰/₀, łuki zaś w 28⁰/₀. Na poziomą część przypada 29⁰/₀ trasy, na wzniesienia zaś 71⁰/₀. Najwyższe wzniesienie wynosi 1:62 zaś najmniejszy promień łuku wynosi 250 m.

Trasa głównej linii biegnie w kierunku południowym przez miasto i dworzec P. K. P. Krobia do Gostkowa, gdzie łączy się z koleją prywatną Rawicz—Kobylin. Długość trasy głównej wynosi 27,250 km. W Krobi posiada Gostyńska Kolej Powiatowa własny dworzec Krobia-Miasto, pozatem pociągi wjeżdżają i wyjeżdżają na dworzec P. K. P. Krobia, gdzie krzyżują linię P. K. P. Leszno-Ostrów. Na stacji Gostyń nie posiada Kolej Powiatowa własnych torów, lecz używa wyłącznie torów i urządzeń P. K. P. Na stacji P. K. P. Krobia współużywa Kolej Powiatowa dworzec i urządzenia oraz krzyżuje tory Kolei Państwowych, posiada natomiast własne tory i zwrotnice na południowej stronie dworca P. K. P. Krobia, połączone dla celów zdawczych z torami Kolei Państwowych.

Przy głównej linii Gostyń—Gostkowo położone są następujące przystanki :

w klm.	0,000	dworzec P. K. P.	Gostyń (współuż. P. K. P.)
" "	2,290	przystanek	Grabonóg
" "	5,370	"	Taniecznica
" "	6,460	"	Bodzewo
" "	7,430	"	Bodzewko
" "	8,480	"	Ziółkowo
" "	10,090	"	Domachowo
" "	13,660	"	Wymysłowo
" "	17,580	"	Krobia-miasto
" "	19,730	"	Krobia P. K. P. (współużywanie P. K. P.)
" "	22,120	"	Ciołkowo
" "	26,830	"	Niepart
" "	27,330	"	Gostkowo (współużywanie Kolei Prywatnych Rawicz—Kobylin).

Na stacji Domachowa (klm. 10,090) rozpoczyna się boczna linja Gostyńskiej Kolei Powiatowej i biegnie w kierunku południowo-zachodnim do Karca, gdzie łączy się przez własny tor łącznikowy z torami Kolei Państwowych na linii P. K. P. Leszno-Ostrów. Długość bocznej linii wynosi 19,730 klm.

Przy bocznej linii Domachowo—Karzec położone są następujące przystanki :

w klm.	0,000	przystanek	Domachowo
" "	3,020	"	Ziółkowo-folwark
" "	5,800	"	Sikorzyn
" "	7,630	"	Pijanowice
" "	9,690	"	Grodzisko
" "	12,300	"	Łęka-Wielka
" "	15,690	"	Rokosowo
" "	19,730	"	Karzec

Planum nawierzchni.

Górna szerokość nasypu wynosi 4,20 m. przy uwzględnieniu skarpów w stosunku 1:1,5. Od tej normy odstąpiono tylko w kilku miejscach, gdzie rodzaj gruntu na to pozwalał.

Przejścia drogowe.

Gostyńska Kolej Powiatowa przecina wzdłuż swoich linii 6 szos i 114 dróg dojazdowych i polnych.

Dla odprowadzenia wód zbierających się w rowach wzdłuż torów wbudowano pod powyższymi drogami odpływy z rur cementowych odpowiedniej wielkości.

Przepusty i mosty.

Jako takie urządzono pod torami:

- a) 54 przepusty z rur cementowych, średnicy 0,30—0,90 mtr.
- b) 5 przepustów z kamieni względnie murowane, średnicy 0,50—1,00 mtr.
- c) 12 przepustów względnie mostów murowanych rozpiętości od 1—10 mtr.
- d) wiadukt nad drogą.

Nawierzchnia.

Nawierzchnię toru zbudowano z szyn stalowych przeważnie w sztukach 10 mtr. długich i 24,390 klg. ciężkich pro mtr. bieżący, pozwalających nacisk kół do 6 tonn. Szyny są o profilu 115 m/m wys. 52 m/m szer. główki i 90 m/m szer. stopki. Podkłady są częściowo dębowe, częściowo sosnowe; sosnowe zaś przeważnie impregnowane, 2,50 mtr. długie w przekroju 15×20—24 cm. Na 10 mtr. szyn przypada 11 podkładów. Szyny ułożono na podkładach przy użyciu podkładek żelaznych i przymocowano je przy każdej podkładce żelaznej dwoma gwoźdźmi szynowymi. W łukach o promieniu 500 mtr. i mniej przymocowano szyny trzema gwoźdźmi szynowymi przy każdej podkładce żelaznej, a zamiast podkładek zwykłych użyto podkładek hakowych. Przy zwrotnicach zaś przymocowano szyny zapomocą wkrętów.

Długości torów wynoszą:

w głównej linii — tor główny	27,250 klm.
tor boczne	4,070 "
w bocznej linii — tor główny	19,730 "
tor boczne	1,580 "

Zwrotnice.

Zwrotnice posiadają:

Dworzec	Krobia-Miasto	8 sztuk
przystanek	Domachowo	5 "
"	Karzec	4 "
"	Łęka-Wielka	3 "
"	Krobia P. K. P.	5 "

Wszystkie dalsze przystanki posiadają po 2 zwrotnice, przez co możliwe jest przesuwanie wagonów na tory boczne (ładunkowe).

S y g n a ł y.

Dla utrzymania łączności w ważniejszych przystankach oraz dla sygnalizacji przybycia pociągów na stacje P. K. P. Gostyń, Krobia i Karzec urządzono za zgodą Dyrekcji Poczł i Telegrafów w Poznaniu połączenia telefoniczne. Czynnych jest 12 aparatów telefonicznych.

Dworce i przystanki.

Dworzec Krobia-Miasto jest centralą Gostyńskiej Kolei Powiatowej i stacją dla parowozów. Wszelki ruch pociągów wychodzi z tego dworca. Dla tego też tory są tu obszerniejsze, aniżeli na innych przystankach Kolei Powiatowej. Jest tu osobna parowozownia z przybudowanym warsztatem i kuźnią. Warsztat zaopatrzono w ostatnim roku w tokarkę do obróbki metalu z zapędem o motorze spalinowym, oraz w aparat do spawania autogenicznego. Prawie wszystkie naprawy taboru i urządzeń ruchu wykonuje się w własnym warsztacie. W domu stacyjnym Krobia-Miasto znajdują się mieszkania służbowe dla zawiadowcy stacji i dla jednego dalszego urzędnika ruchu oraz lokale służbowe i poczekalnia. W osobnej przybudówce mieści się lokal dla przyjmowania przesyłek drobnicowych.

Na innych przystankach z wyjątkiem Gostynia, Karca i Krobi P. K. P. posiada Kolej Powiatowa własne budynki, w których mieści się jedna ubikacja dla przechowania przesyłek drobnicowych. Pozatem mieszczą się w tych budynkach otwarte poczekalnie na przystankach Bodzewo, Bodzewko, Domachowo i Wymysłowo.

Dworzec Domachowo, gdzie rozpoczyna się linja boczna do Karca, posiada, oprócz jednego toru bocznego (ładunkowego) podobnie jak na wszystkich innych przystankach, jeden dalszy tor boczny, umożliwiający przetaczanie wagonów, konieczne ze względu na odgałęzienie kolei.

Stacje wodne dla zaopatrzenia parowozów w potrzebną wodę urządzono na dworcu Krobia-Miasto i na dworcu Pijanowice. Ostatnia czynna tylko częściowo i to w czasie kampanji burzanej. Pozatem zaopatruje się parowozy w potrzebną wodę na dworcu P. K. P. Gostyń, gdzie również w czasie kampanji bur-

czanej zabiera się wodę do specjalnego basenu w brankardzie na dalsze potrzeby.

Wagi wagonowe znajdują się na stacjach Krobia-Miasto i Łęka-Wielka.

T a b o r.

Gostyńska Kolej Powiatowa posiada :

- 3 lokomotywy 3-osiowe i to Nr. 3 w wadze 24 tonn, Nr. 4 o wadze 32 tonn i Nr. 5 o wadze 28 tonn.
- 1 lokomotywę w likwidacji. (Uszkodzoną przy wypadku w r. 1928. Części tej lokomotywy zużywa się do naprawy innych lokomotyw).
- 2 brankardy w tem jeden zaopatrzony w basen do przewozu wody o pojemności 10 mtr. kb.
- 1 wagon osobowy 2 osiowy z przedziałem II/III kl.
- 1 " " 2 " " " II/III, IV kl.
- 1 " " 2 " " " III/IV kl.

Pozatem wstawiono swego czasu do parku Kolei Państwowych 12 wagonów towarowych krytych o ładowności 15 tonn w tem 4 z hamulcem, oraz 39 wagonów towarowych otwartych o ładowności 15 tonn w tem 13 z hamulcem. Umowę zawartą swego czasu z Kolejami Pruskimi wypowiedziała Okręgowa Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu na dzień 1. VII, 1927 r. Wagony natomiast znajdują się nadal w parku P. K. P.

Do nowej umowy dotyczącej wstawienia wagonów towarowych do parku P. K. P. dotąd mimo wszelkich domagań się i interwencji nie doszło ; Ministerstwo Komunikacji obecnie dopiero opracowuje projekt ramowej umowy w sprawie używania taboru kolejowego przez normalno-torowe koleje prywatne i samorządowe.

W roku 1927 odebrano od P. K. P. 4 wagony towarowe otwarte w tem 1 z hamulcem, które oznaczono G. K. P. Nr. 0001 - 0004 i używa się wyłącznie do potrzeb wewnętrznych. Pozatem wszelkich potrzebnych wagonów towarowych tak w ruchu wewnętrznym jak i przejściowym na P. K. P. względnie na Kolej Kobylin—Rawicz dostarczają Koleje Państwowe, za co opłaca Gostyńska Kolej Powiatowa czynsz według przepisów R. I. V. § 9 i to obecnie za czas do 3 dni i jeden wagon po 0,80 fr. szwajc.

Co do zastosowania tych samych przepisów w stosunku do Gostyńskiej Kolei Powiatowej za wagony wstawione do parku P. K. P. podniesiono odpowiednie pretensje w Dyrekcji Okręgo-

wej Kolei Państwowych w Poznaniu. Sprawa nie została dotąd rozstrzygniętą przez Ministerstwo Komunikacji.

Pretensje Gostyńskiej Kolei Powiatowej wobec Skarbu Państwa z tego tytułu sięgają kwoty około 150 000.— zł.

II. Wydajność.

Według obecnego rozkładu jazdy wydajność dzienna wynosi 174 pociągo-kilometrów, która w czasie kampanji buraczanej powiększa się na 209 pociągo-kilometrów.

W kierunku Gostyń—Gostkowo kursują dziennie :

1 pociąg mieszany na całej linii.

1 " " z Gostynia do Krobi P. K. P.

1 " " z Krobi-Miasto do Gostkowa.

1 " " z Krobi-Miasto do Krobi P. K. P.

1 " towarowy z Gostynia do Domachowa.

Pozatem w czasie kampanji buraczanej kursuje 1 pociąg towarowy z Gostynia do Krobi-Miasto.

W przeciwnym kierunku kursują dziennie :

1 pociąg mieszany z Gostkowa do Gostynia.

1 " " z Krobi P. K. P. do Gostynia

1 " " z Gostkowa do Krobi-Miasto.

1 " " z Krobi P. K. P. do Krobi-Miasto.

1 " towarowy z Domachowa do Gostynia,

a w czasie kampanji buraczanej pozatem 1 pociąg mieszany od Krobi-Miasto do Gostynia.

Na linii bocznej Domachowo—Karzec kursuje dziennie jeden pociąg towarowy tam i zpowrotem, poza kampanją buraczaną jedynie tylko w razie potrzeby.

Dla przeprowadzenia powyższego rozkładu jest dziennie jedna lokomotywa w ruchu, druga w rezerwie ; w czasie zaś kampanji buraczanej są dwie lokomotywy w ruchu a trzecia w rezerwie.

Wykorzystanie i praca taboru przedstawia się następująco :

1. P a r o w o z y.

Przejechały kilometrów :

W okresie	z pociągiem	średni przebieg dzienny
W roku 1925	59 130	162 klm.
Od 1. I. 26 do 31. III. 1927 r. (5 kwartałów)	68 686	150,6 klm.
Od 1. 4. 27 r. do 31. 3. 1928 r.	53 657	147 klm.
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 1929 r.	54 575	149 klm.
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 1930 r.	55 721	152,7 klm.

2. W a g o n y.

Przejechały kilometrów :

W okresie	Ogółem	Przypada na wagony					
		osobowe	%	towarowe ładowane	%	towarowe próżne	%
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 1929 r.	284 983	133 619	46,9	85 051	29,9	66 313	23,2
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 1930 r.	273 052	132 696	48,6	78 900	28,9	61 456	22,5

Z czasu poprzedniego brak dokładnych danych, ponieważ nie prowadzono statystyki pracy wagonów.

Ogółem było w ruchu :

W okresie	Wagonów osobowych	Wagonów towar. ładowanych	Wagonów towarowych próżnych
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 1929 r.	1090	7206	6221
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 1930 r.	1161	5728	4835

Z czasu poprzedniego brak danych, ponieważ nie prowadzono statystyki wagonów.

3. Pociągi:

W okresie	Wykonano pociągów	Ilość pociągokilometr.	Ilość osio-kilometr.	CieŜary poc. tonn brutto
W roku 1925	3 669	59 130	brak danych	brak danych
Od 1. 1. 26 r. do 31. 3. 27 r. (5 kwart).	4 525	68 686	dto.	dto.
Od 1. 4. 27 r. do 31. 3. 28 r.	3 454	53 657	dto.	dto.
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 29 r.	4 205	54 575	567 230	222 696
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 30 r.	4 246	55 721	539 580	185 000

III. Wyniki eksploatacji.

a) Taryfa.

Według własnej taryfy Gostyńska Kolej Powiatowa pobierała:

1. za przewóz osób stawki P. K. P. zwiększone o 25⁰/₀ w kl. II i III, a zwiększone o 50⁰/₀ w klasie IV,
- 2) za przewóz bagaŹu stawki od 0,12 zł do 0,60 zł za 10 kg. zaleŹnie od odległoŹci przewoŹu,
3. za przewóz towarów opłaty przewozowe, przewidziane w częŹciach II-V taryfy P. K. P. z podwyŹszeniem o 25⁰/₀. Dodatek ten nie pobierano przy przewoŹie zboŹa, ziemniaków, siana, słoŹy, ospy, zwierząt żywych, drzewa, narzędzi węgla, wapna palonego, cegieł, kamieni, piasku, Źwiru, da-chówek, cementu i sztucznych nawoŹów.
4. Obecnie od 1 kwietnia 1930 r. pobiera się za przewóz, osób, bagaŹu i towarów stawki nowej taryfy P. K. P. bez podwyŹszeń. Zatwierdzenie co do pobierania tych stawek

przez Ministerstwo Komunikacji w toku. Pozatem wniesiono do Ministerstwa Komunikacji o włączenie Gostyńskiej Kolei Powiatowej do taryfy PKP. według zasad podanych na wstępie do Części II zeszyt I taryfy towarowej w punkcie II—3.

b. Frekwencja.

1. Ruch osobowy:

W okresie	Ilość przewiezionych osób	Ilość osobowo klm.	Dochód z przewozu osób	
			zł	gr
W roku 1925	42 016	540 300	19 596	20
Od 1. 1. 26 r. do 31. 3. 27 r.	53 745	593 900	32 367	74
Od 1. 4. 27 r. do 31. 3. 28 r.	43 382	508 200	34 597	92
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 29 r.	38 620	374 283	41 800	01
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 30 r.	23 883	216 559	27 252	73

Ruch osobowy zmniejszył się wskutek uruchomienia przez osoby prywatne linii autobusowych konkurencyjnych.

2. Przewóz bagażu.

W okresie	Przewieziono bagażu		Ilość tonno-km. bagażu	Dochód z przewozu bagażu	
	sztk.	kg.		zł	gr
W roku 1925	brak dan.	brak dan.	brak danych	13	84
Od 1. 1. 26 r. do 31. 3. 27 r.	dto	41000	456	297	07
Od 1. 4. 27 r. do 31. 3. 28 r.	dto	27000	313	279	69
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 29 r.	657	15102	207	399	98
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 30 r.	355	8647	122	317	52

3. Przewóz towarów:

W o k r e s i e	PRZYPADŁA NA		Ilość tonno-km. towarów netto	Ilość tonno-km. wagonów bez ładunków	Ogółem brutto tonno-km.	Dochód z przewozu towarów zł	gr
	buraki	inne towary					
W roku 1925	Ogółem przewieziono towarów 75 300	brak danych	1023600	1930000	2953600	169 407	53
Od 1. 1. 26 r. do 31. 3. 27 r.	79 000	dto.	872200	2031700	2803900	240 932	45
Od 1. 4. 27 r. do 31. 3. 28 r.	79 800	dto.	950500	1879400	2829900	256 284	33
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 29 r.	105 243	56 656	1082744	1166240	2968984	294 088	10
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 30 r.	107 364	60 060	2839045	1051349	3880394	304 469	70

Jak wynika z powyższego zestawienia powiększył się przewóz towarów w ostatnich dwóch latach tak, że dochody z ruchu towarowego pokrywają w zupełności ubytek w ruchu osobowym i bagażowym, zmniejszonym wskutek komunikacji autobusów.

c) Wypadki kolejowe.

W dniu 16. VI. 1928 r. wykołcił się pociąg na przystanku Rokosowo. Powodem wykołczenia była zbrodniczą ręką rozmontowana zwrotnica. Uszkodzeniu uległy 2 wagony towarowe, będące własnością P. K. P., 2 wagony należące do Kolei Rzeszy Niemieckiej oraz parowóz Gostyńskiej Kolei Powiatowej. Oprócz tego doznali uszkodzeń cielesnych maszynista, palacz i hamulczy. Sprawców zamachu nie wykryto; straty materialne pokryło Towarzystwo Ubezpieczeniowe „Vesta“ w Poznaniu.

Huragan, szalejący w okolicy w dniu 4. VII. 1929 r. wyrócił budynki Gostyńskiej Kolei Powiatowej na przystankach Bodzewo i Domachowo, mieszczące lokale dla przechowania przesyłek drobnicowych i poczekalnie. Budynki te były pobudowane z cegieł (mur pruski) i już dość słabe. Na miejscu wyróconych budynków pobudowano nowe i to fundament z cegieł a budynek z drzewa. Wydatki z tem złączone pokryto z fundusów budżetowych.

d) Utrzymanie taboru.

Zużycie węgla i smarów wynosiło :

W o k r e s i e	W ę g i e l		S m a r y	
	na 1 pa- rowozo- km. klg.	na 1000 brut. ton. klm. klg.	na 1000 parowo- zo-klm. klg.	na 10000 osio- klm. kg.
W roku 1925	14,5	202	38,7	15,3
Od 1. 1. 26 r. do 31. 3. 27 r.	13,7	226	39,8	15
Od 1. 4. 27 r. do 31. 3. 28 r.	13,9	220	31,4	14,3
Od 1. 4. 28 r. do 31. 3. 29 r.	13,5	248	39,9	13
Od 1. 4. 29 r. do 31. 3. 30 r.	12,5	180	38	13,2

IV. Personel.

Personel techniczny Gostyńskiej Kolei Powiatowej stanowią:

- 1 zawiadowca ruchu i stacji Krobia-Miasto z uposażeniem X grupy.
- 1 zastępca zawiadowcy ruchu i stacji Krobia Miasto z uposażeniem XIII grupy.
- 1 kierownik warsztatu z uposażeniem X grupy.
- 2 maszynistów z uposażeniem IX wzgl. X grupy.
- 2 kierowników pociągu z uposażeniem X wzgl. XI grupy.
- 2 konduktorów z uposażeniem XIII grupy.
- 2 palaczy z wynagrodzeniem ryczałtowem miesięcznem.
- 3 przodowników toru z uposażeniem X, względnie XI grupy.

Pozatem zatrudnia się :

- 12 robotników w kolumnach po 4 dla utrzymania toru,
- 4 stróżów torowych (obchodowych).
- 1 kowala w warsztacie.
- 3 robotników „
- 1 czyściciela parowozów.
- 1 robotnika stacyjnego w Krobi-Miasto.

W ten sposób cały personel Kolei składa się z 36 osób.

Wszyscy urzędnicy techniczni i robotnicy są kontraktowi, a stosunek ich do Gostyńskiej Kolei Powiatowej jest prywatnoprawny.

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej nie zatrudnia osobnego personelu. Wszelkie prace wykonują za zgodą Pana Wojewody Poznańskiego, wyrażoną w reskrypcie z dnia 6. VII. 1926 r. L. dz. 4771/26-III — urzędnicy Wydziału Powiatowego i Starostwa Powiatowego w Gostyniu i to poza czasem normalnego urzędowania.

Skład osobowy Dyrekcji Gostyńskiej Kolei Powiatowej jest następujący :

1. M. Korniak, Starosta Powiatowy — dyrektor.
2. J. Mazela, budowniczy powiatowy — referent spraw technicznych.
3. Cz. Kuligowski, st. sekretarz — referent spraw administracyjnych.

4. W. Beczkiewicz, rachmistrz — referent spraw rachunkowo-budżet.
5. Fr. Męczarski, asesor — kontroler administr.

Oprócz tego korzysta Gostyńska Kolej Powiatowa w razie potrzeby z fachowej technicznej porady jednego z p. inżynierów P. K. P.

V. Waloryzacja.

Stosownie do postanowień rozp. Prezydenta Rz. P. z dnia 25. VI. 1924 r. (Dz. U. Rz. P. Nr. 55 poz. 542) w bilansowaniu w złotych, oraz rozp. Ministerstwa Skarbu z dnia 21. IX. 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92 poz. 863) oszacowano inwentarz Gostyńskiej Kolei Powiatowej na dzień 1. V. 1925 r. tj. na dzień przejścia administracji Kolei Powiatowej od firmy Lenz i Co. Oszacowania dokonała Komisja wyznaczona przez Wydział Administracyjny Gostyńskiej Kolei Powiatowej. Cały majątek Gostyńskiej Kolei Powiatowej oszacowano na ogólną kwotę 1 771 278,41 zł.

Do kosztów budowy i urządzenia Gostyńskiej Kolei Powiatowej udzielił Skarb Państwa zapomogi w formie bezzwrotnego udziału w wysokości 666 600 mk. a resztę tych kosztów w wysokości 1 463 400 mk. pokrył Powiatowy Związek Komunalny w Gostyniu. Wobec tego po oszacowaniu majątku Gostyńskiej Kolei Powiatowej ustalono w bilansie otwarcia udziały w kapitale zakładowym w tym stosunku i to jak następuje :

Skarb Państwa 666 600 mk. = $31,3\frac{3}{10}\%$ = 564 708,86 zł.
Powiat Gostyń 1463 400 mk. = $68,7\frac{7}{10}\%$ = 1239 472,79 zł.

Fundusz odnowienia zdewaluował się na dzień 1. V. 1925 r. na 0,01 zł, również fundusz rezerwowy wynosił w tym dniu tylko 0,01 zł.

W myśl zobowiązania z dnia 31. X. 1903 r. partycypuje Skarb Państwa w zyskach Gostyńskiej Kolei Powiatowej w wysokości jednej trzeciej.

VI. Finanse,

a) w roku 1925 było ogółem dochodów :

z przewozu osób	19 596,20 zł
z przewozu bagażu	13,84 zł
z przewozu towarów	169 407,53 zł
z innych źródeł	15 902,11 zł =
	<u>204 919,68 zł</u>

	przeniesienie	204 919,68 zł	
Rozchody wynosiły :			
Koszta administracji łącznie z odnowieniem i uzupełnieniem taboru i urządzeń	170 499,54 zł		
Za używanie obcych urządzeń kolejowych i taboru	23 062,20 zł		
Ze sprzedaży zużytych materiałów przelano do fund. odnowienia	1 750,68 zł		
Ustawowy przelew na fundusz odnowienia	22 552,27 zł	217 864,69 zł	
Zatem strata w dniu 31. XII. 1925 r. wynosi		12 945,01 zł	
którą uwzględniono w rachunku ruchu za rok następny.			

b) W okresie budżetowym 1926/27 od 1. I. 26 r. — 31. 3. 27 r. dochody wynosiły .

z przewozu osób	32 367,74 zł	
z przewozu bagażu	297,07 zł	
z przewozu towarów	240 932,45 zł	
z innych źródeł dochodu	29 570,13 zł	303 167,39 zł

Rozchody wynosiły :

Koszta administracyjne łącznie z odnowieniem i uzupełnieniem taboru i urządzeń	280 473,65 zł	
Za używanie obcych urządzeń kolejowych i taboru	29 669,51 zł	
Ze sprzedaży zużytych materiałów przelew do funduszu odnowienia	6 150,— zł	
Ustawowy przelew na fundusz odnowienia	22 552,27 zł	
Strata z ubiegłego roku	12 945,01 zł	351 790,44 zł
Zatem strata w dniu 31. 3. 1927 wynosi		48 623,05 zł

którą przeniesiono do rachunku ruchu za rok następny.

c) Okres budżetowy 1927/28 od 1. 4. 27 r. -- 31. 3. 28 r. dał następujące wyniki:

Dochody :

z przewozu osób	34 597,92 zł	
z przewozu bagażu	279,69 zł	
z przewozu towarów	256 284,33 zł	
z innych źródeł	19 362,31 zł	310 524,25 zł

Rozchody .

Koszta administ. łącznie z odnowieniem i uzupełnieniem taboru i urządzeń 236 871,91 zł

Za używanie obcych urządzeń kolejowych 9 696,23 zł

(Kwota tak niska, ponieważ Dyrekcja Kolei Państwowej w Poznaniu zaliczyła na koszta współużywania dworców PKP. Gostyń, Krobia i Karzec przyznany czynsz za wagony wstawione do parku Kolei Pruskich za czas od 1919 r. do 1. 7. 1923 r. w kwocie 10 920,87 zł.)

Ustawowy przelew na fundusz odnowienia 22 552,27 zł

Ze sprzedaży zużytych materiałów przelano do funduszu odnowienia 1 822,60 zł

Strata z ubiegłego roku 48 623,05 zł 319 566,06 zł

Zatem strata w dniu 31. III. 1928 r. wynosiła 9 041,81 zł

którą przeniesiono do rachunku ruchu za rok następny.

d) Okres budżetowy 1928/29 od 1. 4. 28 r. — 31. 3. 1929 r. dał następujące wyniki :

Dochody :

z przewozu osób	41 800,01 zł	
z przewozu bagażu	399,98 zł	
z przewozu towarów	294 088,10 zł	
z innych źródeł	21 514,79 zł	357 802,88 zł

przeniesienie 357 802,88 zł

Rozchody :

Koszta administr. łącznie z odnowieniem i uzupeł. taboru i urządzeń	275 225,89 zł	
Za używanie obcych urządzeń kolejowych	36 313,05 zł	
Za używanie obcego taboru	12 076,29 zł	
Ustawowy przelew na fundusz odnowienia	22 552,27 zł	
Ze sprzedaży zużytych materj. przelew do funduszu odnow.	1 602, — zł	
Strata z roku ubiegłego	9 041,81 zł	356 811,31 zł
Nadwyżka		991,57 zł
Przelano do funduszu rezerwowego 3% tej nadwyżki		29,74 zł
Pozostaje czysty zysk		961,83 zł
który rozdziela się na :		
Skarż Państwa $\frac{1}{3}$ =	320,61 zł	
Powiat Gostyń $\frac{2}{3}$ =	641,22 zł =	961,83 zł

e) Okres budżetowy 1929/30 od 1. 4. 29 r. — 31. 3. 1930 r.
dał następujące wyniki :

Dochody :

z przewozu osób	27 252,73 zł	
z przewozu bagażu	317,52 zł	
z przewozu towarów	304 469,70 zł	
z innych źródeł dochodu	20 304,01 zł	352 343,96 zł

Rozchody :

Koszta administr. łącznie z odnowieniem i uzupełnieniem taboru i urządzeń	264 435,94 zł	
Za używanie obcych urządzeń kolejowych	39 734,47 zł	
Za używanie obcego taboru	11 262,55 zł	
Ustawowy przelew na fundusz odnowienia	22 552,27 zł	
Ze sprzedaży zużytych materj. — przelano 29 89,22 zł. do funduszu odnowienia poza budżetem	—	337 985,23 zł
Nadwyżka		14 358,73 zł

Przelano do funduszu rezerwo- wego 3% tej nadwyżki . . .	430,76 zł
Pozostaje czysty zysk . . .	13 927, 97 zł
który rozdziela się na :	
Skarb Państwa $\frac{1}{3}$ = . . .	4 642,65 zł
Powiat Gostyń $\frac{2}{3}$ = . . .	9 285,32 zł
	<u>13 927,97 zł</u>

Powyższe dane bilansowo-rachunkowe zostały zbadane przez zaprzysiężonego rewizora kasowego z Komunalnego Banku Kredytowego w Poznaniu.

f) Do 1. XI. 1929 r. posiadała Gostyńska Kolej Powiatowa osobną Kasę kolejową w Gostyniu; od wspomnianego terminu kasa ta została zniesioną, a wszystkie wpłaty przyjinuje i wszelkie wypłaty skutecznie w imieniu Kolei, Powiatowa Kasa Oszczędności w Gostyniu, w której Gostyńska Kolej Powiatowa ma tylko osobny rachunek bieżący.

Jak z powyższego sprawozdania wynika, Gostyńska Kolej Powiatowa — po uzupełnieniu braków w taborze i nawierzchni toru, spowodowanych gospodarką firmy niemieckiej Lenz et. Co. — pracuje normalnie, dając nawet skromne zyski.

Gostyń, dnia 30 listopada 1930 r.

Dyrektor Gostyńskiej Kolei Powiatowej:
M. Korniak, Starosta Powiatowy.

SPRAWOZDANIE

Dyrekcji Gostyńskiej Kolei Powlatowej
za czas od 1. IV. 1930— 31. III. 1931 r.

I. Opis Kolei.

Bez zmian, jak w poprzednim sprawozdaniu
z dnia 30. listopada 1930 r.

II. Wydajność.

Według obecnego rozkładu jazdy wydajność dzienna wynosi 177,56 pociągo-kilometrów, która w czasie kampanji buraczanej powiększa się na 212,72 pociągo-kilometrów.

W kierunku Gostyń—Gostkowo kursują dziennie :

1 pociąg mieszany na całej linii.

1 " " z Gostynia do Krobi P. K. P.

1 " " z Krobi-Miasto do Gostkowa.

1 " " z Krobi-Miasto do Krobi P. K. P.

1 " towarowy z Gostynia do Domachowa.

Pozatem w czasie kampanji buraczanej kursuje 1 pociąg towarowy z Gostynia do Krobi-Miasto.

W przeciwnym kierunku kursują dziennie :

1 pociąg mieszany na całej linii.

1 " " z Krobi P. K. P. do Gostynia.

1 " " z Gostkowa do Krobi-Miasto

1 pociąg mieszany z Krobi P. K. P. do Krobi-Miasto.
1 „ towarowy z Domachowa do Gostynia,
a w czasie kampanji buraczanej pozątem 1 pociąg mieszany od Krobi-Miasto do Gostynia.

Na linii bocznej Domachowo — Karzec kursuje dziennie jeden pociąg towarowy tam i z powrotem, poza kampanją buraczaną jedynie tylko w razie potrzeby.

Dla przeprowadzenia powyższego rozkładu jest dziennie jedna lokomotywa w ruchu, druga w rezerwie; w czasie zaś kampanji buraczanej są dwie lokomotywy w ruchu a trzecia w rezerwie.

Wykorzystanie i praca taboru przedstawia się następująco :

1. P a r o w o z y.

Przejechały kilometrów :

W okresie		Z pociągiem	Średni przebieg dzienny
Kwiecień	1930 r.	4464	148,8 km.
Maj	1930 r.	4686	151,1 km.
Czerwiec	1930 r.	4642	154,7 km.
Lipiec	1930 r.	5124	165,3 km.
Sierpień	1930 r.	4928	160,0 km.
Wrzesień	1930 r.	4918	164,0 km.
Październik	1930 r.	6150	198,4 km.
Listopad	1930 r.	5978	199,3 km.
Grudzień	1930 r.	5968	193,0 km.
Styczeń	1931 r.	4906	160,0 km.
Luty	1931 r.	4662	166,0 km.
Marzec	1931 r.	5076	163,8 km.
razem		61502	160,2 km.

2. W a g o n y.
Przejechały kilometrów.

W o k r e s i e	Ogółem	P r z y p a d a n a w a g o n y					
		osobowe	%	towarowe ładowane	%	towarowe próżne	%
Kwiecień 1930 r.	13 153	11 664	88,6	764	5,8	725	5,6
Maj 1930 r.	13 360	12 126	90,7	603	4,5	631	4,8
Czerwiec 1930 r.	15 092	11 582	78,6	1 905	12,6	1 335	8,8
Lipiec 1930 r.	15 857	12 562	79,2	1 509	9,5	1 786	11,3
Sierpień 1930 r.	14 391	12 968	83,1	1 647	11,5	776	5,4
Wrzesień 1930 r.	21 834	12 108	55,4	4 497	20,7	5 229	23,9
Październik 1930 r.	56 640	13 626	24,1	27 216	48,0	15 798	27,9
Listopad 1930 r.	58 163	13 178	22,6	26 198	45,1	18 787	32,3
Grudzień 1930 r.	54 420	13 408	24,6	23 835	43,8	17 177	31,6
Styczeń 1931 r.	15 362	12 344	80,4	1 410	9,2	1 608	10,4
Luty 1931 r.	14 373	11 380	79,02	1 862	13,0	1 131	7,8
Marzec 1931 r.	14 586	12 514	85,8	1 054	7,3	1 018	6,9
Razem	347 231	148 730	48,4	92 510	30,1	66 001	21,5

Ogółem było w ruchu:

W okresie		Wagonów osobowych	Wagonów towarowych ładownych	Wagonów towarowych próżnych
Kwiecień	1930 r.	90	76	68
Maj	1930 r.	93	82	75
Czerwiec	1930 r.	90	146	131
Lipiec	1930 r.	93	153	153
Sierpień	1930 r.	93	133	102
Wrzesień	1930 r.	92	345	367
Październik	1930 r.	116	1 843	1 490
Listopad	1930 r.	114	1 711	1 530
Grudzień	1930 r.	113	1 511	1 033
Styczeń	1931 r.	93	105	111
Luty	1931 r.	84	127	93
Marzec	1931 r.	93	130	103
Razem		1 164	6 362	5 156

3. Pociągi.

W okresie		Wypuszczono pociągów	Ilość pociągokilometrów	Ilość osio-kilometrów	Średni ciężar pociągu tonn
Kwiecień	1930 r.	336	4 464	26 306	42
Maj	1930 r.	320	4 686	26 720	40,2
Czerwiec	1930 r.	324	4 642	30 184	48
Lipiec	1930 r.	352	5 124	31 714	44
Sierpień	1930 r.	336	4 928	28 782	43
Wrzesień	1930 r.	334	4 918	43 668	59,2
Październik	1930 r.	432	6 150	112 280	150,1
Listopad	1930 r.	408	5 978	116 334	169,2
Grudzień	1930 r.	398	5 968	108 888	157,1
Styczeń	1931 r.	352	4 906	30 724	43,4
Luty	1931 r.	312	4 662	82 746	44,8
Marzec	1931 r.	344	5 076	29 172	44,4
Razem		4 248	61 502	667 518	73,9

A) Taryfa. III Wyniki eksploatacji

W roku sprawozdawczym Gostyńska Kolej Powiatowa pobierała za przewóz osób, bagażu i towarów stawki przewozowe taryfy P. K. P

B) Frekwencja:

1. Ruch osobowy:

W okresie		Ilość przewiezionych osób	Ilość osobo-km.	Dochód z przewozu osób
Kwiecień	1930 r.	2 241	21 363	1870,40
Maj	1930 r.	1 845	18 492	1572,15
Czerwiec	1930 r.	2 217	22 965	2073,82
Lipiec	1930 r.	2 194	22 277	1767,40
Sierpień	1930 r.	3 184	40 876	2048,90
Wrzesień	1930 r.	2 600	30 745	1688,70
Październik	1930 r.	2 565	30 730	1644,70
Listopad	1930 r.	2 887	34 295	1800,—
Grudzień	1930 r.	3 271	39 160	2125,20
Styczeń	1931 r.	3 249	39 180	2099,60
Luty	1931 r.	2 778	31 595	1866,70
Marzec	1931 r.	2 605	31 465	1644,40
Razem		31 636	366 143	22,160,17

Zmniejszony dochód z przewozu osób w stosunku roku poprzedniego (27 252,73 zł.) tłumaczy się tem, że od 1 kwietnia 1930 r. pobiera się opłaty w tej samej wysokości jak na kolejach państwowych bez podwyższeń poprzednio stosowanych.

2. Przewóz bagażu:

W o k r e s i e	Przewieziono bagażu		Ilość tonno-km. bagażu	Dochód z przewozu bagażu
	sztuk	kg		
Kwiecień 1930 r.	35	841	11 340	25,99
Maj 1930 r.	15	330	4 410	18,08
Czerwiec 1930 r.	19	625	6 250	14,29
Lipiec 1930 r.	36	839	11 508	20,51
Sierpień 1930 r.	44	1 279	17 118	32,48
Wrzesień 1930 r.	35	1 113	16 718	34,95
Październik 1930 r.	59	1 533	20 407	39,85
Listopad 1930 r.	51	1 201	15 252	28,30
Grudzień 1930 r.	39	1 204	14 848	26,81
Styczeń 1931 r.	45	1 049	13 697	24,64
Luty 1931 r.	33	745	11 020	20,34
Marzec 1931 r.	32	715	9 680	17,60
Razem	443	11 474	152 308	303,84 zł.

Również dochód z przewozu bagażu zmniejszył się w stosunku roku poprzedniego (317,52 zł) przez pobieranie opłat w tej samej wysokości jak na kolejach państwowych, niższych jednak od poprzednio pobieranych.

3. Przewóz towarów:

W o k r e s i e	Ogółem przewieziono towarów tonn	Przypada na		Ilość tonno-km. towarów netto	Ilość tonno-km. wag. bez ładunków	Ogółem brutto tonno-km.	Dochód z przewozu towarów
		buraki	Inne towary				
Kwiecień 1930 r.	1 241	—	1 241	174 822	11 943	186 765	3374,20
Maj 1930 r.	1 274	—	1 274	177 849	9 865	187 714	3301,75
Czerwiec 1930 r.	2 250	—	2 250	204 508	26 521	231 029	5534,97
Lipiec 1930 r.	2 477	—	2 477	197 797	27 273	225 070	2484,24
Sierpień 1930 r.	1 962	—	1 962	195 552	19 177	214 729	4945,51
Wrzesień 1930 r.	5 523	3 182	2 341	233 343	58 165	291 508	10554,45
Październik 1930 r.	29 500	27 833	1 667	571 813	351 395	923 208	98757,14
Listopad 1930 r.	29 689	27 282	2 407	630 569	369 636	1 000 205	106,159,40
Grudzień 1930 r.	29 023	27 078	1 945	587 815	339 911	927 726	103,867,50
Styczeń 1931 r.	1 520	—	1 520	188 706	23 952	212 658	4222,30
Luty 1931 r.	1 977	—	1 977	183 569	25 316	208 885	4671,79
Marzec 1931 r.	1 960	—	1 960	203 143	22 223	225 366	3435,42
Razem	108 396	85 375	23 021	3 549 486	1 285 377	4 834 863	351,308,67

Ogólny tonaż przewożonych towarów różni się tylko minimalnie od zeszłorocznego, natomiast obniżył się tonaż przewożonych towarów **poza buraki** i to o 50%, zeszłorocznego tonażu; ubytek ten powetowano przewozem buraków, który w roku sprawozdawczym powiększył się o 25 000 tonn.

C) Wypadki kolejowe.

Dnia 10. X. 1930 r. o godzinie 14,40 wydarzyła się katastrofa na linii Domachowo—Karzec pomiędzy Domachowem a Ziółkowem folwark i to z pierwszej części pociągu towarowego Nr. 102, jadącego w kierunku Domachowa, oderwało się 8 wagonów, naładowanych burakami, i potoczyły się z powrotem do stacji Ziółkowo—folwark; przebywszy stację Ziółkowo folwark najechały na drugą część pociągu towarowego, stojącą na linii za stacją Ziółkowo folwark, wywołując katastrofę, w której zostało 9 wagonów częściowo więcej, częściowo mniej uszkodzonych. Tak oderwane jak i najechane wagony były własnością P. K. P.

Wysokość strat materialnych nie została dotąd dokładnie ustalona; nastąpić to będzie mogło po ukończeniu naprawy uszkodzonych wagonów i otrzymaniu zestawienia kosztów tej naprawy od Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu. Część strat materialnych w wysokości 5.000 zł. pokrywa Bank Ubezpieczeń „Vesta” w Poznaniu, jest to maksymalne świadczenie z polisy ubezpieczeniowej od odpowiedzialności. Kwotę otrzymaną od Banku „Vesta” przelano na fundusz rezerwowy, z którego pokryje się w swoim czasie koszty naprawy wagonów, uszkodzonych przy powyższym wypadku. Ponieważ jednak kwota osiągnięta z ubezpieczenia od odpowiedzialności nie wystarczy na pokrycie szkód cudzej własności (wagonów) w związku z powyższym wypadkiem, przelano przewidziane w budżecie dodatkowym na rok 1930/31 dalsze 25.000 zł. na fundusz rezerwowy.

Dnia 18. X. 1930 r. o godzinie 15-tej wydarzyła się druga katastrofa i to na linii Gostyń—Gostkowo przy wjeździe na stację Ziółkowo wykoleiło się 10 wagonów towarowych, naładowanych burakami, i 1 brankard. Katastrofa nastąpiła wskutek rozkręcenia zwrotnicy zbrodniczą ręką osoby niepowołanej, przez co parowóz wjechał na tor główny, brankard zaś i dalsza część pociągu na tor boczny, powodując wykolejenie brankardu i 10 wagonów towarowych. Jeden wagon uległ rozbiciu, 8 wagonów, w tym brankard, zostało częściowo więcej, częściowo mniej uszkodzonych, pozostałe 2 wagony wyszły cało. Również i tu wysokości szkód dokładnie ustalić nie można. Gostyńska Kolej Powiatowa winy w tym wypadku nie ponosi.

D) Utrzymanie taboru.

a) Zużyto węgla w następujących ilościach w kilogramach :

W okresie		Węgla do		Przypada na	
		opalania parowozów	ogrzew. budynk. i wagon.	1 parowozokilometr	1000 brutto tonno-kilometrów
Kwiecień	1930 r.	51 000	900	11,4	272
Maj	1930 r.	50 100	900	10,7	266
Czerwiec	1930 r.	46 600	100	10,0	202
Lipiec	1930 r.	48 500	200	9,5	215
Sierpień	1930 r.	39 100	—	7,9	182
Wrzesień	1930 r.	50 600	—	10,3	173
Październik	1930 r.	122 600	450	19,9	133
Listopad	1930 r.	118 700	900	19,9	119
Grudzień	1930 r.	155 900	2 100	26,1	168
Styczeń	1931 r.	60 500	1 800	12,3	284
Luty	1931 r.	58 700	1 600	12,6	281
Marzec	1931 r.	60 800	1 850	12,0	270
Razem		863 100	10 800	14,0	179

b) Zużyto smarów w następujących ilościach w kilogramach :

W okresie		O l e j			Smarów przypada na	
		cylindrowy	maszynowy	do czyszczenia	1000 parowozokilometrów	10000 osio-kilom.
Kwiecień	1930 r.	60	160	15	37,6	18,2
Maj	1930 r.	48	156	14	33,3	16,5
Czerwiec	1930 r.	52	152	13	38,3	8,6
Lipiec	1930 r.	56	188	12	35,5	19,5
Sierpień	1930 r.	48	170	12	26,0	19,5
Wrzesień	1930 r.	56	204	12	36,2	17,9
Październik	1930 r.	100	244	24	39,3	8,0
Listopad	1930 r.	84	273	23	36,8	11,4
Grudzień	1930 r.	72	228	21	33,2	9,4
Styczeń	1931 r.	48	140	12	26,9	18,2
Luty	1931 r.	52	116	12	29,2	9,8
Marzec	1931 r.	48	124	12	29,9	6,9
Razem		724	2155	182	33,7	11,2

c) Zużyto nafty, karbidu, i wełny

w kilogramach :

W o k r e s i e		Nafta	Karbid	Wełna
Kwiecień	1930 r.	36	32	30
Maj	1930 r.	25	30	35
Czerwiec	1930 r.	21	31	32
Lipiec	1930 r.	20	13	35
Sierpień	1930 r.	23	23	35
Wrzesień	1930 r.	31	25	36
Październik	1930 r.	62	81	51
Listopad	1930 r.	60	77	48
Grudzień	1930 r.	73	73	40
Styczeń	1931 r.	52	57	33
Luty	1931 r.	36	42	34
Marzec	1931 r.	38	34	32
Razem		477	518	411

E) Uzrymianie toru.

Na podstawie fachowego orzeczenia przystąpiono do uzupełnienia braków na torze.

Zużycie materiałów i praca taboru przedstawia się następująco:

W okresie	Założono nowych				Razem	W tem			
	Podkładów sztuk	pył sztuk	śrub sztuk	gwoździ sztuk	przepracowano godzin	na torze godz.	czyszczeni przystan. godz.	stróże torowi godz.	urlopy godz.
Kwiecień 1930 r.	6	35	10	45	3 248	1 912	136	872	328
Maj 1930 r.	1	20	9	15	2 620	1 944	80	596	—
Czerwiec 1930 r.	—	10	24	12	2 924	2 080	16	828	—
Lipiec 1930 r.	427	10	4	21	3 088	2 216	16	856	—
Sierpień 1930 r.	1 200	20	57	104	5 219	4 355	16	848	—
Wrzesień 1930 r.	1 082	36	18	22	7 023	6 111	16	896	—
Październik 1930 r.	306	36	10	30	4 559	2 161	222	868	—
Listopad 1930 r.	—	10	100	100	2 526	1 442	232	852	—
Grudzień 1930 r.	—	20	15	60	3 073	2 036	209	828	—
Styczeń 1931 r.	—	19	10	75	2 916	2 056	48	812	—
Luty 1931 r.	—	27	21	60	3 574	1 858	40	876	—
Marzec 1931 r.	—	30	16	45	3 046	1 796	136	800	—
Razem	3 022	267	294	589	43 816	29 970	1 167	9 932	1 442
Stosunek %	—	—	—	—	100	68,4	2,6	22,7	3,3
									3,0

F) Praca w warsztacie.

W warsztacie, zaopatrzonym w tokarkę do obróbki metalu z zapędem o motorze spalinowym oraz w aparat do spawania autogenicznego, wykonuje się naprawy własnego taboru i urządzeń ruchu. Prac na ruchunek obcych nie dokonuje się.

Wykonywanie poszczególnych prac trwało następujące czasokresy w godzinach :

W okresie		Naprawa parowoz.			Naprawa zwrotnic	Naprawa sygnałów ostrzegaw.	Naprawa wagonów	Naprawa blankard.	Naprawa sprzętów torowych	Naprawa studni	Czyszczenie parowozów	Zastępowo czyściciela	Urlopy	Z powodu katastrof	Różne	Razem
		Nr. 3 godz.	Nr. 4 godz.	Nr. 5 godz.												
Kwiecień	1930 r.	504	36	104	128	—	—	—	52	—	234	16	112	—	—	1186
Maj	1930 r.	342	40	104	16	—	—	—	94	52	224	16	112	—	36	1036
Czerwiec	1930 r.	—	32	64	152	166	—	—	182	—	232	24	116	—	72	1040
Lipiec	1930 r.	180	318	—	96	88	—	—	330	38	224	16	200	—	—	1490
Sierpień	1930 r.	80	200	64	112	—	66	130	24	—	232	16	—	—	104	1028
Wrzesień	1930 r.	290	220	270	—	—	—	—	60	—	224	16	—	—	—	1080
Październik	1930 r.	64	334	—	159	—	—	—	—	—	232	16	—	306	238	1349
Listopad	1930 r.	45	60	90	105	—	—	35	—	—	224	16	—	—	—	575
Grudzień	1930 r.	—	76	46	—	—	—	114	—	—	224	16	—	—	37	513
Styczeń	1931 r.	286	—	160	—	—	128	—	138	—	216	24	—	—	24	976
Luty	1931 r.	355	28	175	—	—	—	—	98	—	240	16	—	—	72	984
Marzec	1931 r.	386	32	48	—	—	—	—	54	—	208	16	—	—	95	839
Razem		2532	1376	1125	768	254	194	279	1032	90	2714	208	540	306	678	12096
Stosunek %		20,9	11,4	9,3	6,4	2,1	1,6	2,3	8,5	0,7	22,4	1,7	4,5	2,6	5,6	100

IV. Personel.

Personel techniczny Gostyńskiej Kolei Powiatowej stanowią :

- 1 zawiadowca ruchu i stacji Krobia-Miasto z uposażeniem X grupy.
 - 1 zastępcą zawiadowcy ruchu i stacji Krobia-Miasto z uposażeniem XII grupy.
 - 2 maszynistów z uposażeniem IX wzgl. X grupy.
 - 2 kierowników pociągu z uposażeniem X wzgl. XI grupy.
 - 2 konduktorów z uposażeniem XIII grupy.
 - 2 palaczy z wynagrodzeniem ryczałtowym miesięcznym.
 - 1 kierownik warsztatu z uposażeniem X grupy.
 - 1 starszy przodownik toru z wynagrodzeniem miesięcznym (emeryt P. K. P.)
 - 3 przodowników toru z uposażeniem X wzgl. XI grupy.
- Pozatem w roku sprawozdawczym zatrudniało się stale :
- 12 robotników w 3 kolumnach po 4 dla utrzymania toru,
 - 4 stróżów torowych (obchodowych).
 - 1 kowala w warsztacie.
 - 1 ślusarza w warsztacie.
 - 2 robotników w warsztacie.
 - 1 czyściciela parowozów.
 - 1 robotnika stacyjnego w Krobi-Miasto.

W ten sposób stały personel Kolei składał się z 37 osób.

Wszyscy urzędnicy techniczni i robotnicy są kontraktowi, a stosunek ich do Gostyńskiej Kolei Powiatowej jest prywatnoprawny.

W czasie kampanji buraczanej i w związku z innemi większemi pracami (wymiana progów, katastrofa i t. d.) zatrudniano dalszych robotników sezonowo.

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej nie zatrudnia osobnego personelu. Wszelkie prace wykonują za zgodą Pana Wojewody Poznańskiego, wyrażoną w reskrypcie z dnia 6. VII. 1926 r. L. dz. 4771/26-III — urzędnicy Wydziału Powiatowego i Starostwa Powiatowego w Gostyniu i to poza czasem normalnego urzędowania.

Skład osobowy Dyrekcji Gostyńskiej Kolei Powiatowej jest następujący :

1. M. Korniak, Starosta Powiatowy — dyrektor.
2. J. Mazela, budowniczy powiatowy — referent spraw technicznych.

3. Cz. Kuligowski, st. sekretarz — referent spraw administrac.
4. W. Beczkiewicz, rachmistrz — referent spraw rachunkowo-budżetowych.
5. Fr. Męczarski, asesor — kontroler administr.

Oprócz tego korzysta Gostyńska Kolej Powiatowa w razie potrzeby z fachowej technicznej porady p. inżynierów P. K. P.

V. Finanse

Gostyńska Kolej Powiatowa nie posiada osobnej kasy kolejowej, a wszelkie wpłaty przyjmuje i wypłat dokonuje w imieniu kolei, Powiatowa Komunalna Kasa Oszczędności, w której Gostyńska Kolej Powiatowa posiada osobny rachunek bieżący.

W okresie sprawozdawczym dochody i rozchody przedstawiały się następująco:

Dochody :

z przewozu osób	22 160,17 zł	
z przewozu bagażu	303,84 zł	
z przewozu towarów	351 308,67 zł	= 373 772,68 zł
z majątku		20 198,37 zł
z innych źródeł		10 378,48 zł
		<u>404 349,53 zł</u>

Rozchody :

Nieruchomości i utrzymanie urządzeń wewnętrznych	15 110,19 zł	
Utrzymanie toru	110 840,84 zł	
Koszty ruchu towarowego i osobowego	150 634,33 zł	
Warsztat kolejowy, utrzymanie parowozów, wagonów i ich remont	18 003,82 zł	
Koszty administracyjne	27 131,97 zł	
Do funduszu odnowienia przelew regulaminowy	27 062,86 zł	
dopisane zaległe odsetki	14 661,37 zł	= 41 724,23 zł
Do funduszu rezerwowego nadzwyczajny przelew na pokrycie szkód w związku z katastrofą kolejową w dniu 10. 10. 1930 r. w myśl uchwały Wydz. Administr. z dnia 10. III. 31 r.		29 945.— zł
	razem :	<u>393 390,38 zł</u>

Dochody	404 349,53 zł
Rozchody	393 390,38 zł
Nadwyżka	<u>10 959,15 zł</u>

W myśl regulaminu przelewa się 3⁰/₀
tej nadwyżki do funduszu rezer-
wowego

328,77 zł
10 630,38 zł

pozostaje czysty zysk

który rozdziela się :

na Skarb Państwa 1/3 =

3 543,46 zł

na Powiat Gostyń 2/3 =

7 086,92 zł

10 630,38 zł

Gostyń, dnia 31. lipca 1931 r.

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej:

M. Korniak, Starosta Powiatowy.

DRUKARNIA A. SKRZYNECKI, GOSTYŃ.

M26 nr inw. 2053

SPRAWOZDANIE

Dyrekcji Gostyńskiej Kolei Powiatowej
za czas od 1. IV. 1931 — 31. III. 1932 r.



I. Opis Kolei.

Bez zmian, jak opisano w sprawozdaniu z dnia 30. listopada 1930 r.

II. Wydajność.

Według rozkładu jazdy, obowiązującego na początku roku sprawozdawczego, wydajność dzienna wynosiła 177,24 pociągo-kilometrów, która w czasie kampanji buraczonej powiększyła się na 208,10 pociągo-kilometrów.

Na początku roku sprawozdawczego kursowały dziennie:

pociąg Nr. 1	mieszany	— z Krobi-Miasto do Gostkowa	9,67 km.
" Nr. 2	"	— z Gostkowa do Gostynia	27,25 km.
" Nr. 5	"	— z Gostynia do Gostkowa	27,25 km.
" Nr. 8	"	— z Gostkowa do Krobi-Miasto	9,67 km.
" Nr. 9	"	— z Krobi-Miasto do Krobi PKP.	2,15 km.
" Nr. 10	"	— z Krobi PKP. do Gostynia	19,73 "
" Nr. 11	"	— z Gostynia do Krobi PKP.	19,73 "
" Nr. 12	"	— z Krobi PKP. do Krobi-Miasto	2,15 "

oraz w miarę potrzeby pociąg Nr. 103 towarowy z Gostynia przez Domachowo do Karca 29,82 km. i

pociąg Nr. 104 towarowy — z Karca przez Domachowo do Gostynia 29,82 km.

W czasie od 4. października 1931 kursowały dziennie :

pociąg Nr. 1	mieszany	— z Krobi-Miasto do Gostkowa	9,67 klm.
" Nr. 2	"	— z Gostkowa do Gostynia	27,25 "
" Nr. 5	"	— z Gostynia do Gostkowa	27,25 "
" Nr. 8	"	— z Gostkowa do Gostynia	27,25 "
" Nr. 9	"	— z Gostynia do Krobi PKP.	19,73 "
" Nr. 10	"	— z Krobi PKP. do Krobi-Miasto	2,15 "

oraz w miarę potrzeby :

pociąg Nr. 103 towarowy z Gostynia przez Domachowo do Karca
29,82 klm.

pociąg Nr. 104 towarowy z Karca przez Domachowo do Gostynia
29,82 klm.

pociąg Nr. 107 towarowy z Gostynia do Krobi-Miasto 17,58 klm.
poza tem wyłącznie w okresie kampanji buraczanej kursował po-
ciąg Nr. 6 mieszany z Krobi Miasto do Gostynia 17,58 klm.
Wskutek bardzo niskej frekwencji pasazerów przestaly kursowac
z dniem 1. grudnia 1931 r. pociagi mieszane Nr. 1 i Nr. 2 na
przestrzeni Krobia PKP. - Gostkowo.

Ze wzgledu na dalsze obnizenie sie frekwencji pasazerow
oraz wobec zmniejszenia sie w zwiazku z kryzysem gospodarczym
rowniez ruchu towarowego, dla unikniecia nadmiernego deficytu
Kolei, z koniecznosci ograniczono z dniem 1. marca 1932 r. ruch
pociagow do minimum.

Od 1 marca 1932 r. kursowały dziennie :

pociąg Nr. 1 mieszany — z Krobi-Miasto do Gostkowa 9,67 klm.
" Nr. 2 mieszany — z Gostkowa do Gostynia 27,25 "
(pociąg Nr. 1 i Nr. 2 na odcinku Krobia PKP. — Gostkowo tylko
w miarę potrzeby),

pociąg Nr. 5 mieszany — z Gostynia do Krobi PKP. 19,73 klm.
" Nr. 6 mieszany — z Krobi PKP. do Krobi-Miasto 2,15 "

oraz w miarę potrzeby :

pociąg Nr. 103 towarowy — z Gostynia przez Domachowo do Karca
29,82 klm.

pociąg Nr. 104 towarowy — z Karca przez Domachowo do Gostynia
29,82 klm.

Dla przeprowadzenia powyższego ruchu pociągów był czynny dziennie jeden parowóz, drugi w rezerwie ; w czasie zaś kampanji buraczanej były czynne dziennie dwa parowozy, a trzeci w rezerwie.

Wykorzystanie i praca taboru przedstawia się następująco :

1. P a r o w o z y .

Przejechały kilometrów.

W o k r e s i e		z pociągiem	Średni przebieg dzienny kilm.
Kwiecień	1931 r.	4924	164,1
Maj	1931 r.	4360	145,3
Czerwiec	1931 r.	4632	154,4
Lipiec	1931 r.	4752	158,4
Sierpień	1931 r.	5046	168,2
Wrzesień	1931 r.	4882	162,7
Październik	1931 r.	5856	195,2
Listopad	1931 r.	5512	183,7
Grudzień	1931 r.	4224	140,8
Styczeń	1932 r.	4280	142,6
Luty	1932 r.	3724	124,1
Marzec	1932 r.	2700	90,0
Razem:		54892	152,4

W stosunku roku poprzedniego

więcej	—	—
mniej	6610	7,8

2. W agony. Przejechały kilometrów.

W o k r e s i e	Ogółem	P r z y p a d a n i a w a g o n y				
		osobowe	o / o	towarowe ładowane	o / o	towarowe próżne
Kwiecień 1931 r.	14 758	12 118	82,1	1 659	11,2	981
Maj 1931 r.	13 693	11 800	86,2	931	6,8	962
Czerwiec 1931 r.	14 577	11 832	81,2	1 304	8,9	1 441
Lipiec 1931 r.	15 813	11 954	75,6	2 079	13,1	1 780
Sierpień 1931 r.	15 838	12 471	78,7	2 313	14,6	1 054
Wrzesień 1931 r.	16 668	12 030	72,2	2 982	17,9	1 656
Październik 1931 r.	47 394	13 060	27,5	21 087	44,5	13 247
Listopad 1931 r.	40 596	12 472	30,7	18 007	44,4	10 117
Grudzień 1931 r.	12 092	10 408	86,1	853	7,0	831
Styczeń 1932 r.	11 920	10 480	87,9	711	6,0	729
Luty 1932 r.	11 359	9 524	83,9	1 234	10,9	601
Martec 1932 r.	7 340	4 588	62,5	2 297	31,3	455
Razem	222 048	132 737	59,8	55 457	25,0	33 854
w stosunku roku poprzedniego	—	—	11,4	—	—	—
wiecej	85 183	15 993	—	37 043	5,1	32 147
mniej						6,3

3. Ogółem było w ruchu

W okresie		Wagonów osobowych	Wagonów towarowych żądowanych	Wagonów towarowych próżnych
Kwiecień	1931 r.	90	118	121
Maj	1931 r.	93	144	143
Czerwiec	1931 r.	90	217	208
Lipiec	1931 r.	94	224	225
Sierpień	1931 r.	93	159	97
Wrzesień	1931 r.	90	206	160
Październik	1931 r.	111	902	1 041
Listopad	1931 r.	105	804	629
Grudzień	1931 r.	93	75	70
Styczeń	1932 r.	93	86	68
Luty	1932 r.	87	90	71
Marzec	1932 r.	71	130	63
Razem		1 110	3 155	2 896

W stosunku roku poprzedniego		—	—	—
więcej		—	—	—
mniej		54	3 207	2 260

4. P o c i a g i

W okresie		Wypuszczone pociągów	Ilość pociągów-kilometrów	Ilość osio-kilometrów	Średni ciężar pociągu tonn
Kwiecień	1931 r.	328	4 924	29 516	41
Maj	1931 r.	293	4 360	27 386	45
Czerwiec	1931 r.	324	4 632	29 154	46
Lipiec	1931 r.	322	4 752	31 626	49
Sierpień	1931 r.	344	5 046	31 680	47
Wrzesień	1931 r.	328	4 882	33 336	51
Październik	1931 r.	290	5 856	94 788	137
Listopad	1931 r.	273	5 512	81 204	131
Grudzień	1931 r.	252	4 224	24 184	39
Styczeń	1932 r.	255	4 280	32 840	39
Luty	1932 r.	219	3 724	22 718	44
Marzec	1932 r.	212	2 700	14 680	42
Razem		3 440	54 892	444 112	59,3

(dokończenie tabeli 4. Pociągi).

W okresie	Wypuszczo pociągów	Ilość pociągo-kilometrów	Ilość osio-kilometrów	Średni ciężar pociągu tonn
W stosunku roku poprzedniego				
więcej	—	—	—	—
mniej	808	6 610	223 406	14,6

III. Wyniki eksploatacji.

A. Taryfa

Z dniem 1 czerwca 1931 r. wprowadzono na Gostyńskiej Kolei Powiatowej własną taryfę na przewóz osób, bagażu i towarów, obejmującą regulaminy przewozu, postanowienia taryfowe, klasyfikację towarów, tabele opłat i wykazy odległości taryfowych. Taryfa wspomniana została zatwierdzona rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 15. V. 1931 i ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 18 z roku 1931.

B. Frekwencja:

1. Ruch osobowy.

W okresie		Ilość przewiezionych osób	Ilość osobo-km.	Dochód z przewozu osób	
				zł	gr
Kwiecień	1931 r.	2 734	33 365	1 774	80
Maj	1931 r.	2 730	33 390	1 761	90
Czerwiec	1931 r.	1 776	21 355	1 237	30
Lipiec	1931 r.	2 102	25 535	1 277	10
Sierpień	1931 r.	3 127	45 705	1 864	80
Wrzesień	1931 r.	2 542	20 875	1 686	40
Październik	1931 r.	4 104	37 930	1 603	40
Listopad	1931 r.	3 609	37 450	1 548	25
Grudzień	1931 r.	4 217	44 310	2 139	—
Styczeń	1932 r.	2 734	27 064	1 492	30
Luty	1932 r.	2 893	33 785	1 488	30
Marzec	1932 r.	2 121	24 720	1 030	90
Razem		34 689	385 484	18 904	45

W stosunku roku poprzedniego					
więcej	3 047	19 341	—	—	—
mniej	—	—	3 255	72	—

Zmniejszony dochód z przewozu osób w stosunku roku poprzedniego tłumaczy się tem, że od 1-go czerwca 1931 roku wprowadzono własną nową taryfę, która przewiduje niższe opłaty od poprzednio pobieranych.

Uczyniono to ze względu na konkurencję autobusową.

2. Przewóz bagażu.

W o k r e s i e	Przewieziono bagażu		Ilość tonno-km. bagażu	Dochód z przewozu bagażu	
	sztuk	kg.		zł	gr
Kwiecień 1931 r.	38	829	11 382	21	64
Maj 1931 r.	29	618	8 482	16	94
Czerwiec 1931 r.	34	933	10 520	13	84
Lipiec 1931 r.	38	1 078	13 817	13	64
Sierpień 1931 r.	56	1 617	18 123	24	60
Wrzesień 1931 r.	62	1 650	26 333	25	25
Październik 1931 r.	41	1 148	16 359	15	66
Listopad 1931 r.	34	750	9 780	10	26
Grudzień 1931 r.	43	1 016	15 580	14	40
Styczeń 1932 r.	36	960	15 445	14	34
Luty 1932 r.	45	999	13 346	13	26
Marzec 1932 r.	28	590	8 880	9	06
Razem:	484	12 188	168 047	192	91

W stosunku roku poprzedniego	więcej	41	714	15 739	—	—
	mniej	—	—	—	110	93

Również zmniejszony dochód z przewozu bagażu przypisać należy wprowadzonej nowej taryfie, która przewiduje niższe opłaty za przewóz bagażu.

3. Przewóz towarów:

W okresie	Ogółem przewieziono towarów tonn	Przypada na		Ilość tonno-km. towarów netto	Ilość tonno-km. wag. bez ładunków	Ogółem brutto tonno-km.	Dochód z przewozu towarów	
		buraki tonn	inne towary tonn				zł	gr
Kwiecień 1931 r.	1 880	—	1 880	184 865	17 748	202 613	3759	—
Maj 1931 r.	2 322	—	2 322	182 436	15 167	197 603	2859	10
Czerwiec 1931 r.	3 445	—	3 445	188 605	25 355	213 960	4147	95
Lipiec 1931 r.	3 730	—	3 730	200 482	30 365	230 847	5253	64
Sierpień 1931 r.	2 465	—	2 465	210 756	26 496	237 252	4650	30
Wrzesień 1931 r.	3 047	—	3 047	212 202	39 108	251 310	4889	30
Pazdziernik 1931 r.	22 018	19 293	2 725	531 835	269 555	801 390	59607	61
Listopad 1931 r.	17 978	14 602	3 377	487 910	234 050	721 960	65554	69
Grudzień 1931 r.	990	—	990	152 789	12 651	165 440	1536	48
Styczeń 1932 r.	1 109	—	1 109	155 379	13 507	168 886	1206	89
Luty 1932 r.	1 325	—	1 325	148 308	14 612	162 920	2487	56
Marzec 1932 r.	1 865	—	1 865	91 939	17 931	112 870	3052	20
Razem	62 175	33 895	28 280	2 750 506	716 545	3 467 051	159004	72

W stosunku roku poprzedniego								
wiecej	—	—	5 259	—	—	—	—	—
mniej	46 221	51 480	—	798 980	568 832	1 367 812	192 303	95

Jak wynika z powyższych danych ogólny tonaż przewożonych towarów obniżył się znacznie i wynosił tylko 57,36% tonażu roku poprzedniego. Głównym powodem tak znacznego obniżenia się przewozu towarów jest zmniejszenie przez Cukrownie kontyngentów buraków cukrowych poszczególnym plantatorom. Przewóz buraków wynosił w stosunku przewozu buraków roku poprzedniego tylko 39,70%. Natomiast przewóz innych towarów podwyższył się o 22,84% w stosunku roku poprzedniego.

Wobec tak znacznego obniżenia się przewozu towarów zmniejszyły się również dochody z tego przewozu i wynosiły tylko 45,26% dochodów z przewozu towarów roku poprzedniego.

Zmniejszony dochód z przewozu towarów poniżej procentualnego obniżenia się ogólnego tonażu przypisać należy wprowadzeniu nowej taryfy, która przewidywała niższe opłaty taryfowe od poprzednio pobieranych.

C. Wypadki kolejowe.

W roku sprawozdawczym nie zaszły żadne wypadki.

D) Utrzymanie taboru.

a) Zużyto węgla w następujących ilościach:

W okresie	Węgla do			Przypada na	
	opalania parowozów kg.	ogrzew. budynk. i wagon. kg.	war- sztatu kg.	1 paro- wozo- kilometr. kg.	1000 brutto tonno-kilo- metrów kg.
Kwiecień 1931 r.	54800	360	1500	11,1	270
Maj 1931 r.	43200	—	100	9,9	219
Czerwiec 1931 r.	42600	—	100	9,2	199
Lipiec 1931 r.	42000	—	640	8,8	182
Sierpień 1931 r.	46600	—	100	9,2	196
Wrzesień 1931 r.	50800	—	5 200	10,4	202
Październik 1931 r.	97700	100	400	16,7	122
Listopad 1931 r.	100900	850	750	18,3	140
Grudzień 1931 r.	52600	700	400	12,5	318
Styczeń 1932 r.	49500	900	400	11,6	293
Luty 1932 r.	49700	500	1400	13,3	305
Marzec 1932 r.	41300	200	800	15,3	366
Razem	671700	3610	11790	12,2	194

(dokończenie tabeli : a) Zużyto węgla w następujących ilościach).

W okresie	Węgla do			Przypada na	
	opalania parowozów kg.	ogrzew. budynk. i wagon. kg.	war- szta- tu kg.	1 paro- wozo- kilometr. kg.	1000 brutto tonno-kilo- metrów kg.
W stosunku roku poprzedniego					
więcej	—	—	—	—	15
mniej	191 400	7 190	—	1,8	—

b) Zużyto smarów w następujących ilościach :

W okresie	O l e j			Smarów przypada na		
	cylindro- wy kg.	ma- szyno- wy kg.	do czysz- czenia kg.	1000 parowozo- kilometrów kg.	10000 osio-klm. kg.	Wartość zwrotni- ce i dre- zyny ro- botniczo kg.
Kwiecień 1931 r.	54	118	10	27,6	8,1	22
Maj 1931 r.	44	200	12	32,6	17,5	64
Czerwiec 1931 r.	48	176	17	34,5	16,5	33
Lipiec 1931 r.	52	184	14	36,6	17,1	22
Sierpień 1931 r.	48	149	14	26,2	13,3	37
Wrzesień 1931 r.	40	194	12	28,3	16,2	54
Październik 1931 r.	73	182	18	30,7	7,0	27
Listopad 1931 r.	56	176	12	33,0	6,2	12
Grudzień 1931 r.	40	112	14	29,4	9,9	18
Styczeń 1932 r.	32	130	12	27,0	10,1	34
Luty 1932 r.	32	104	17	27,4	13,2	21
Marzec 1932 r.	36	100	15	37,8	9,5	35
Razem	555	1825	167	30,8	10,8	379

W stosunku roku poprzedniego						
więcej	—	—	—	—	—	—
mniej	169	330	15	2,9	0,4	—

c) Zużyto nafty, karbidu i wełny :

W o k r e s i e		Nafta kg	Karbid kg	Wełna kg
Kwiecień	1931 r.	26	29	36
Maj	1931 r.	33	40	34
Czerwiec	1931 r.	25	67	33
Lipiec	1931 r.	25	47	31
Sierpień	1931 r.	29	29	25
Wrzesień	1931 r.	34	60	30
Październik	1931 r.	48	69	38
Listopad	1931 r.	48	36	42
Grudzień	1931 r.	45	67	19
Styczeń	1932 r.	45	61	22
Luty	1932 r.	31	65	19
Marzec	1932 r.	26	61	20 ¹ / ₂
Razem		415	631	352 ¹ / ₂

W stosunku roku poprzedniego				
więcej		—	113	—
mniej		62	—	58 ¹ / ₂

Większą ilość karbidu zużyto do aparatu do spawania autogenicznego przy naprawie parowozów.

E) Utrzymanie toru.

Zużycie materiałów i praca na torze przedstawia się następująco :

W okresie	Założono nowych							Razem		W tym godzin								[Lagi]	
	pod szt.	plyt	gwoździ	szt.	śrub	wkrętów	szt.	szyn mtr.	na torze	przebudowa toru	reparacja budynk.	czyszczenie tadelek	pomoc w warsztacie	zfindowanie węgiel i inn.	Stroże torow i zastępczo kondukt.	wypocz.	Różne		
Kwiecień 1931 r.	—	—	—	—	—	—	—	—	3427	—	—	—	295	—	64	668	—	32	
Maj	—	—	—	—	—	—	—	—	2172	—	86	40	—	113	1064	224	—		
Czerwiec	62	—	—	—	—	—	—	—	3920	—	218	32	64	28	1268	—	8		
Lipiec	1098	184	35	—	—	—	—	—	7110	—	138	8	—	130	610	—	42		
Sierpień	1398	90	91	5	—	—	—	—	7061	—	1458	8	38	360	824	—	12		
Wrzesień	1310	5120	800	691	4800	650	2004	—	6258	—	1341	4229	8	12	56	590	—		
Październik	322	236	387	—	—	—	—	—	4471	—	192	16	16	125	1606	—	12		
Listopad	518	875	1108	13	—	—	—	—	3324	—	1906	—	16	134	96	1138	—		
Grudzień	2	12	32	4	—	—	—	—	1705	—	982	—	42	171	32	478	—		
Styczeń 1932 r.	32	218	406	55	—	—	—	—	1860	—	1009	—	34	8	8	750	—		
Luty	—	55	336	16	—	—	—	—	1694	—	1077	—	10	63	544	—	—		
Marzec	1	129	348	—	—	—	—	—	2144	—	1553	—	48	—	543	—	—		
Razem	4743	6919	3543	784	4800	650	2004	—	28816	5879	532	839	72	1075	10083	224	213		
Stosunek %	—	—	—	—	—	—	—	—	60,4	12,3	1,1	1,8	0,2	2,2	21,1	0,5	0,4		
W stosunku roku poprzedn.																			
więcej	1721	6852	2954	490	4800	650	2004	—	3916	—	5879	532	—	72	1075	151	—	213	
mniej	—	—	—	—	—	—	—	—	1154	—	—	329	—	—	—	—	—	1218	

*) W okresie sprawozdawczym z powodu zmian robotników urlopów nie udzielano
**) wyreperowano 9 budynków stacyjnych.
***) przebudowano 1060 mtr. toru, szyny i podkłady nowe.

IV. Personel

Personel techniczny Gostyńskiej Kolei Powiatowej na końcu roku sprawozdawczego stanowili :

- 1 zawiadowca ruchu i stacji Krobia-Miasto z uposażeniem X grupy,
- 1 zastępca zawiadowcy ruchu i stacji Krobia-Miasto z uposażeniem XIII grupy,
- 2 maszynistów z uposażeniem IX wzgl. XI. grupy,
- 2 kierowników pociągów z uposażeniem X wzgl. XI. grupy,
- 2 konduktorów z uposażeniem XIII wzgl. XIV grupy,
- 2 palaczy jeden z wynagrodzeniem ryczałtowem miesięcznem, drugi z wynagrodzeniem godzinowym,
- 1 kierownik warsztatu z uposażeniem X grupy,
- 3 przodowników toru z uposażeniem XI wzgl. XIII grupy.

Poza kampanją buraczaną w związku z ograniczeniem ruchu pociągów część funkcjonarjuszów zatrudniano w warsztacie względnie na torze.

Oprócz powyższych funkcjonarjuszów na końcu roku sprawozdawczego zatrudniano :

- 9 robotników w 3 kolumnach po 3 dla utrzymania toru,
- 2 stróżów torowych (obchodowych)
- 1 kowala w warsztacie,
- 1 ślusarza w warsztacie,
- 2 robotników w warsztacie,
- 1 czyszciciela parowozów.

W ten sposób personel Kolei w końcu roku składał się ogółem z 30 osób.

Wobec ogólnego bezrobocia, by dać możność zarobkowania większej ilości robotnikom, zmieniano robotników w kolumnach co 4 tygodnie.

W czasie kampanji buraczanej i w związku z innemi większemi pracami (wymiana progów itd.) zatrudniono dalszych robotników sezonowo.

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej nie zatrudnia osobnego personelu. Wszelkie prace wykonują za zgodą Pana Wojewody Poznańskiego, wyrażoną w reskrypcie z dnia 6. VII 1926 r. I. dz. 4771/26 - III. — urzędnicy Wydziału Powiatowego i Starostwa Powiatowego w Gostyniu i to jako zajęcie uboczne poza czasem normalnego urzędowania.

Skład osobowy Dyrekcji Gostyńskiej Kolei Powiatowej jest następujący :

1. J. Wolfarth, Kierownik Starostwa — Dyrektor
2. J. Mazela, budowniczy powiatowy — referent spraw technicznych.
3. Cz. Kuligowski, st. sekretarz — referent spraw administracyjnych.
4. W. Beczkiewicz, rachmistrz — referent spraw rachunkowo-budżetowych.
5. Fr. Męczarski, asesor — kontroler administracyjny.

V. Finanse

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej nie posiada własnej Kasy Kolejowej, a wszelkie wpłaty przyjmuje i wypłat dokonuje w imieniu Kolei — Powiatowa Komunalna Kasa Oszczędności, w której Gostyńska Kolej Powiatowa posiada osobny rachunek bieżący.

Za okres sprawozdawczy dochody i rozchody przedstawiają się następująco :

Dochody :

z przewozu osób	18 904,45 zł	
z przewozu bagażu	192,91 zł	
z przewozu towarów	159 004,72 zł	178 102,08 zł
z majątku		8 253,40 zł
z innych źródeł		3 073,53 zł
	razem :	<u>189 429,01 zł</u>

Rozchody :

Nieruchomości i utrzymanie urządzeń	11 021,72 zł
Utrzymanie toru	65 192,09 zł
Koszty ruchu	126 074,17 zł
Warsztat kolejowy oraz utrzymanie parowozów, wagonów i ich remont	8 268,56 zł
Koszty administracji	17 362,29 zł
Przelew regulaminowy do funduszu odnowienia	27 062,72 zł
Przelew do funduszu rezerwowego w zamian za ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilno-prawnych	8 000,— zł
R ó ż n e	677,40 zł
	razem : <u>263 658,95 zł</u>

Rozchody	263 658,95 zł
Dochody	189 429,01 zł
Niedobór	<u>74 229,94 zł</u>

Niedobór powstał przez to, że już w porze letniej przeprowadzono różne prace nad konserwacją toru i urządzeń kolejowych i wykorzystano kredyty na wydatki, przewidziane preliminarem budżetowym, natomiast dochody z przewozu buraków, stanowiące główne źródło dochodów, niedopisały wobec znacznego obniżenia przez Cukrownie kontyngentów buraków poszczególnym planatorom.

W celu pokrycia powstałego niedoboru w ciągu najbliższych lat wydano już odpowiednie zarządzenia a szczególnie wprowadzono z dniem 1. września 1932 r. osobną taryfę wyjątkową na przewóz buraków z podwyższonymi stawkami przewozowymi oraz obniżono ruch pociągów i pracę nad konserwacją toru i urządzeń do minimum obecnej możliwości.

Gostyń, dnia 29 grudnia 1932 r.

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej

J. Wolfarth, Kierownik Starostwa

SPRAWOZDANIE

DYREKCJI

GOSTYŃSKIEJ KOLEI POWIATOWEJ

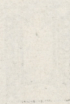
ZA CZAS OD 1. IV. 1936 — 31. III. 1937 R.



SPRAY WOODLAND

WATER

WATER



M26 m inv. 2053

I. Opis kolei.

W roku sprawozdawczym w urzędzeniu Kolei Powiatowej nie zaszły żadne zmiany.

II. Wydajność.

Ze względu na zupełne zniesienie ruchu pociągów osobowych z dniem 1 marca 1936 r. i wprowadzenie komunikacji autobusowej, od dnia podanego kursowały tylko pociągi towarowe i to tylko w miarę potrzeby.

Skutkiem tego ustalenie rozkładu jazdy pociągów stało się zbędnym.

Ruch towarowy uskuteczniiono poza okresem kampanii buraczanej za pomocą lokomotywy motorowej, zakupionej w roku 1935 w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. W okresie kampanii buraczanej kursowały dwa parowozy.

Wykorzystanie i praca taboru przedstawia się następująco:

1. Parowozy wzgl. lokomotywa motorowa.

Przejechały kilometrów:

W okresie	Parowozy			Lok. motorowa			Ogółem	Średni przeb. dzien. km.
	z pociągiem	bez pociągu	razem	z pociągiem	bez pociągu	razem		
Kwiecień 1936 r.	—	—	—	1055	283	1338	1338	44,6
Maj „	—	—	—	622	291	913	913	30,4
Czerwiec „	—	—	—	1080	194	1274	1274	42,5
Lipiec „	—	—	—	961	306	1267	1267	42,2
Sierpień „	—	—	—	1388	157	1545	1545	51,5
Wrzesień „	830	272	1102	398	12	410	1512	50,4
Październik „	2494	135	2629	191	29	220	2849	95,0
Listopad „	3174	24	3198	—	—	—	3198	106,6
Grudzień „	29	51	80	1089	155	1244	1324	44,1
Styczeń 1937 r.	—	—	—	1167	53	1220	1220	40,7
Luty „	—	—	—	1425	94	1519	1519	50,6
Marzec „	—	—	—	1419	111	1530	1530	51,0
Razem	6527	482	7009	10795	1685	12480	19489	54,1
W roku poprzed.	22453	50	22503	5279	—	5279	27782	77,2
W r. spraw. więcej	—	432	—	5516	1685	7201	—	—
mniej	15926	—	15494	—	—	—	8293	23,1
czyli o			68,9 %				29,9 %	

2. Wagony

Przejechały kilometrów

W o k r e s i e		Ogółem	P r z y p a d a n a w a g o n y					
			brankardy	0/0	towarowe ładowanie	0/0	towarowe próżne	0/0
Kwiecień	1936 r.	1299	862	66,4	226	17,4	211	16,2
Maj	"	895	504	56,3	194	21,7	197	22,0
Czerwiec	"	2254	1028	45,6	667	29,6	559	24,8
Lipiec	"	2075	680	32,8	659	31,8	736	35,4
Sierpień	"	2694	1372	50,9	595	22,1	727	27,0
Wrzesień	"	2440	984	40,3	804	33,0	652	26,7
Październik	"	22858	2568	11,2	11021	48,2	9269	40,6
Listopad	"	33025	3160	9,6	17310	52,4	12555	38,0
Grudzień	"	2268	960	42,3	630	27,7	678	30,0
Styczeń	1937 r.	2117	1096	51,8	469	22,2	552	26,0
Luty	"	3244	1336	41,1	1620	50,0	288	8,9
Marzec	"	2114	1272	60,1	437	20,7	405	19,2
Razem		77283	15822	20,5	34632	44,8	26829	34,7
W roku poprzednim		106789	44418	41,6	36750	34,4	25621	24,0
W roku sprawozd.		więcej	—	—	—	—	1208	4,7
mniej		29506	28596	64,4	2118	5,8	—	—
czyli o		27,6% 0						

3. Wagonów było w ruchu.

W okresie	Wagonów osob. i brankardów	Wagonów towarowych ładowanych	Wagonów towarowych próżnych	Ogółem
Kwiecień 1936 r.	50	45	38	133
Maj "	28	51	53	132
Czerwiec "	64	76	65	215
Lipiec "	43	89	84	216
Sierpień "	97	77	78	252
Wrzesień "	58	100	95	253
Październik "	117	761	807	1685
Listopad "	137	1221	949	2307
Grudzień "	58	77	81	216
Styczeń 1937 r.	68	68	67	203
Luty "	73	103	58	234
Marzec "	75	73	71	219
Razem	868	2741	2446	6055
W roku poprzednim	3225	2461	2102	7788
W r. sprawozd. więcej	—	280	344	—
mniej	2357	—	—	1733
czyli o				22,30%

4. Pociągi.

W okresie	Wypuszczono pociągów	Ilość pociągokilometrów	Ilość osio-kilometrów	Sredni cięż. poc. tonn
Kwiecień 1936 r.	79	1055	2598	17
Maj "	45	622	895	21
Czerwiec "	86	1080	45 8	32
Lipiec "	79	961	4150	29
Sierpień "	125	1388	5388	23
Wrzesień "	121	1228	4880	29
Październik "	148	2685	45716	139
Listopad "	139	3174	66050	187
Grudzień "	107	1118	4536	20
Styczeń 1937 r.	95	1167	4234	26
Luty "	107	1425	6488	31
Marzec "	105	1419	4228	21
Razem	1236	17322	153671	47,9
W roku poprzednim	1901	27732	213634	44,3
W r. sprawozd. więcej	—	—	—	3,6
mniej	665	1410	59963	—
czyli o	35,0%	37,50%	28,10%	

W związku z zniesieniem ruchu pociągów osobowych w roku sprawozdawczym wypuszczono 665 pociągów mniej, aniżeli w roku poprzednim, czyli zmniejszenie ilości pociągów wynosiło 35⁰/₀

5. Autobus

W okresie	Ilość kursów	Ilość przejechanych klm.	Ilość tonno-klm. osobowych		
			tara	netto	brutto
Kwiecień 1936 r.	177	5 889	17 083	2 842	19 925
Maj „	186	6 262	18 166	3 097	21 263
Czerwiec „	180	6 060	17 580	3 059	20 639
Lipiec „	186	6 262	18 166	2 884	21 050
Sierpień „	175	5 858	16 993	3 112	20 105
Wrzesień „	182	6 086	17 655	3 273	20 928
Październik „	192	6 136	17 796	3 598	21 394
Listopad „	177	5 528	16 030	3 206	19 236
Grudzień „	186	5 890	17 081	3 588	20 669
Styczeń 1937 r.	188	5 858	17 127	3 457	20 584
Luty „	163	5 143	14 914	3 413	18 327
Marzec „	181	5 320	16 404	3 729	20 133
Razem	2173	70 292	204 995	39 258	244 253

Danych porównawczych z roku poprzedniego nie podano, ponieważ autobus uruchomiono dopiero od 1 marca 1936 r.

Komunikację autobusową prowadzono na podstawie tymczasowej koncesji, udzielonej przez Pozn. Urząd Wojewódzki, i to jednym pojazdem mechanicznym, zakupionym w stanie używanym. Pod koniec roku sprawozdawczego zamówiono nowy autobus, który jednak został dostarczony dopiero w kwietniu 1937 r.

Ogólnie przyjęc należy, że ruch autobusem zaprowadził się dość dobrze i korzystnie dla Kolei Powiatowej.

III. Wyniki eksploatacji.

A. Taryfa.

W roku sprawozdawczym wprowadzono nową taryfę na przewóz osób i bagażu, która obowiązuje w komunikacji autobusowej. Taryfa została zatwierdzona przez Poznański Urząd Wojewódzki.

W taryfie na przewóz towarów w roku sprawozdawczym nie wprowadzono żadnych zmian.

B. Frekwencja.

1. Przewóz osób autobusem.

W okresie		Ilość przewiezionych osób	Ilość osobo-km.	Dochody z przewozu osób	
				zł	gr
Kwiecień	1936 r.	1 657	26 204	1 390	40
Maj	"	1 876	29 062	1 505	90
Czerwiec	"	1 787	29 814	1 672	40
Lipiec	"	1 542	25 912	1 560	70
Sierpień	"	1 683	29 920	1 748	—
Wrzesień	"	2 019	31 468	1 608	90
Październik	"	2 417	35 553	1 923	10
Listopad	"	2 099	31 691	1 678	90
Grudzień	"	2 501	36 048	2 106	20
Styczeń	1937 r.	2 389	34 324	1 981	10
Luty	"	2 390	35 221	1 902	—
Marzec	"	2 563	38 399	2 135	70
Razem		24 923	383 616	21 213	30

W roku poprzednim	14 668	200 638	6 642	19
koleją i autobusem	10 255	182 978	14 571	11
więcej	—	—	—	—
W roku sprawozd.	—	—	—	—
mniej	—	—	—	—
czyli o	69,9%	91,2%	219,4%	

Dochody z przewozu osób zwiększyły się znacznie z powodu wprowadzenia komunikacji autobusowej na linii Gostyń—Krobia—Rawicz.

Również znacznie zwiększyła się ilość przewiezionych osób.

2. Przewóz bagażu

W okresie		Przewieziono bagażu		Dochody z przewozu bagażu	
		sztuk	kg.	zł	gr
Kwiecień	1936 r.	62	1655	11	55
Maj	"	92	2035	15	25
Czerwiec	"	78	1630	11	25
Lipiec	"	100	2000	13	05
Sierpień	"	133	2680	18	—
Wrzesień	"	115	2300	14	25
Październik	"	112	2270	14	55
Listopad	"	134	2750	17	85
Grudzień	"	122	2530	15	35
Styczeń	1937 r.	99	2130	13	35
Luty	"	114	2290	14	35
Marzec	"	145	2860	18	40
Razem		1306	27070	177	20
W roku poprzednim koleją i autobusem		259	5312	110	94
W roku sprawozdawcz. więcej		1047	21758	66	26
mniej		—	—		
czyli o					59,70/o

Przewóz bagażu dokonuje się wyłącznie autobusem. Pasażerowie autobusu więcej korzystają z przewozu bagażu, skutkiem czego zwiększyła się ilość przewiezionych sztuk bagażu jak i dochody z tego przewozu.

3. Przewóz towarów.

W okresie	Przewiez. towarów ogółem tonn	Przypada na		Ilość tonno - klm.			Dochody z przewozu towarów zł gr
		buraki tonn	inne towary tonn	towarów netto	wagonów bez ładunków tara	ogółem brutto	
Kwiecień 1936 r.	700	—	700	5 920	11 484	17 404	501 30
Maj "	900	—	900	3 964	8 406	12 370	381 20
Czerwiec "	1090	—	1 090	8 530	12 212	20 742	1768 70
Lipiec "	1311	—	1 311	10 618	17 360	27 978	1043 40
Sierpień "	1210	—	1 210	8 714	14 114	22 828	698 80
Wrzesień "	1540	—	1 540	10 841	16 614	27 455	803 85
Październik "	14 181	12 751	1 430	186 043	128 025	314 068	59780 60
Listopad "	20558	19 143	1 415	309 583	232 600	542 183	89372 62
Grudzień "	1075	—	1 075	12 490	19 996	32 486	847 10
Styczeń 1937 r.	1040	—	1 040	11 334	18 227	29 561	1192 50
Luty "	1560	—	1 560	19 727	24 256	43 983	2229 50
Marzec "	1045	—	1 045	10 597	17 208	27 805	932 95
<u>Razem</u>	46210	31 894	14 316	598 361	520 502	1118 863	159552 51
W roku poprzednim	42557	31 445	11 112	541 738	401 823	943 561	159710 79
W r. sprawozd. więcej	3653	449	3 204	56 623	118 679	175 302	—
mniej	—	—	—	—	—	—	158 28

Przewóz towarów zwiększył się w roku sprawozdawczym o 36,5 tonn, czyli o 8,6%. Zwiększenie przypada na buraki cukrowe 1%, na inne towary 7,6%. Dochody z przewozu towarów mimo to nie zwiększyły się i osiągnięto w przybliżeniu w tej samej wysokości co w roku poprzednim.

C. Wypadki kolejowe.

W roku sprawozdawczym nie zaszły żadne wypadki.

D. Utrzymanie taboru.

a) Zużyto węgla.

W okresie	W ę g i e l d o			Przypada na 1 paro- wozo- kilometr. kg
	opalania parowozów kg	ogrzew. budynków i wagonów kg	warsztatu kg	
Kwiecień 1936 r.	—	900	1 500	—
Maj "	—	—	900	—
Czerwiec "	—	—	1 300	—
Lipiec "	—	—	900	—
Sierpień "	—	—	1600	—
Wrzesień "	14 100	—	1 500	12,8
Październik "	53 650	250	1 600	20,4
Listopad "	78 900	1 000	1 800	24,7
Grudzień "	1 820	1 350	2 200	22,7
Styczeń 1937 r.	—	1 600	3 000	—
Luty "	—	900	1 700	—
Marzec "	—	1 320	2 600	—
Razem	148 470	6 420	20 600	21,2

W roku poprzednim	397 780	3 000	9 700	17,7
W r.sprawozd. więcej	—	3 420	10 900	3,5
mniej	249 310	—	—	—
czyli o	62,7%			

b) Zużyto materiałów pędnych

W okresie	Lokom. mot.	Autobus	Przypada na 100 km.	
	olejgazowy klg.	benzyna ltr.	oleju gaz. klg.	benzyny ltr.
Kwiecień 1936 r.	885	1393	66,1	23,7
Maj „	590	1143	64,6	18,3
Czerwiec „	865	1103	67,9	18,2
Lipiec „	845	1182	66,7	18,9
Sierpień „	1100	1171	71,2	20,0
Wrzesień „	335	1090	81,7	18,0
Październik „	220	1295	100 0	21,1
Listopad „	—	1251	—	22,6
Grudzień „	1170	1390	94,0	23,6
Styczeń 1937 r.	1165	1375	95,5	23,5
Luty „	1390	1240	91,5	24,1
Marzec „	1 90	1360	84,4	25,6
Razem	9855	14993	79,0	21,3
W roku poprzednim lok.mot. przez 3 mies., autobus przez 1 mies.	4900	1489	92,5	24,2
W r. sprawozd. więcej	—	—	—	—
mniej	—	—	13,5	2,9

Zużycie materiałów pędnych w stosunku roku poprzedniego porównać nie można, ponieważ w roku poprzednim lokomotywa motorowa kursowała tylko przez 3 miesiące, a autobus tylko przez 1 miesiąc.

c) Zużyto smarów.

W okresie	PAROWOZY			LOKOM. MOTOR.			A U T O B U S Y			S M A R K			Przypada		Przyp. smar. do silnika na	
	olei			olei			olei			do warszt. kg		smarów na				
	cylindrowy kg.	maszynowy kg.	do czyszczenia kg.	do silnika kg.	do skrzynki biegów kg.	do osi itp. kg	do czyszczenia kg.	do silnika kg.	do skrzynki biegów kg.	do czyszczenia kg.	smar stały kg.	do osi wagonów kg.	do zwrotnic drezyn robot. i warszt. kg	1000 par. km. kg.		10000 par. km. kg.
	1000 klm. pracy lok. motor. kg.	1000 klm. pracy autobus. kg.														
Kwiecień 1936 r.				42	—	4	2	10	12	3	4	—	5	—	—	—
Maj				—	—	8	2	35	6	3	2	4	4	—	—	—
Czerwiec				58	40	19	2	43	—	3	3	—	4	—	—	4,2
Lipiec				—	—	20	—	40	—	3	4	—	4	—	—	—
Sierpień				28	14	16	3	80	—	—	6	6	12	—	—	11,0
Wrzesień	12	28	2	52	14	—	1	25	—	2	2	4	4	36,3	8,2	29,0
Październik	36	56	4	14	—	—	30	2	2	2	2	12	4	35,0	2,6	
Listopad	56	70	6	—	—	—	39	2	2	2	2	10	—	39,4	1,5	
Grudzień	—	4	—	56	14	16	2	40	—	3	—	6	10	38,5	6,1	29,0
Styczeń 1937 r.				14	14	16	2	70	4	3	2	—	4	—	—	
Luty				56	14	16	2	95	—	3	1	2	3	—	4,6	
Marzec				42	—	16	2	75	2	3	2	2	2	—	4,7	
Razem	104	158	12	362	110	124	18	582	28	30	30	46	56	37,4	3,0	29,0
																8,3

W r. poprzednim	218	342	116	254	97	—	—	21	12	—	—	129	112	30,0	6,0	50,2	5,3
W r. spraw. więcej	—	—	—	108	53	124	18	561	16	30	30	—	—	7,4	—	—	3,0
mniej	114	184	99	—	—	—	—	—	—	—	—	83	56	—	3,0	21,2	—

Smarów do lokomotywy motorowej i autobusu zużyto więcej w stosunku roku poprzedniego, ponieważ w roku poprzednim lokomotywa motorowa kursowała tylko przez 3 miesiące a autobus tylko przez 1 miesiąc.

d) Zużyto nafty, karbidu i czyściwa.

W o k r e s i e		Nafta kg.	Karbid kg.	Czyściwo kg.
Kwiecień	1936 r.	8	28	9
Maj	"	3	40	9
Czerwiec	"	5	14	5
Lipiec	"	3	28	14
Sierpień	"	7	34	15
Wrzesień	"	11	40	13
Październik	"	24	58	19
Listopad	"	22	71	19
Grudzień	"	6	45	15
Styczeń	1937 r.	7	40	16
Luty	"	6	33	17
Marzec	"	2	46	13
Razem		104	477	164
W roku poprzednim		180	550	250
W roku sprawozdawcz.		—	—	—
wiecej		76	73	86
mniej				

E. Utrzymanie toru.

Zużycie materiałów i praca na torze.

W okresie		ZAŁOŻONO NOWYCH						W T Y M G O D Z I N											
		podkła- dów szt.	plyt szt.	gwoździ szt.	śrub szt.	wkrętów szt	łubków szt.	szyn mtr.	Razem pize- pracowano godzin	na torze	przebudo- wa toru	przebud. zwrotnic	reperacja budynk.	czyszc. ładówek	pomoc w warszt.	zładow. węgla itp.	stróże to- rowi itp.	urlopy w pocz.	Różne
Kwiecień	1937 r.	—	—	—	—	—	—	—	1960	1664	—	—	—	24	—	—	224	—	48
Maj	"	—	—	—	—	—	—	—	2628	2227	—	—	215	24	—	—	120	—	42
Czerwiec	"	—	—	—	38	—	—	—	1532	1080	—	—	87	24	9	—	218	46	68
Lipiec	"	6	—	—	10	—	—	—	3590	3180	—	—	—	24	—	44	240	46	56
Sierpień	"	2229	17	—	192	—	—	—	4372	3881	—	—	—	33	36	164	190	—	68
Wzieseń	"	125	116	50	—	—	25	—	2976	2376	—	—	192	24	—	144	184	—	56
Październik	"	347	8	—	—	—	26	—	3902	3194	—	—	—	24	136	—	472	—	76
Listopad	"	60	10	—	8	—	—	—	3904	2470	—	—	—	246	260	46	794	—	88
Grudzień	"	20	—	—	—	—	—	—	1302	908	—	—	—	92	32	24	218	—	28
Styczeń	1937 r.	—	—	—	—	—	—	—	1274	942	—	—	—	88	35	—	147	—	62
Luty	"	16	124	—	—	—	—	—	1188	874	—	8	—	40	—	—	230	—	36
Marzec	"	2	—	—	—	—	—	—	2002	1610	—	48	—	120	—	—	208	—	16
Razem		2805	275	50	248	—	51	—	30630	24406	—	56	494	763	508	422	3245	92	644
Stosunek %									100	80	—	0,2	1,6	2,4	1,6	1,4	10,5	0,3	2,0
W r. poprzednim		4739	1444	3487	236	421	112	840	37583	27161	3015	1221	32	356	596	718	3762	—	722
W r. sprawozd więcej		—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	462	407	—	—	—	92	—
mniej		1934	1169	3437	—	421	61	840	6953	2755	3015	1165	—	—	88	296	517	78	78

F. Praca w warsztacie.

Wykonywanie poszczególnych prac trwało następujące czasokresy w godzinach :

W o k r e s i e	N a p i a w y										Razem		
	parowozów		lokom. motor.	wagonów osobow.	brankar- dów	autobu- sów	warszt. w sprężel. w	sprężelów torowych	zwrótnic	różne remonty w warsztacie		Czyszciciel i zastępca	Urlopy wy- poczynkowe
	Nr. 4	Nr. 5											
Kwiecień 1936 r.	—	563	55	—	—	426	18	91	—	361	448	—	1968
Maj	—	547	79	—	—	38	136	133	—	482	462	—	1877
Czerwiec	—	501	26	—	—	52	51	—	—	540	448	260	1878
Lipiec	—	146	42	—	38	61	68	247	—	221	462	552	1837
Sierpień	—	140	—	6	—	220	167	151	—	435	462	188	1769
Wziesień	—	370	309	—	—	59	291	101	38	435	448	88	2139
Październik	115	1366	125	—	—	32	—	—	8	194	462	—	2302
Listopad	154	79	256	—	30	135	132	24	30	198	448	—	1486
Grudzień	39	—	40	—	—	487	180	333	—	118	462	122	1781
Styczeń 1937 r.	—	29	111	—	—	331	93	491	—	252	448	—	1755
Luty	—	—	38	—	—	270	8	230	220	333	416	—	1515
Marzec	—	—	—	14	—	521	—	145	381	477	462	—	2000
Razem	308	3747	1081	20	68	2632	1144	1946	677	4046	5428	1210	22307
Stosunek %	1,4	16,8	4,8	0,1	0,3	11,8	5,1	8,7	3,0	18,1	24,4	5,5	100%
W roku poprzednim	5550	2772	442	314	1339	587	759	1311	2907	3647	2704	1038	23368
więcej	—	975	639	—	—	2045	385	635	—	399	2724	174	—
W roku sprawozd. mniej	5242	—	—	294	1271	—	—	—	2230	—	—	—	1061

IV. Personel.

Personel techniczny Gostyńskiej Kolei Powiatowej na końcu roku sprawozdawczego wynosił:

- 1 zawiadowca ruchu i stacji Krobia-Miasto z uposażeniem X grupy,
- 1 zastępca zawiadowcy ruchu i stacji Krobia-Miasto z uposażeniem XIII grupy,
- 1 maszynista z uposażeniem XI grupy,
- 1 motorniczy z uposażeniem 170,— zł ryczałtowo,
- 2 kierowników pociągu z uposażeniem X wzgl. XI grupy,
- 2 konduktorów z uposażeniem XVI grupy wzgl. 195,— zł ryczałtowo,
- 1 palacz za wynagrodzeniem godzinowym,
- 1 kierownik warsztatu z uposażeniem X grupy,
- 3 przodowników toru z uposażeniem XI grupy wzgl. 100,— zł ryczałtowo,
- 1 szofer autobusu z uposażeniem 160,— zł ryczałtowo,
- 1 konduktor autobusu z uposażeniem 100,— zł ryczałtowo.

Ze względu na zniesienie ruchu osobowego koleją i wprowadzenie komunikacji autobusowej część funkcjonariuszów poza kampanią buraczną pracuje w warsztacie wzgl. na torze.

Oprócz wyżej wymienionych funkcjonariuszów na końcu roku sprawozdawczego było zatrudnionych:

- 12 robotników w 3 kolumnach dla utrzymania toru,
- 2 stróży torowych (obchodowych),
- 1 czyszciciel parowozów wzgl. lokom. motorowy,
- 1 kowal w warsztacie,
- 1 stelmach w warsztacie,
- 1 robotnik w warsztacie,
- 2 uczni w warsztacie.

W ten sposób cały personel Kolei Powiatowej na końcu roku sprawozdawczego wynosił ogółem 33 pracowników i 2 uczni.

Z powodu bezrobocia, by dać możność zarobkowania większej ilości robotnikom, zmieniano robotników w kolumnach co 4 tygodnie, za wyjątkiem okresu wymiany podatków, kiedy zatrudniano większe ilości robotników. Poza tym w czasie kampanii buraczonej oraz w okresie większych prac na torze (wymiana podkładów i t. p.) zatrudniano dalszych robotników sezonowo.

Skład osobowy Dyrekcji Gost. Kolei Powiatowej na końcu roku sprawozdawczego był następujący :

J. Wolfarth, Starosta Powiatowy — Dyrektor.
T. Wojciechowski, referendarz.
J. Mazela, referent spraw technicznych,
Cz. Kuligowski, referent spraw administracyjnych.
W. Beczkiewicz, referent spraw rachunkowo-budżetowych.
Fr. Pernaczyński, rewizor kasy i rachunkowości stacyjnej.
J. Grzela, kontroler opłat przewozowych.
St. Fórmanowicz, kancelista.

V. Finanse.

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej nie posiada własnej kasy kolejowej, a wszelkie wpłaty przyjmuje i wypłat dokonuje w imieniu Kolei Powiatowej Komunalna Kasa Oszczędności powiatu gostyńskiego, w której Kolei posiada osobny rachunek bieżący.

Dochody i rozchody związane z eksploatacją za okres sprawozdawczy przedstawiają się następująco :

Dochody :

z przewozu osób	21 213,30 zł	
z przewozu bagażu	177,20 zł	
z przewozu towarów	159 552,52 zł	180 943,02 zł
z majątku		6 796,75 zł
z innych źródeł		1 056,05 zł
		<u>Razem: 188 795,82 zł</u>

Rozchody:

Nieruchomości i utrzymanie urządzeń	11 819,32 zł
Utrzymanie toru	34 109,88 zł
Koszty ruchu	64 464,08 zł
Warsztat oraz utrzymanie parowozów, wagonów i ich remont	24 607,99 zł
Koszty administracji	12 608,94 zł
Przelew regulaminowy do funduszu odnowienia	19 092,66 zł
Przelew do funduszu rezerwowego w zamian za ubezpieczenie od odpowiedzialności cywil- no-prawnej	5 000,— zł
Różne	3 504,51 zł
	<u>Razem: 175 206,34 zł</u>

Dochody	188 795,82 zł
Rozchody	<u>175 206,34 zł</u>
pozostaje nadwyżki	13 589,48 zł

W myśl regulaminu dotyczącego tworzenia funduszu odnowienia i funduszu rezerwowego przelano 3% tej nadwyżki do funduszu rezerwowego 407,58 zł

pozostaje 13 181,90 zł

którą to kwotę jako czysty zysk rozdziela się na

Skarb Państwa	zł 4 125,04	
Powiat Gostyń	<u>zł 9 055,96</u>	13 181,90 zł

Stan funduszu odnowienia na końcu roku sprawozdawczego wynosił 163 690,69 zł.

Fundusz odnowienia ulokowano

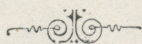
a) w gotówce na książeczkach depozytowych	
w K. K. O. w Gostyniu	105 106,62 zł
b) w papierach wartościowych	58 584,07 zł
	<u>Razem 163 690,69 zł</u>

Stan funduszu rezerwowego na końcu roku sprawozdawczego wynosił 28 821,87 zł. Fundusz jest ulokowany w gotówce na książeczkę depozytowej w Kom. Kasie Oszczędn. w Gostyniu.

Gostyń, dnia 30 grudnia 1937 r.

Dyrekcja Gostyńskiej Kolei Powiatowej

B. Bukowski, Starosta Powiatowy



Sprawozdanie

Dyrekcji
Gostyńskiej Kolei Powiatowej

za czas

od 1. kwietnia 1937 r. do 31. marca 1938 r.



Tłoczono w drukarni A. Skrzyneckiego w Gostyniu

SPRAWOZDANIE

Dyrekcji
Gostyńskiej Kolei Powiatowej

za czas
od 1. kwietnia 1937 r. do 31. marca 1938 r.



Tłoczono w drukarni A. Skrzyneckiego w Gostyniu

I Opis Kolei.

W roku sprawozdawczym w urządzeniu Kolei Powiatowej nie zaszły żadne zmiany.

II Wydajność.

Przewozu osób dokonywano w roku sprawozdawczym nadal autobusami według osobnego rozkładu jazdy, zatwierdzonego przez Poznański Urząd Wojewódzki.

Pociągi towarowe kursowały tylko w miarę potrzeby.

Przewozu towarów dokonywano poza okresem kampanii buraczanej za pomocą lokomotywy motorowej. W okresie kampanii buraczanej używano dwu parowozów i to jeden był w ruchu, drugi w rezerwie.

Wykorzystanie i praca taboru przedstawiają się następująco:

1. Parowozy wzgl. lokomotywa motorowa.

Przejechały kilometrów:

W okresie	Parowozy			Lok. motorowa			Ogółem	Średni przeb. dzien. km.
	z pociągiem	bez pociągu	razem	z pociągiem	bez pociągu	razem		
Kwiecień 1937 r.	—	—	—	975	194	1169	1169	39,0
Maj „	—	—	—	900	152	1052	1052	35,1
Czerwiec „	—	—	—	1054	28	1082	1082	36,1
Lipiec „	—	—	—	758	102	860	860	28,7
Sierpień „	—	—	—	1379	92	1471	1471	49,0
Wrzesień „	—	—	—	1135	110	1245	1245	41,5
Październik „	2169	20	2189	435	31	466	2655	88,5
Listopad „	3342	—	3342	—	—	—	3342	111,4
Grudzień „	1668	117	1785	—	—	—	1785	59,5
Styczeń 1938 r.	1412	48	1460	—	—	—	1460	48,7
Luty „	424	42	466	778	10	788	1254	41,8
Marzec „	—	—	—	1792	51	1753	1753	58,4
Razem	9015	227	9242	9116	770	9886	19128	53,1
W roku poprzed.	6527	482	7009	10795	1685	12480	19489	54,1
W r. spraw. więcej	2488	—	2233	—	—	—	—	—
mniej	—	255	—	1679	915	2594	361	1,0
czyli o			31,90%			20,80%	1,90%	

2. Wagony

Przejechały kilometrów

W o k r e s i e	Ogółem	P r z y p a d a n a w a g o n y					
		brankardy	%	towarowe ładowane	%	towarowe próżne	%
Kwiecień 1937 r.	1373	786	57,2	382	27,8	205	15,0
Maj "	1173	796	67,8	249	21,2	128	11,0
Czerwiec "	1707	1268	74,3	300	17,6	139	8,1
Lipiec "	942	612	65,0	222	23,6	108	11,4
Sierpień "	2204	1112	50,5	584	26,5	508	23,0
Wrzesień "	1962	878	44,7	664	33,9	420	21,4
Październik "	21649	2327	10,8	10596	49,0	8726	40,2
Listopad "	39823	3146	8,0	22505	56,5	14172	35,5
Grudzień "	3199	1444	45,1	814	25,4	941	29,5
Styczeń 1938 r.	2060	1324	64,3	305	14,8	431	20,9
Luty "	2415	1152	47,7	1097	45,4	166	6,9
Marzec "	3929	1640	41,7	1309	33,3	980	25,0
Razem	82436	16485	20,0	39027	47,3	26924	32,7
W roku poprzednim	77283	15822	20,5	34632	44,8	26829	34,7
W roku spraw. więcej	5153	663		4395		95	
W roku spraw. mniej	--	--		--		--	
czyli o	6,7%						

3. Wagonów było w ruchu.

W okresie		Wagonów osob. i bra- kardów	Wagonów towarowych ładowanych	Wagonów towarowych próżnych	Ogółem
Kwiecień	1937 r.	50	47	44	141
Maj	"	52	28	19	99
Czerwiec	"	81	51	47	179
Lipiec	"	36	24	20	80
Sierpień	"	66	89	70	225
Wrzesień	"	54	89	70	213
Październik	"	104	785	773	1662
Listopad	"	130	1366	1178	2674
Grudzień	"	79	124	104	307
Styczeń	1938 r.	78	70	69	217
Luty	"	69	59	24	152
Marzec	"	90	188	174	452
Razem		889	2920	2592	6401
W roku poprzednim		868	2741	2446	6055
w r. sprawozd. więcej		21	179	146	346
mniej		—	—	—	—
czyli o					5,7%

4. Pociągi

W okresie		Wypuszczo- no pociągów	Ilość pociągo- kilometrów	Ilość osio- kilometrów	Średni cięż. poc. tonn
Kwiecień	1937 r.	94	909	2745	21
Maj	"	76	842	2346	22
Czerwiec	"	73	962	3414	25
Lipiec	"	59	696	1884	20
Sierpień	"	108	1281	4408	26
Wrzesień	"	102	1033	3924	27
Październik	"	129	2459	43298	143
Listopad	"	130	3146	79646	217
Grudzień	"	09	1 53	6398	26
Styczeń	1938 r.	106	1412	4120	18
Luty	"	88	1202	4830	28
Marzec	"	113	1702	7858	26
Razem		1187	17197	164872	50
W roku poprzednim		1236	17322	153671	47,9
w r. sprawozd. więcej		—	—	11201	2,1
mniej		49	125	—	—
czyli o		4%	0,7%	7,3%	

W roku sprawozdawczym ilość wypuszczonych pociągów w przybliżeniu równała się ilości pociągów w roku poprzednim. Zmniejszenie ilości pociągów wynosiło tylko 4⁰/₀.

5. Autobus

W okresie		Ilość kursów	Ilość przejechanych klm	Ilość tonno-klm, osobowych		
				tara	netto	brutto
Kwiecień	1937 r.	180	5700	17461	2695	20156
Maj	"	190	5988	21556	2544	24100
Czerwiec	"	180	5700	19190	2315	21505
Lipiec	"	188	5934	20564	2532	23096
Sierpień	"	186	5890	19342	2620	21962
Wrzesień	"	216	6168	21471	3672	25143
Październik	"	244	6644	23341	3601	26942
Listopad	"	240	6480	22428	3513	25941
Grudzień	"	250	6784	24434	3619	28053
Styczeń	1938 r.	244	6588	22513	3634	26147
Luty	"	224	6048	21404	3412	24816
Marzec	"	248	6696	20622	3712	24334
Razem		2590	74620	254326	37869	292195
W roku poprzednim		2173	70292	204995	39258	244253
W r. spraw. więcej		417	4328	49331	—	47942
mniej		—	—	—	1389	—

Komunikacje autobusową prowadzi się na podstawie koncesji udzielonej przez Poznański Urząd Wojewódzki na linii Gostyń — Krobia — Rawicz.

W roku sprawozdawczym był dziennie w ruchu jeden autobus, drugi w rezerwie.

W stosunku do roku poprzedniego wykonano w roku sprawozdawczym kursów autobusu więcej o 19⁰/₀, zaś ilość przejechanych kilometrów zwiększyła się o 6,2⁰/₀.

III. Wyniki eksploatacji.

A. Taryfa

W roku sprawozdawczym nie wprowadzono żadnych zmian w obowiązującej taryfie.

B. Frekwencja.

1. Przewóz osób autobusem.

W o k r e s i e		Ilość przewiezionych osób	Ilość osobo-klm.	Dochody z przewozu osób zł	gr
Kwiecień	1937 r.	2517	35 976	1 875	50
Maj	"	2217	34 115	1 916	50
Czerwiec	"	2063	31 276	2 474	90
Lipiec	"	2046	33 696	2 165	10
Sierpień I	"	2188	35 021	2 868	40
Wrzesień	"	3324	48 912	2 914	—
Październik	"	3450	48 001	2 579	10
Listopad	"	3254	46 832	2 700	60
Grudzień	"	3662	48 289	2 697	—
Styczeń	1938 r.	3505	48 688	2 691	10
Luty	"	3362	45 489	2 525	30
Marzec	"	3617	49 527	2 522	40
Razem		35205	505 822	29 929	90
W roku poprzednim		24923	383 616	21 213	30
W r. sprawozd. więcej		10282	122 206	8 716	60
mniej		—	—	—	—

W roku sprawozdawczym wyniki ruchu autobusowego znacznie się polepszyły. Ilość przewiezionych osób zwiększyła się w stosunku do roku poprzedniego o 41,3%, zaś ilość osobo-klm. o 31,9%, a dochody z ruchu autobusowego wpłynęły o 41% większe.

Przyjąć należy, że ruch autobusowy, wprowadzony dopiero od dnia 1. marca 1936 r. rozwija się dość dobrze i z korzyścią dla Kolei Powiatowej.

2, Przewóz bagażu.

W o k r e s i e		Przewieziono bagażu		Dochody z przewozu bagażu	
		sztuk	kg.	zł	gr
Kwiecień	1937 r.	121	2420	15	85
Maj	"	117	2340	15	60
Czerwiec	"	95	1890	12	50
Lipiec	"	136	2690	18	45
Sierpień	"	124	2480	15	30
Wrzesień	"	156	3120	21	—
Październik	"	157	3140	20	50
Listopad	"	156	3070	20	55
Grudzień	"	146	2920	19	—
Styczeń	1938 r.	155	3100	20	60
Luty	"	127	2540	15	15
Marzec	"	180	3600	23	—
Razem		1670	33310	217	50
W roku poprzednim		1306	27070	177	20
W r. sprawozd.		więcej	6240	40	30
		mniej	—	—	—

Przewóz bagażu odbywa się wyłącznie autobusem. W związku z zwiększeniem się przewozu osób zwiększył się również przewóz bagażu. Dochody w roku sprawozdawczym zwiększyły się o 22,7⁰/₀.

3. Przewóz towarów

W okresie	Przewiez. towarów ogółem tonn	Przypada na		Ilość tonno - km.		Dochody z przewozu towarów zł
		buraki tonn	inne towary tonn	towarów netto	wagonów bez ładun- ków tara	
Kwiecień 1937 r.	635	—	635	6206	11396	17602
Maj	435	—	435	5185	10499	15684
Czerwiec	676	—	676	5344	10232	15576
Lipiec	350	—	350	3684	6226	9910
Sierpień	1380	—	1380	12087	18154	30241
Wrzesień	1260	—	1260	10552	15972	26524
Październik	12662	11102	1560	175454	152830	328284
Listopad	23708	21868	1840	368119	303708	671827
Grudzień	2075	1085	990	11770	23617	35387
Styczeń 1938 r.	1060	—	1060	4445	8130	12575
Luty	850	—	850	16275	17608	33883
Marzec	2910	—	2910	19520	24165	43685
Razem	48091	34045	13946	638641	602537	1241178
W roku poprzednim	46210	31894	14316	508361	520502	1118863
W r. sprawozd. więcej	1791	2161	—	40280	82035	122315
W r. sprawozd. mniej	—	—	370	—	—	—

W roku sprawozdawczym zwiększył się tonnaż przewiezionych buraków cukrowych o 6,8%, natomiast tonnaż innych towarów zmniejszył się, ogółem jednak tonnaż przewiezionych towarów zwiększył się o 4%. Dochody z przewozu towarów zwiększyły się w r. sprawozd. o 9,6%.

C. Wydatki kolejowe.

W roku sprawozdawczym nie zaszyły żadne wypadki.

D. Utrzymanie taboru.

a) Zużyto węgla.

W okresie	W ę g i e l d o			Przypada na 1 paro- wozo- kilometr. kg.
	opalania parowozów kg	ogrzew. budynków i wagonów kg.	warsztatu kg	
Kwiecień 1937 r.	—	100	1600	—
Maj "	—	—	1200	—
Czerwiec "	—	—	850	—
Lipiec "	—	—	600	—
Sierpień "	—	—	600	—
Wrzesień "	—	—	800	—
Październik "	54010	350	1250	24,7
Listopad "	101780	500	1300	30,5
Grudzień "	26380	400	1600	14,8
Styczeń 1938 r.	22860	400	1500	15,7
Luty "	7710	350	1100	16,5
Marzec "	—	300	1300	—
Razem	212740	2400	13700	23,0
W roku poprzednim	148470	6420	20600	21,2
W r. sprawozd. więcej	64270	—	—	1,8
mniej	—	4020	6900	—
czyli o	43,3%			

W roku sprawozdawczym zużyto węgla do parowozów więcej o 43,3% w stosunku do roku poprzedniego, ponieważ parowozy były w ruchu również poza kampanią buraczaną i to przez miesiące grudzień, styczeń i część lutego ze względu na gruntowny remont lokomotywy motorowej w tym czasie.

b) Zużyto materiałów pędnych

W okresie	Lokom. mot.	Autobus	Przypada na 100 km.	
	olej gazowy kg.	benzyna litr.	oleju gaz. kg.	benzyny litr.
Kwiecień 1937 r.	825	1240	70,6	21,8
Maj "	615	1465	58,5	24,5
Czerwiec "	660	1645	61,0	28,9
Lipiec "	445	1430	51,7	24,1
Sierpień "	1015	1690	69,0	28,7
Wrzesień "	885	1580	71,1	25,6
Październik "	380	1750	81,5	26,3
Listopad "	—	1655	—	25,5
Grudzień "	—	1780	—	26,2
Styczeń 1938 r.	—	1980	—	30,0
Luty "	740	1640	95,2	27,3
Marzec "	1470	1830	83,9	27,3
Razem	7035	19685	71,2	26,4

W roku poprzednim	9855	14993	79,0	21,3
W r. sprawozd.	—	4692	—	5,1
więcej mniej	2820	—	7,8	—
czyli o	28,6%	31,3%	9,9%	24%

c) Zużyto smarów .

W okresie	PERCWOZY			LOKOM. MOTOR.			AUTOBUSY			S M A R		Przypada smarów na		Przyp. smar. do silnika na	
	olej	olej	olej	olej	olej	olej	olej	olej	olej	do osi wago- nów kg	do zwrotnic, drezyn robot. i warszt. kg	1000 par. km kg	10000 par. km. kg.	1000 klm. pracy lok. motor, kg	1000 klm. pracy au- tobus, kg.
Kwiecień 1937 r.	—	—	—	14	—	4	2	39	10	3	5	—	—	—	—
Maj	—	—	—	14	60	6	2	19	2	3	5	—	—	—	—
Czerwiec	—	—	—	28	—	4	2	26	6	3	—	—	—	—	—
Lipiec	—	—	—	34	—	8	3	20	—	2	—	—	—	—	—
Sierpień	—	—	—	40	14	12	2	53	4	3	2	—	—	—	—
Wrzesień	—	—	—	58	43	10	2	30	1	3	5	—	—	—	—
Pazdziernik	48	36	7	—	—	—	—	27	2	3	8	38,4	2,6	35,4	5,2
Listopad	84	44	5	—	—	—	—	29	—	3	4	38,3	—	—	—
Grudzień	20	47	3	—	—	—	—	36	2	2	14	37,5	—	—	—
Styczeń 1938 r.	18	45	3	—	—	—	—	75	5	—	—	43,2	—	—	—
Luty	4	14	—	57	92	—	—	54	—	2	8	38,6	—	—	—
Martec	—	—	—	60	—	—	—	63	4	2	17	—	—	—	—
Razem	174	186	18	305	209	44	19	471	36	29	42	38,9	2,6	35,4	6,3
W roku poprzed	104	158	12	362	110	124	18	582	28	30	46	56	37,4	3,0	29,0
W t. spraw. więcej	70	28	6	—	99	—	1	—	8	—	—	26	1,5	—	6,4
W t. spraw. mniej	—	—	—	57	—	80	—	111	—	1	15	4	—	—	2,0

d) Zużyto nafty, karbidu i czyściwa.

W o k r e s i e		Nafta kg.	Karbid kg.	Czyściwo kg.
Kwiecień	1937 r.	8	34	14
Maj	"	2	34	14
Czerwiec	"	7	30	15
Lipiec	"	2	28	18
Sierpień	"	5	28	15
Wrzesień	"	6	38	15
Październik	"	16	61	15
Listopad	"	24	69	26
Grudzień	"	10	25	17
Styczeń	1938 r.	3	25	19
Luty	"	2	53	21
Marzec	"	4	28	18
Razem		89	453	207

W roku poprzednim		104	477	164
W r. sprawozdawczym	więcej	—	—	43
	mniej	15	24	

E. Utrzymanie toru.

Zużycie materiałów i praca na torze

W okresie	ZAŁOŻONO NOWYCH							W T Y M G O D Z I N											
	podkładów szt.	plyt szt.	gwoździ szt	śrub szt.	wkrętów szt.	łubków szt.	szyn mtr.	Razem przepracowano godzin	na torze	przebudowa toru	przebud. zwrotnic	reperacja budynk.	czyszczenie ładów	pomoc w warszt.	zładow. węgla itp.	stróże torowisk itp.	urlopy wypocz.	Różne	
Kwiecień 1937 r.	—	—	—	—	—	—	—	2824	2507	—	30	—	—	—	21	—	212	—	54
„	7	114	50	4	—	1	—	2661	2081	—	40	—	—	—	306	—	188	—	46
Czerwiec	—	—	—	—	—	—	—	2186	1776	—	—	—	—	—	136	—	202	—	72
„	2	—	—	2	—	—	—	2136	1774	—	32	—	—	—	—	26	218	—	86
Lipiec	2144	4	8	2	—	31	230	3970	3454	—	40	—	—	—	—	186	212	—	78
Sierpień	1034	1	—	—	4092	128	—	4112	2181	1438	—	66	—	94	53	200	—	80	
„	875	1468	60	26	16	—	—	4316	3090	262	96	—	192	—	—	82	512	—	82
Październik	373	152	130	18	10	4	—	3780	2640	—	—	—	168	28	—	848	—	96	
„	53	75	65	8	—	—	—	2194	1470	—	32	—	148	6	24	262	184	68	
Grudzień	3	7	34	20	—	—	20	1670	1270	—	—	—	108	—	32	188	—	72	
Styczeń 1938 r.	2	13	68	2	—	6	—	1348	1018	—	24	—	80	16	—	144	—	66	
„	34	51	38	7	5	50	—	8159	7553	—	202	—	48	—	—	304	—	52	
Marzec	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Razem	4527	1885	453	89	4123	220	250	39156	30814	1700	196	166	744	607	403	3490	184	852	
Stosunek %	—	—	—	—	—	—	—	100	78.3	4.3	1.2	0.2	1.9	1.5	1.0	8.9	0.5	2.2	
W r. poprzednim	2805	275	50	248	—	51	—	30630	24406	—	56	494	763	508	422	8245	92	644	
W r. sprawozd. więcej	1722	1610	403	—	4123	169	250	8726	6408	1700	440	—	—	99	—	245	92	208	
W r. sprawozd. mniej	—	—	—	159	—	—	—	—	—	—	—	—	428	19	—	19	—	—	

IV. Personel

Personel techniczny Gostyńskiej Kolei Powiatowej na końcu roku sprawozdawczego wynosił:

1 zawiadowca stacji Krobia-Miasto z wynagrodzeniem ryczałtowym	210,— zł
1 zast. zawiadowcy stacji Krobia-Miasto z wynagrodzeniem ryczałtowym	195,— zł
1 maszynista wzgl. motorniczy z wynagrodzeniem ryczałtowym	240,— zł
1 maszynista wzgl. motorniczy z wynagrodzeniem ryczałtowym	170,— zł
2 kierowników pociągu z wynagrodzeniem ryczałtowym po	230,— zł
1 szofer autobusu z wynagrodzeniem ryczałtowym	182,— zł
1 konduktor autobusu z wynagrodzeniem ryczałtowym	130,— zł
1 palacz parowozu wzgl. pomocnik motorniczego z wynagrodzeniem godzinowym	
1 kierownik warsztatu z wynagrodzeniem ryczałtowym	280,— zł
3 przodowników toru z wynagrodzeniem ryczałtowym	1x210,— zł. wzgl. 2x120,— zł
1 magazynier z wynagrodzeniem ryczałtowym	195,— zł

Oprócz wyżej wymienionych funkcjonariuszów na końcu roku sprawozdawczego zatrudniano

- 12 robotników w 3 kolumnach dla utrzymania toru,
- 1 stróża torowego (obchodowego)
- 1 czyszciciela parowozu wzgl. lokom. motor. wzgl. autobusu
- 1 kowala w warsztacie
- 1 ślusarza w warsztacie
- 1 stelmacha w warsztacie
- 1 robotnika w warsztacie
- 3 uczni w warsztacie

W ten sposób cały personel Kolei Powiatowej na końcu roku sprawozdawczego wynosił ogółem 32 pracowników i 3 uczni ślusarskich.

By dać możność zarobkowania większej ilości robotnikom zmieniano robotników w kolumnach co 4 — 6 tygodni, za wyjątkiem okresu wymiany podkładów, w którym to okresie zatrudniano większą ilość robotników. Poza tym zatrudniano dalszych robotników sezonowo w czasie kampanii buraczanej oraz w okresie większych prac na torze.

Skład osobowy personelu Dyrekcji Gost. Kol. Pow. na końcu roku sprawozdawczego był następujący:

Ukielski Zygmunt — Dyrektor

Chruszczyński Witold — referent spraw technicznych

Kuligowski Czesław — referent spraw administracyjnych

Beczkievicz Wacław — referent spraw rachunkowo-budżetowych.

V. Finanse

Dyrekcja Gost. Kol. Pow. nie posiada własnej Kasy kolejowej, a wszelkie wpłaty przyjmuje i wypłat dokonuje w imieniu Kolei Powiatowej Komun. Kasa Oszczędn. pow. gostyńskiego, w której Kolej posiada własny rachunek bieżący.

W celu dokonywania drobnych i pilnych wydatków oraz przyjmowania mniejszych bieżących dochodów istnieje Kasa Stacyjna w Krobi, która jednak nie przechowuje większej gotówki i nagromadzone sumy codziennie odprowadza do K.K.O. w Gostyniu.

Dochody i rozchody związane z eksploatacją za okres sprawozdawczy przedstawiają się następująco:

Dochody :

Z przewozu kolejaj	zł 174 820,69	
Z przewozu autobusami	<u>zł 30 147,40</u>	zł 204 968,09
Z majątku		zł 7 237,95
Z innych źródeł.		<u>zł 7 390,43</u>
	Razem: zł	219 596,47

Rozchody :

Nieruchomości i utrzymanie urządzeń	zł	3 058,23
Utrzymanie toru	zł	48 845,35
Koszty ruchu kolejowego	zł	44 576,85
Koszty ruchu autobusowego	zł	29 208,45
Warsztat, utrzymanie parowozów, wagonów i ich remont	zł	17 724,79
Koszty administracji	zł	15 072,03
Przelew regulaminowy do funduszu odnowienia	zł	25 455,56
Przelew do funduszu rezerwowego w zamian za ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilno-prawnej	zł	5 300,—
Różne	zł	<u>4 125,79</u>
	Razem: zł	193 367,06

Dochody	zł	219 596,47
Rozchody	zł	<u>193 367,06</u>
pozostaje nadwyżka	zł	26 229,41

W myśl regulaminu dotycz. tworzenia funduszu odnowienia i funduszu rezerwowego przełano 30% tej nadwyżki do funduszu rezerwowego	zł	788,50
pozostaje	zł	<u>25 440,91</u>

którą tę kwotę jako czysty zysk rozdziela się na

Skarb Państwa 31,30%	zł 7 963,—
Powiat Gostyń 68,70%	<u>zł 17 477,91</u>

jak wyżej zł 25 440,91

Stan funduszu odnowienia na końcu roku sprawozdawczego wynosił 164 115,10 zł.

Fundusz odnowienia ulokowano

a) w gotówce na książeczkach depozytowych	
w K. K. O. w Gostyniu	zł 115 482,28
b) w papierach wartościowych	zł 48 632,82
	<u>Razem zł 164 115,10</u>

Stan funduszu rezerwowego na końcu roku sprawozdawczego wynosił 36 413,16 zł. Fundusz jest ulokowany

a) w gotówce na książeczce depozytowej w K.	
K. O. w Gostyniu	zł 31 613,16
b) w papierach wartościowych	zł 4 800,—
	<u>Razem: zł 36 413,16</u>

Krobia, dnia 26 września 1938 r.

Dyrektor Gostyńskiej Kolei Powiatowej
Z. Ukielski

