Józef Szelichowski
Przewodniczący Komisji Budowy Kolei
na Gubałówkę

Mgr. Adam Dobiecki
Naczelnik Wydziału Ministerstwa
Komunikacji

Zarys Eksploatacji Górskiej Kolei Widokowej na Gubałówkę w Zakopanem

wraz z przepisami wykonawczymi
dla służby handlowej i finansowej

[1938] Warszawa

ZARYS EKSPLOATACJI

GÓRSKIEJ KOLEI WIDOKOWEJ ZAKOPANE-GUBAŁÓWKA /KOLWID/.

Spis rzeczy:

Zarys eksploatacji Górskiej Kolei Widokowej

Zakopane - Gubałówka /KOLWID/

I. W S T Ę P .

Z początkiem grudnia 1958 r. ukończona będzie budowa górskiej kolei widokowej Zakopane-Gubałówka. Aby do szybkiego tempa prac budowlanych dostosować równie szybkie tempo uruchomienia tej kolei, nie tracąc nastającego sezonu - potrzebne jest niezwłoczne przygotowanie wszystkich czynności i przeprowadzenie prac organizacyjnych związanych z otwarciem ruchu na kolei.

W tym celu potrzebne jest przede wszystkim zebranie i zanalizowanie elementów, dotyczących warunków tej eksploatacji, opierając się na należytym omówieniu:

rachunku budowy i kapitalizacji

kosztorysie eksploatacji

szans frekwencji

właściwych taryf

przypuszczalnego rachunku zysków i strat

rozkładów jazdy

rachunkowości eksploatacyjnej

oraz innych spraw, których kolejność ujęta być musi w ścisły terminarz prac.

Opierając się o materiał znajdujący się w posiadaniu Ligi Popierania Turystyki i powołany w niniejszej pracy, a dalej na obserwacjach gospodarczych kolei górskich w kraju i za granicą /studia przedstawiciela LPT, sierpień 1958 r. w Szwajcarii/ - opracowano niniejszy zarys, kierując się raczej ostrożną oceną sytuacji.

Praca niniejsza jest zarysem, według którego będzie można wprowadzić niezwłocznie eksploatację kolei.

Przy tym przewidziano dwie alternatywy, t.j. bądź prowadzenie kolei we własnym zakresie przez Ligę Popierania Turystyki, bądź też przez tzw. spółkę eksploatacyjną, t.j. specjalną instytucję, której zadaniem byłaby eksploatacja i gospodarowanie wszystkimi obiektami typu kolei górskich i wyciągów linowych w Polsce, a której warunki powstania i działalności omówione są obszernie w innej pracy.

II. OPIS KOLEI, KOSZTA BUDOWY, KAPITALIZACJA.

A. O P I S K O L E I:

/a/ OGOLNE DANE.

Typ kolei: kolej górsko terenowa	
Długość trasy liczona na linii pochyłej	1.285 m
Różnica poziomu obu stacyj końcowych	290 m
Nachylenie na dolnej stacji /minimalne/ ca.	13%
Nachylenie na górnej stacji /maksymalne/ ca	30%
Pojemność poszczególnych wagonów	80 osób
Szybkość jazdy	3.5 m/sek.
Czas trwania jednej jazdy	7 minut
Postoje	1 minuta
Kolejność ruchu	8 minut
Maksymalna wydajność kolei w każdym kierunku jazdy na godzinę	600 osób
Maksymalne obciążenie wagonu 80 osób a 75 kg	6.000 kg.
Maksymalna moc. interm. silnika	168 KM.

/b/ NAWIERZCHNIA.

Cały tor 1.285 m długości i 1.0 m rozstawu szyn ułożony jest na tłuczniu zapomocą podkładów żelaznych. Szyny w normalnych długościach po 12 m każda na 12 progach. Jako szyna przewidziana jest szyna specjalna dla kolejek linowych, typu klinowskiego, wagi 29.4 kg na metr bieżący o 126 mm wysokości. Specjalna forma szyny w połączeniu z kleszczami hamulcowymi winna gwarantować absolutnie pewne działanie hamulca. Dwie pary łubków kleszczowych oraz cztery pary łubków środkowych przenoszą siłę hamowania na progi i podtorze. Celem uniknięcia obluźnienia się toru, umieszczone są bloki zakotwiczające w odpowiednich odległościach.

W połowie trasy znajduje się mijalnia około 120 m długości. Mijanie uskutecznia się automatycznie i mijalnia zbudowana jest bez ruchomych części.

Nad dołami rewizyjnymi tor podtrzymywany jest mocnymi belkami dwuteowymi. Przewidziano tu normalne

nadtorze dla kolejek linowych, wykonywane przez Firmę na innych kolejach.

/c/ ROLKI NOŚNE DLA LINY.

Dla prowadzenia służą proste rolki nośne o Ø 300 mm, dla odcinków trasy prostych i pochyłe rolki o Ø 350 mm dla łuków i mijalni. Obracają się one na stałych osiach, ułożonych na progach zapomocą płaskowników i kątówek. Otrzymują one pierścień zamienny biegu z lanego żelaza, zaopatrzony w łożysko kulkowe. Przewidziana jest dostateczna ilość tych pierścieni dla dobrego biegu liny.

/d/ LINA STALOWA.

Jest to lina specjalnej konstrukcji w najlepszym gatunku o 9.5 - krotnym bezpieczeństwie przy maksymalnym natężeniu przy ruchu normalnym.

/e/ PODWOZIE WAGONU.

Wagony o maksymalnym obciążeniu 80 osób po 75 kg każda, wyposażone są w dwa komplety kół ze stali lanej, o stalowych bezszwowych bandażach systemu Siemens-Martin, dla rozpiętości toru 1.0 m. Każdy wagon wyposażony jest w automatyczny hamulec, według naszego nowego opatentowanego systemu, dwiema parami kleszczy i hamulcem ręcznym o jednej parze kleszczy. Pierwszy hamulec działa automatycznie na wypadek przerwy w działaniu lin. Może być ona wprawiona w ruch również przez kierowcę zapomocą pedałów, w wypadkach nagłej potrzeby.

/f/ NADWOZIE WAGONU.

Wagony urządzone są na 80 osób każdy, przy czym wszystkie miejsca stojące, gdyż ławki do siedzenia zostają podniesione. Przy mniejszym nasileniu ruchu, opuszcza się ławki i wtedy otrzymuje się 24 miejsc siedzących i 44 stojących. Wagony są całkowicie zamknięte, ze względu na ruch w sezonie zimowym, wyposażenie ich jest nowoczesne. Dwie zewnętrzne ścianki wyniesione są na całkowitą wysokość i zaopatrzone w okna. Szkielet wykonany jest ze stali, ściany zewnętrzne z blachy odpowiednio pomalowanej, urządzenie wewnętrzne z drzewa. Ze względu na ruch w okresie zimowym przewidziane są drzwi o 2.100 mm.

Oświetlenie wagonów przewidziane jest zapomocą akumulatorów i obejmuje baterię, oświetlenie sufitowe wagonów, reflektory na obu końcach wagonu z odpowiednimi przełącznikami, uruchamianymi z miejsca kierowcy i bezpieczniki. Bateria dla ładowania

energii znajduje się na górnej stacji i włączona jest do ceny wyposażenia elektrycznego.

Ogrzewanie wagonów w zimie może odbywać się również przez przyłączenie wagonów w czasie postoju na stacjach do sieci elektrycznej.

/g/ NAPĘD NA GÓRNEJ STACJI.

Rozruch konstruowany jest według najnowszych metod. Celem zapewnienia potrzebnego przylegania liny dla otrzymania wymaganej siły pociągowej, lina ta obraca się na kole napędowym o czterech rowkach.

Przerzucanie motoru na koło napędowe odbywa się zapomocą urządzenia redukcyjnego o zazębieniu wykonanym na maszynie precyzyjnej, znajdującym się w skrzyni napełnionej oliwą. Rozmiary kół zębatych, osi, łożysk i motoru napędowego ustalane są nie skąpo, by umniejszyć koszty utrzymania, i ponieważ nasza bogata praktyka wykazała, iż efektywne wymagania mogą być czasami o wiele wyższe, aniżeli wskazuje obliczenie, osie wykonane są z kutej stali Siemens-Martin, łożyska są mocne, przy czym łożyska biegnące wolno, posiadają części z bronzu, zaś szybko biegnące, części z białego metalu i smarowanie pierścieni.

Jako czynniki bezpieczeństwa przewidziany jest ręczny hamulec dla ruchu normalnego i hamulec automatyczny. Ten ostatni działa samoczynnie w następujących wypadkach:

1/ jeżeli zmniejszenie szybkości nie nastąpi w porę, lub gdy wagon zostaje zatrzymany zbyt późno przy wjeździe na stację,

2/ przy przekroczeniu dopuszczalnej szybkości jazdy o około 15%,

3/ przy przerwie w dopływie prądu,

4/ przez pociągnięcie rączki hamulec może być uruchomiony przez maszynistę natychmiast,

Przy zapadnięciu tego hamulca ustaje również i samoczynnie dopływ prądu do motoru.

Przy miejscu kierowcy znajdują się poza tym wskaźnik szybkości jazdy i indykator, ten ostatni wskazuje ustawienie obu wagonów wzdłuż toru.

/h/ ELEKTRYCZNE WYPOSAŻENIE ROZRUCHU.

Przewiduje się prąd zmienny o 50-ciu okresach i 380 V., co umożliwia napięcie ruchu dla urządzeń pomocniczych o 220 V.

[illegible]

Dla osiągnięcia szybkości jazdy 3.5 m/sek. potrzebny jest silnik o sile 168 KM. Maks.mocy interm. i 1.000 obrotach. Silnik ten reguluje szybkość jazdy samoczynnie przy każdym obciążeniu wagonu; zjazd przy obciążeniu uskutecznia się z włączonym silnikiem, który w tym wypadku działa jako generator przy przekroczeniu normalnej ilości obrotów hamująco. Zwolniona moc wraca przy tym do sieci odpowiednio przystosowanej. Dla rozruchu potrzebny jest kontroler z odpowiednimi oporami. Po tym tablica rozdzielcza silnika z napięciem zerowym i maksymalnym napięciem prądu, jak również potrzebne aparaty w połączeniu z automatycznym hamulcem, Volt i Amperomierzem i lewarkiem kontrolnym.

Urządzenie dla ogrzewania na obu stacjach końcowych, jak też urządzenie dla ładowania baterii do oświetlenia wagonów włączone są do ceny urządzenia elektrycznego.

/i/ URZĄDZENIE TELEFONICZNE I SYGNALIZACYJNE.

Stacje połączone są telefonem. Poza tym w każdym wagoniku znajdują się dwa aparaty telefoniczne, które przy nieprzewidzianej przerwie w ruchu, lub przy próbach hamulców umożliwiają dobre porozumienie się z maszynistą. Poza tym na stacjach znajdują się jeszcze dzwony sygnalizacyjne, które pozwalają na sygnalizację z wagonu. Przy wskaźniku napędu, dwie uruchamiane przez wskazówkę sprężyny kontaktowe służące do wprowadzenia w ruch dzwonka ostrzegawczego w chwili gdy wagon zbliża się do łożysk krańcowych. Obie te instalacje wraz z izolacjami, włączone są do ceny urządzenia elektrycznego, natomiast maszty drewniane, około 50 sztuk, winny być dostarczone przez zamawiającego. Przewody kontaktowe i telefoniczne zaopatrzone są w maszty drewniane, które winny być dostarczone przez Ligę Popierania Turystyki.

/j/ DŹWIGI NA STACJACH DLA PRZENOSZENIA TOWARÓW.

W sezonie letnim przewidziany jest w dużej mierze przewóz materiału budowlanego kolejką. Dla tego celu zdejmuje się jedno nadwozie i zastępuje się je odpowiednią platformą. Platforma ta o konstrukcji żelaznej z oszalowaniem z drzewa wykonywana jest trzyczęściowo. Część środkowa daje się podnosić tak, iż przy 22% nachyleniu podwozia podłoga znajduje się w pozycji poziomej i przewidziana jest dla obciążenia do trzech ton. Gdy przewozi się dłuższe sztuki, można opuścić część środkową, tak, iż wszystkie trzy części platformy znajdują się na jednym poziomie. Można wówczas przewozić ciężary wagi do pięciu ton.

Budowę Kolei powierzył Zarząd Główny Ligi Popierania Turystyki /Komisja dla Budowy Górskiej Kolei Widokowej/ Towarzystwu Budowy i Eksploatacji Kolei Linowej Zakopane /Kuźnice/ - Kasprowy Wierch /LINKOL/.

Urządzenia mechaniczne z montażem powierzone zostały firmie: "Gesellschaft der Ludvik von Roll'schen Eisenverke Giesserei in Bern".

B. WARTOŚĆ INWESTYCJI.

Inwestycje dzielą się na dokonane w postaci kredytu towarowego firmy ROLL oraz na dokonane kosztem Ligi Popierania Turystyki w gotowiźnie.

Do inwestycyjnego rachunku wliczyć trzeba zawarowane w umowie Kolei LINKOL prowizje i należności oraz przybliżone koszta gruntu nabytego, tudzież cła.

/1/ FIRMA L.VON ROLL.

Oferta firmy Roll:

kompletne urządzenie mechaniczne	312.900.- fr szw.
kompletne urządzenie elektryczne wraz z silnikami.....	28.838.-
3 dźwigi oraz platforma transportowa	25.475.-
nadcena za elektryfikację dźwigów przeładunkowych.....	11.325.-
nadcena za umieszczenie rozruchu nad ziemią	6.800.-
należność za montaż mechaniczny, elektryczny, dźwigowy bez sił pomocniczych.....	13.000.-
materiał zapasowy.....	12.650.-
ryczałt za dowóz do Zakopanego PKP /z zastosowaniem przez PKP taryfy gospodarczej/.....	20.000.-
R a z e m	431.488.-
mniej opust /list z dn.20.V.38/ bezpłatna dostawa części zamiennych	12.650.-
zmniejszenie należności za urządzenia mechaniczne.....	11.850.-
do przeniesienia.....	24.500.-

z przeniesienia.....	24.500.- fr szw,
opust protokólarny /18.VI.38/....	5.988.-
R a z e m	30.488.-
ostateczny wkład towarowy firmy ROLL.....	401.000.- fr szw.
po kursie 122 wynosi	489.220.- zł p.

/2/ LIGA POPIERANIA TURYSTYKI.

Koszt budowy stacji dolnej, górnej restauracji, wraz z instalacjami, koszt budowy podtorza itp.	398.055.- zł
dodatkowe wydatki budowlane na restaurację	40.000.- "
grunt częściowo zakontraktowany...	88.500.- "
grunt niezakontraktowany.....	30.000.- "
minimalna prowizja od kosztów LPT dla LINKOL /4%, najmniej 40.000.-/	40.000.- "
za sporządzenie kosztorysów, planów itp. dla Tow.LINKOL	25.000.- "
opłaty celne za urządzenia mechaniczne sprowadzone z za granicy.....	50.000.- "
R a z e m	671.555.- zł
Razem /1/ plus /2/	1.160.755.- zł

III. WYDATKI EKSPLOATACYJNE /z renowacją/.

Przyjmując eksploatację samodzielną przy zachowaniu oddzielnych i pełnych funkcyj ciał zarządzających, otrzymujemy następujący obraz:

/I/ Administracja ogólna:

A.Koszta osobowe:

1/Rada Nadzorcza.....	1.500.-zł	
2/Zarząd i biuro.....	12.300.-zł	

B.Koszta uboczne:

3/Diety Zarządu.....	2.000.-zł	
4/Lokal Zarządu,opał,oświetlenie.....	2.500.-zł	
5/Wydatki kancelaryjne Zarządu.....	1.200.-zł	
6/Różne.....	1.200.-zł	20.700.-

/II/ Utrzymanie Kolei:

A.Koszta osobowe:

7/Dozorcy stacji i torów....	4.680.-zł	

B.Koszta uboczne:

8/Narzędzia warsztatowe itp.	500.-zł	

C.Koszta rzeczowe:

9/drobne naprawy podtorza,nawierzchni,mostów.....	2.000.-zł	
10/drobne naprawy budynków...	1.000.-zł	
11/renowacja torowisk i budynków.....	5.000.-zł	
12/oczyszczanie ze śniegu....	1.500.-zł	14.680.-

/III/ Służba stacyjna i konduktorska:

A.Koszta osobowe:

13/kierownik.....	6.000.-zł	

14/kasjerzy..... 7.000.-zł

15/konduktorzy..... 14.000.-zł

16/magazynier..... 3.000.-zł

B.Koszta uboczne:

17/ekwipunek kasy i bilety..... 4.000.-zł

18/kancelaryjne kierownika..... 1.200.-zł

19/opał i światło..... 3.200.-zł

20/mundury i ekwipunek..... 1.200.-zł

21/druki..... 2.000.-zł

22/prowizje biletowe..... 3.000.-zł 45.200.-

/IV/ Koszta trakcji i mechaniczne:

A.Koszta osobowe:

23/mechanicy..... 10.800.-zł

B.Koszta rzeczowe:

a/ napęd:

24/prąd napędowy..... 12.000.-zł

25/smary,czyściwo..... 2.400.-zł

b/ naprawa renowacja:

26/drobne naprawy mechaniczne..... 4.000.-zł

27/drobne naprawy elektrycznych urządzeń..... 1.000.-zł

28/renowacja mechanizmu i części elektrycznych /także liny i wózki/..... 10.000.-zł 40.200.-

/V/ Różne wydatki:

29/ubezpieczenia socjalne.....	5.000.-zł	
30/ubezpieczenie ogniowe.....	7.000.-zł	
31/ubezpieczenie kradzieżowe..	300.-zł	
32/podatki.....	6.000.-zł	
33/odszkodowania.....	1.000.-zł	
34/propaganda.....	2.000.-zł	
35/reprezentacja.....	2.000.-zł	
36/różne.....	2.000.-zł	25.300.-
		146.080.-

Objaśnienia do niektórych pozycyj.

I. Administracja ogólna.

Rada Nadzorcza /poz.1/

Niezbędne jest odbycie przynajmniej dwóch posiedzeń do roku.

Licząc po 750.-zł za marki prezencyjne i zwrot kosztów podróży Rady, otrzymuje się 1.500.-zł rocznie.

Zarząd /poz.2/

Zarząd powinien być trzyosobowy. Nie przewiduje się dla Zarządu stałego wynagrodzenia, a jedynie marki prezencyjne za obecność na posiedzeniach w wysokości 30.- złotych. Przyjmując 5 posiedzeń na miesiąc jako normę przeciętną, uzyskuje się wydatek 5x30x3 = 450.-zł.

Biuro Zarządu /poz.2/

Potrzebny jest księgowy po 250.-zł, stenotypistka po 200.-zł, oraz woźny po 125.-zł, tj. razem 575.-zł.

Razem Zarząd i biuro 1.025.-zł x 12 = 12.300.-zł.

Diety Zarządu i biura /do p.3/ na rozjazdy w celach rewizyjnych itp.

II. Utrzymanie Kolei.

Dozorcy /poz.7/

Dwóch dozorców, płatnych po 120.-zł strzeze stacji dolnej i górnej, trzeci, płatny po 150.-zł pełni funkcje torowego. Razem 390 x 12 = 4.680.-zł.

Dozorcy stacyjni pomagają również przy naładunku i wyładunku towarów /przestawianie wózków/.

Renowacja torowisk i budynków.

Tą pozycją objęte są nie drobne naprawy, lecz odpis renowacyjny. Niniejszym zestawieniem objęte są bowiem tak koszta eksploatacji, jak i renowacji.

Oczyszczanie ze śniegu /poz.12/

Pomimo stromości góry i oświetlenia południowego nie uniknione będzie oczyszczanie ze śniegu, na co przewiduje się 15 dni razy 20 robotników razy 5.-zł = 1.500.-zł.

III. Służba stacyjna i konduktorska.

Kierownik /poz.13/

Kierownikiem powinien być technik. Płaca 400.-zł i dodatek na rozjazdy 100.-zł, razem 500.-zł x 12 równa się 6.000.-zł.

Kasjerzy /poz.14/

Kasa będzie jedynie na dolnej stacji.

Ponieważ Kolej będzie prowadzona stale i w ciągu całego dnia, nie wystarczy 2 kasjerów. Trzeci kasjer służyć będzie zresztą jako rezerwa dodatkowa, także urlopowa itp. Kasjerzy stali 2 x 250 x 12 tj. 6.000.-zł, rezerwa 1.200.-zł , razem 7.200.-zł.

Konduktorzy /poz.15/

Konduktorów potrzeba jest 6-ciu, albowiem Kolej

ma kursować stale i ponad 16 godzin. Mniejszy czas pracy Kolei mógł by działać zniechęcająco na zabudowę Gubałówki.

6 razy 200.-zł razy 12 = 14.400.-zł.

Magazynier /poz.16/

Wobec spodziewanego ruchu towarów, narazie mleka i materiałów budowlanych, potrzeba magazyniera, pełniącego czynności ekspedycyjne oprócz kasowych. Ze względu na odpowiedzialność 250.-zł razy 12 tj. 3.000.-zł.

Mechanicy /poz.23/

Potrzeba trzech mechaników, uwzględniając długi czas funkcjonowania Kolei w ciągu doby, oraz rezerwę urlopową, chorobową itp. 3 razy 300.-zł razy 12 = 10.800.-zł.

IV. Koszta trakcji i mechaniczne.

Prąd napędowy /poz.24/

Licząc 25 gr za kWh razy 48.000 kWh równa się 12.000.-zł.

Renowacja /poz.28/

Tą pozycją objęto nie naprawy, lecz odpis renowacyjny zasadniczy, na mechaniczne części Kolei.

IV. ZMNIEJSZENIE WYDATKÓW EKSPLOATACYJNYCH W RAZIE ODDANIA EKSPLOATACJI SPÓŁCE EKSPLOATACYJNEJ.

Koszta eksploatacyjne, przewidziane w wysokości zł 146.080.- rocznie uległy by pewnej redukcji w przypadku, gdy by w miejsce własnego nadzoru i zarządu w pełni działającego, funkcje zarządu i nadzoru, przejęła Spółka Eksploatacyjna gospodarująca wszystkimi kolejkami i wyciągami górskimi.

Koncepcja, prawne i finansowe podstawy takiej spółki, opisano w innym opracowaniu.

Z wydatków wymienionych pod III uległy by redukcji całkowitej sumy wymienione pod 1, 2, 4, 5, 6 i 7 tj. razem zł 20.700.-

Razem zmniejszony koszt eksploatacji wyniósł by zł 146.080.- mniej zł 20.700.- tj. zł 125.380.-.

V. SPŁATA DŁUGU I ZWROT WKŁADU KAPITAŁOWEGO.

a/ Spłata długu towarowego firmy ROLL

zaciąży poważnie wobec krótkoterminowości pożyczki. Przeliczając spłaty w stosunku rocznym - trzeba będzie uiszczać rocznie:

w 1939r.	20% od 489.220 zł tj.	97.844 zł	
	5% od 489.220 zł za pół roku tj.	12.230 zł	
	5% od 440.298 zł za pół roku tj.	11.007 zł	121.081.-
w 1940r.	20% od 489.220 zł tj.	97.844 zł	
	5% od 391.376 zł za pół roku tj.	9.784 zł	
	5% od 342.454 zł za pół roku tj.	8.561 zł	116.189.-
w 1941r.	20% od 489.220 zł tj.	97.844 zł	
	5% od 293.532 zł za pół roku tj.	7.338 zł	
	5% od 244.610 zł za pół roku tj.	6.115 zł	111.297.-
w 1942r.	20% od 489.220 zł tj.	97.844 zł	
	5% od 195.688 zł za pół roku tj.	4.892 zł	
	5% od 146.766 zł za pół roku tj.	3.669 zł	106.405.-

w 1943r.	20% od 489.220 zł tj.	97.844 zł	
------	5% od 97.844 zł za pół roku tj.	2.446 zł	
	5% od 48.922 zł za pół roku tj.	1.223 zł	101.513.-
Razem 1939/43		zł	556.485.-

A zatem w ciągu pierwszych pięciu lat eksploatacji zaciąży na KOLWID'zie dość znaczna, wynosząca od 100 - 121 tysięcy złotych spłata roczna, włączona do rachunku zysków i strat.

b/ Zwrot wkładu LPT.

Trzymając się zasady niezatracania substancji wkładowej Ligi Popierania Turystyki i dążąc do jej odzyskania, choć w długim terminie, oraz tymczasowego oprocentowania tego wkładu choćby minimalnymi odsetkami trzebaby przewidzieć odsetki 3% rocznie oraz zwrot 1/30 kapitału rocznie.

Przy tej koncepcji spłata roczna wyniesie:

w roku:	Rata: zł	Odsetki: zł	Razem: zł
1939	22.385.--	20.146.--	42.531.--
1940	22.385.--	19.474.--	41.859.--
1941	22.385.--	18.803.--	41.181.--
1942	22.385.--	18.131.--	40.516.--
1943	22.385.--	17.460.--	39.845.--
1944	22.385.--	16.788.--	39.195.--
1945	22.385.--	16.117.--	38.502.--
1946	22.385.--	15.445.--	37.830.--
1947	22.385.--	14.774.--	37.159.--
1948	22.385.--	14.102.--	36.487.--
1949	22.385.--	13.431.--	35.816.--
1950	22.385.--	12.759.--	35.144.--
1951	22.385.--	12.087.--	34.472.--
1952	22.285.--	11.416.--	33.801.--
1953	22.385.--	10.744.--	33.129.--
1954	22.385.--	10.073.--	32.458.--
1955	22.385.--	9.401.--	31.786.--
1956	22.385.--	8.730.--	31.115.--
1957	22.385.--	8.058.--	30.443.--
1958	22.385.--	7.387.--	29.772.--
1959	22.385.--	6.715.--	29.100.--
1960	22.385.--	6.043.--	28.428.--
1961	22.385.--	5.372.--	27.757.--
1962	22.385.--	4.700.--	27.085.--
1963	22.385.--	4.029.--	26.414.--

1964	22.385.--	3.357.--	25.742.--
1965	22.385.--	2.686.--	25.071.--
1966	22.385.--	2.014.--	24.399.--
1967	22.385.--	1.343.--	23.728.--
1968	22.385.--	671.--	23.056.--
1939-68	671.550.--	312.269.--	983.819.--.

Spłatę kapitału Ligi Popierania Turystyki można odroczyć poza pierwsze pięciolecie kolejki, t.j. na okres spłat na rzecz Firmy ROLL. W takim razie wypadnie wpłacać przez pierwszych pięć lat w każdym razie 5% na rzecz Ligi Popierania Turystyki t.j. po zł 20.146.-- rocznie.

VI. SZANSE FREKWENCJI:

Szanse frekwencji zależą od ilości kuracjuszy i wycieczkowiczów przebywających w Zakopanem, od atrakcyjności kolei górskiej dla turystów i sportowców, od zagospodarowania terenu górnego Gubałówki, a wreszcie od zręcznej i umiejętnej akwizycji i propagandy.

Umniejszająco na frekwencję wpłyną: niekorzystne warunki klimatyczne, oraz konkurencja innych obiektów takich jak kolejka lub analogicznych atrakcyj.

1/ Jeśli chodzi o ilość kuracjuszy to jest to wartość znana w Zakopanem, a przy tym wiadomy jest też w przybliżeniu roczny przyrost frekwencji.

Przez kuracjuszy rozumie się wyłącznie osoby meldujące się i opłacające taksę klimatyczną.

Oto ilość kuracjuszy w latach 1928-37.

rok:	Ilość kuracjuszy:	wzrost o:	zima:	wiosna:	lato:	jesień:
1928	43.659	plus 2.5	35%	5%	54%	5%
1929	43.273	min. 0.8	37%	6%	50%	5%
1930	45.366	plus 4.8	39%	6%	49%	4%
1931	40.791	min. 0.0	46%	6%	42%	4%
1932	41.246	plus 1.1	51%	5%	40%	2%
1933	42.286	plus 2.6	46%	4%	46%	3%
1934	47.902	plus 13.0	55%	4%	37%	2%
1935	48.858	plus 2.0	54%	2%	40%	2%
1936	49.798	plus 1.9	48%	5%	43%	3%
1937	57.981	plus 16.4	52%	4%	40%	3%

Za rok 1938 dodać można stosownie do szacunku Gminy Zakopane około 6%, a tyle samo na rok 1939, wreszcie też 5% ze względu na szczególne zainteresowanie się Zakopanem z okazji FIS.

Wynikałaby z tego ogólna ilość kuracjuszy 57.981 plus 6% 61.459 plus 6% t.j. 65.146 plus 5% t.j. 68.403.

Według doświadczeń i obliczeń szacunkowych Zarządu Uzdrowiska Zakopane, wynosi ilość passantów i wycieczkowiczów niemeldowanych dwa razy tyle co ilość kuracjuszy meldowanych t.j. około 130.000; wobec tego całość materiału ludzkiego, nadającego się do akwirowania przez kolej wynosi około 200.000 osób.

2/ Jeśli chodzi o stopień atrakcyjności kolei należy tu wysunąć jej bliskość Zakopanego, znane wartości widokowe, zimą wartość dla zjazdów.

Kolej, oczekiwana przez społeczeństwo i zakopiańczyków od lat kilkunastu, już bez większej propagandy, stanowić musi sama przez się ogromnie silny magnes akwizycyjny.

O kolei tej już w 1928 r. pisano, w związku z ideą rozbudowy wielkiego Zakopanego, że jest ona "pierwszym krokiem" do tej rozbudowy.

Znaczenie pod tym względem Gubałówki określa prof. W.Romer na łamach Ilustrowanego Kuriera Codziennego następująco: "Czas ostatni byśmy odstąpili stare, wielkie Zakopane dla celów handlowych, przemysłowych i turystycznych, dla zdrowia zaś i wytchnienia nowe wznieśli uzdrowisko - tylko na stokach Gubałówki".

Bardzo interesującymi mogą być dane porównawcze z kolei LINKOL. Stwierdzić można, że ilość wjazdów i zjazdów na tej kolei wynosi około 2.8-krotność ilości meldowanych kuracjuszy, czyli cyfrę odpowiadającą mniejwięcej ilości całego materiału akwizycyjnego ludzkiego.

Cyfra ta dla LINKOL-u wynosićby powinna w 1939 r. zatem około 190 - 200 tysięcy przejazdów /w górę i w dół łącznie/.

Jeśli się zważy, że LINKOL ma przewagę wobec KOLWID-u jako punkt prawdziwie tatrzański, jako mający lepsze warunki śniegowe, lecz za to KOLWID jest bliższy, tańszy i może być w ciągu doby dłużej czynny. Można dojść słusznie do przekonania, że wykorzystanie KOLWID-u nie powinno być rzadsze niż LINKOL-u, a zatem ilość wjazdów i zjazdów powinna wybosić około 190 - 200 tysięcy.

Do podobnej cyfry dochodzi się również szacując ze statystyki kolejowej przewozy osób do Zakopanego za biletami ulgowymi.

kuracjuszy około	40.000 przejazdów
weekendowy ruch x/	80.000 przejazdów
wycieczki popularne	18.000 przejazdów
sportowe	22.000 przejazdów
razem	160.000 przejazdów

x/ Uwaga: książeczki i bilety weekendowe oraz grupy wycieczkowe. Do tego doliczyć trzeba około 40.000 przejazdów za innymi ulgami i za biletami normalnymi, nie rejestrowanymi specjalnie.

Odliczając z tego kontyngentu nawet znaczną ilość osób nie interesujących się kolejką trzeba za to dodać około 40 - 50.000 osób przybywających w rejony okoliczne z zasięgiem aż po Szczawnicę i Rabkę, z których spora część odwiedza Zakopane chociaż raz podczas pobytu.

Wreszcie też, acz bardzo skromnie trzeba uwzględnić przewozy ludności miejscowej i przybyszy z wycieczek samochodowych.

3/ O tym by zagospodarowanie terenu wpłynęło wzmagająco na frekwencję trudno będzie na razie mówić. W każdym razie i tu jak przy budowie kolei KOLGOR trudno jest niedość mocno wskazać i podkreślić, że najistotniejszym gwarantem dochodowości kolejek tego typu /Krynica, Grzebieniek/ - jest istnienie odpowiednich atrakcyjnych obiektów hotelowych, leczniczych, rozrywkowych przy stacji szczytowej. Takiemu dopiero postawieniu sprawy zawdzięcza dochodowość kolej na Grzebienku, a także w Krynicy można zaobserwować ważny wpływ restauracji na frekwencję.

4/ Jako bezsprzecznie ujemny moment trzeba uwzględnić konkurencję atrakcji LINKOL-u i wyciągów. Wprawdzie z czasem musi zwyciężyć zasada, znana dobrze w praktyce inwestycyjnej, iż mnogość uzupełniających się w zajem gatunkowo inwestycyj wzmaga tak bardzo zainteresowanie się nimi, że wszystkie z nich zyskują więcej niż proporcjonalnie do swej ilości.

Na to trzeba będzie jednak jeszcze poczekać, pomimo wielkiego przystosowywania się Zakopanego do roli centrum atrakcyj turystycznych w Polsce. Chwilowo materiał akwizycyjny, który znajdzie się w Zakopanem - nie zdoła wydatkować się na równie podwójną ilość atrakcyj /kolejka KOLWID i wyciągi/.

Z tytułu zatem chwilowej konkurencji trzeba z cyfry 190 - 200.000 skreślić około 20%, przyjmując maksymalną ilość zjazdów i wyjazdów na KOLWID na około 160.000.

Natomiast nie wymaga obliczeń wzgląd na klimatyczne warunki /wczesne tajanie, rozmokły grunt/, bo za to LINKOL, na którego frekwencji oparto niniejsze obliczenie - ma swoje dni "halniaka" i uporczywsze okresy niepogody i jak wspomniano krótszy za dnia okres pracy.

Na 95 dni pogodnych i 164 chmurnych jest 106 dni z opadami. Przeciętnie nasłonecznienie w zimie wynosi 3 godziny, na wiosnę 4.4 godz., w lecie 5.3 godz., a w jesieni 4.1 godz. Liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 125 .

Na podstawie doświadczeń z pogodą i frekwencją w Zakopanem można przypuścić następujący podział zainteresowania się koleją w poszczególnych miesiącach:

w miesiącu:	ilość przejazdów /suma w górę lub w dół/:
styczniu	21.760
lutym	23.360
marcu	14.240
kwietniu	3.200
maju	5.520
czerwcu	9.920
lipcu	28.000
sierpniu	19.200
wrześniu	6.720
październiku	3.200
listopadzie	2.080
grudniu	24.800
razem około	160.000

VII. ZARYS TARYFY.

Najlepszy materiał, acz krótkotrwały daje kolej KOLGOR w Krynicy, powtóre odpowiednie przewartościowanie taryf LINKOL. Drugim sprawdzianem słuszności opłat są zestawienia cen innych atrakcyj w Zakopanem i ocena zdolności kieszeniowej przeciętnego przybysza w Zakopanem.

Należy też rozpatrzyć ewentualność taryfy zimowej i letniej, codziennej i świątecznej, oraz premie za częstotliwość i premie dla sportowców.

Na koniec należy ustalić właściwy stosunek ceny zjazdów do wjazdów i przejazdów powrotnych.

1/ Kolej KOLWID jest około dwa razy dłuższa od KOLGOR-u w Krynicy, stanowiąc 1/3 wzniesienia LINKOL-u. To przemawiało by za zastosowaniem opłat około 1.50 - 2.00 złotych /2 razy opłata wjazdowa b.tania na KOLGOR i 1/3 opłaty wjazdowej LINKOL-u/.

Także porównanie z wartością kolei zwykłej /15 km poc.posp.-motor zł 1.45/ potwierdza słuszność takiej taryfy. W górskim terenie tyleż policzył by też i autobus.

2/ Jeśli chodzi o cenę innych atrakcyj w Zakopanem, to wahają się one od 2.00 zł /przejażdżka saniami lub dorożką/ do zł 5.50 /autobus do Morskiego Oka/.

Zdolność przeciętnego przybysza do ponoszenia kosztów atrakcyj nie jest zbadana. Wynosi ona jednak co naj-

mniej 30.- złotych miesięcznie, lub zł 7.- tygodniowo, w których pomieścić się może z łatwością atrakcja kolejkowa. Także wycieczkowicz gotów jest ponieść na atrakcję wydatek 2-3.- zł. Stąd przyjąć można jako znośne i strawne - należności od 1.50 - 3.00 złotych.

3/ Koszt zjazdu musi być oczywiście wielokroć niższy od wjazdu, inaczej zjazdy będą omijane nawet przez niesportowców i nieturystów. Pewna stromość Gubałówki hamuje jednak potrzebę pójścia tu zbyt daleko i raczej należy kusić publiczność tanim biletem powrotnym, niż tanim biletem zjazdowym. Jest to tym ważniejsze gdy Gubałówka ma stać się terenem osiedlenia i zjazd na dół będzie miał również wartość.

4/ Odróżnienie zimy i lata nie powinno mieć znaczenia, gdyż kolejka mieści się w punkcie, którego szanse zimy do lata wynoszą jak 5:4, a zatem są dosyć równe, co nie usprawiedliwia tańszych taryf latem czy zimą.

5/ Z ulg zaleca się zastosowanie ulg kontyngentowych /wagonik, półwagonik/, narciarskich i urzędniczych, ulg wielokrotnościowych /abonament/. Niczym nieuzasadnione było by natomiast stosowanie pół opłaty za dziecko, któremu należało by przyznać tyle samo co narciarzom, urzędnikom itp.

Wskazana jest najdalej idąca prostota odprawy, gdyż w pewnych porach odprawa będzie należała wyłącznie do konduktorów.

6/ Wobec ulg /patrz 5/, oraz uwzględnienia, stosownie do doświadczeń KOLGOR i LINKOL odpowiedniej proporcji zjazdów i wjazdów - przeciętna należność przejazdowa ustalona na co najmniej zł 1.50 - musi być odpowiednio zdyferencjonowana między wjazdy i zjazdy, bilety powrotne i bilety ulgowe. Oscylacja wynosić musi od zł 1.60 do zł 2.50 za przejazd.

Według powyższych przesłanek uznany być musi za najodpowiedniejszy poniższy system opłat za przejazdy:

rodzaj:	wjazd:	zjazd:	powrotny:
normalnie	zł 2.50	zł 1.00	zł 3.00
ulgowo /narciarz, urzędnik, wojsko, kolejarz, dziecko/	" 1.50	" 0.70	" 2.00
abonament 20 wjazdów lub zjazdów	"30.00		
abonament narciarski 20 wjazdów	"20.00		

grupy 1/4 wagonu /20 osób najmniej/ po zł 1.50

grupy 1/2 wagonu /40 osób najmniej/ po zł 1.20

grupy cały wagon /80 osób najmniej/ po zł 1.00

wycieczki szkolne i harcerskie
od 10 osób ..... po zł 1.00

na 10 osób jeden przewodnik darmo.

opłata za psa zł 1.00.

7/ Taryfa towarowa. Kolej w niedługim czasie stanie się ważnym objektem przewozu towarów. Przewóz ten będzie ułatwiony przez odpowiednie urządzenie wymiany nadwozia. Przewóz towarów budowlanych powinien być możliwie przesunięty na pory słabej frekwencji osobowej tj. na wiosnę i jesień /sezony budowlane/. W pełnym sezonie ruchu osobowego przewóz towarów musi być oznaczony pewnymi godzinami, ażeby nie tracić czasu na wymianę nadwozia.

Należy odróżnić przewozy małych partyj drobnicy od dużych partyj materiałów. Należy ustalić minimum opłaty od 50 kg lub od sztuki, gdyż mała drobnica może być brana z podróżnymi, tj. do wagonów z nadwoziem osobowym.

Odróżnianie artykułów cennych od tanich nie powinno być uwzględniane przy tak małej linii. Natomiast należy udzielać procentowych rabatów refakcyjnych od dużych partyj, przeznaczonych do budowy domów.

Refakcja wypłacana ex post przez Zarząd w drodze zwrotu. Tą tylko drogą można uniknąć przemytu i zwodnych wystąpień o ustępstwa.

Opracowanie szczegółowej taryfy towarowej wymaga choć minimalnych doświadczeń z terenem klienteli, co nie daje się jeszcze przewidzieć obecnie. Dla tego narazie taryfę przewidujemy pod skromną nazwą bagażowej i nie wprowadzamy nadmiernej dyferencji, poprzestając na kwitach bagażowych.

Osobnym zagadnieniem jest nawiązanie bezpośredniej komunikacji z PKP, po zbudowaniu bocznicy.

Wreszcie ważnym dla ludności przedmiotem przewozu ma być mleko, przy którym można przewidzieć abonament miesięczny przewozowy.

Opierając się na doświadczeniach kolei zagranicznych projektujemy narazie następujące taryfy:

bagaż /oprócz branego na ręce o wadze do 10 kg/- od sztuki 50 groszy, albo od wagi 20 groszy za 10 kg, najmniej 50 groszy.

towar za 10 kg 20 groszy, najmniej 50 groszy; przy nadaniu najmniej 200 kg: za 10 kg 15 groszy.

mleko niestale jak za bagaż; a w abonamencie miesięcznym za 10 litrów 15 groszy, na podstawie spisu abonentów. Abonent musi przewieźć najmniej 300 litrów w miesiącu. Próżne bańki pod górę bezpłatnie.

narty i sanki wozi się bezpłatnie.

8/ Z chwilą rozbudowy osiedla na górze, wprowadzone będą bilety tygodniowe i miesięczne, i miesięczne dla stałych mieszkańców i gości pensjonatowych itp. w cenie później oznaczonej.

9/ Dopuszczenie bezpłatnych biletów, jak wykazują doświadczenia z LINKOL-em, działają dewastująco na dochody i demoralizująco na publiczność /korzystają uprzywilejowani/. W tak małych objektach i przy cenach biletów w okrągłej należności nieznacznych - należy bezpłatne bilety całkiem wykluczyć..

VIII. W P Ł Y W Y .

Przyjmując według doświadczeń innych kolejek w kraju i zagranicą, stosunek taki, iż 20% osób jadących za biletami normalnymi opłaca 31% wpływów, a 80% ulgowiczów około 69% wpływów - przyjmujemy:

1. przejazdy za taryfą normalną	22.000 wjazdów po 2.50 zł		55.000.-
	10.000 zjazdów po 0.60 zł		6.000.-
2. przejazdy za taryfą ulgową	100.000 wjazdów po 1.50 zł		150.000.-
	28.000 zjazdów po 0.60 zł		16.800.-

/za zjazdy liczono po 0.60 uwzględniając "returki"/

3. towary i psy /200 ton razy 20.-zł plus 1.000.-zł mleko itp./	zł	5.000.-
4. za restaurację wynajem	zł	25.000.-
5. z różnych /za prawo fotografowania, leżaki, bufet, "Ruch", przechowalnia itp./	zł	8,000.-
	zł	265.800.-

IX. RACHUNEK EKSPLOATACJI ORAZ ZYSKÓW I STRAT.

a/ Rachunek eksploatacji /z renowacją/

wpływy	zł 265.800.-
wydatki ekspl.z renowacją	zł 146.080.-
nadwyżka eksploat.	zł 119.720.-
współczynnik	54.9

Byłby to współczynnik bardzo korzystny.

W razie przejęcia gospodarki przez spółkę eksploatacyjną, sytuacja byłaby jeszcze korzystniejsza, gdyż przy wpływach zł 265.800.--, a wydatkach zł 125.380.--, nadwyżka wyniosłaby około zł 140.420.--, a współczynnik wyniósłby 49.

b/ Rachunek zysków i strat:

przedstawiałby się za rok 1959:

wpływ:	zł 265.800.--	ekspl. wydatki	zł 146.080.--	x/
strata:	zł 43.892.--	spłata Roll	zł 121.081.--	
		spłata LPT	zł 42.531.--	
	zł 309.692.--		zł 309.692.--	

x/ Uwaga: wliczono renowację do wydatków eksploatacyjnych.

c/ Rachunek zysków i strat zredukowanych,

a to wskutek przejęcia gospodarki przez spółkę eksploatacyjną, jak również wskutek odłożenia na razie spłat na rzecz LPT, z przyznaniem jedynie oprocentowania na 8% od inwestowanej sumy:

wpływ:	zł 265.800.--	ekspl.wydatki	zł 125.380.--
zysk:	zł 207.--	spłata Roll	zł 121.081.--
		odsetki LPT	zł 20.146.--
	zł 265.607.--		zł 265.607.--

Jak widać z powyższego pomimo bardzo korzystnego współczynnika eksploatacji, mieszczącego w sobie nawet wydatki renowacyjne, wskutek zbyt krótkoterminowego kredytu - nie można w pierwszym roku liczyć na odrzucenie przez KOLWID zysku istotnego.

X. ROZKŁAD JAZDY.

KOLWID, chcąc wywołać stałe zainteresowanie terenami górnej Gubałówki w celach budownictwa - musi kursować od razu regularnie przez cały rok, inaczej nikt nie zaufa w kolej, jako komunikację gospodarczą.

W martwych nawet sezonach /roztopy, szarugi/ musi być utrzymane minimum kursów, najlepiej 12 dziennie, a zresztą gdy się zjawi tylko 5 osób. Częstsze kursy niż co 10 minut nie powinny być dopuszczone.

Ciężki towar w wózkach towarowych może być wożony w sezonie ruchu osobowego zasadniczo tylko rano i wieczorem, a mleko w osobowych wagonikach; także narty i saneczki. Kursy normalne od 7 do 21 godz.; późniejsze kursy nocne muszą być podwójnie płatne /dwa bilety na osobę/.

XI. ODPRAWA. BUCHALTERIA. RACHUNKOWOŚĆ.

Odprawa podróżnych nastąpi zapomocą 8 rodzai biletów kartkowych według wzoru, używanego na kolei Kuźnice-Kasprowy Wierch /patrz załącznik/. Bilety byłyby następujące:

a/ za opłatą normalną:

Zakopane-Gubałówka - pod górę,
Gubałówka-Zakopane - w dół,
Zakopane-Gubałówka - pod górę i w dół /powrotne/
Bilety abonamentowe na 10 przejazdów pod górę /lub w dół/.

b/ za opłatą ulgową:

Zakopane-Gubałówka - pod górę /dla narciarzy i dla dzieci/
Gubałówka-Zakopane - w dół -"-
Zakopane-Gubałówka - pod górę lub w dół /powrotne/ /dla narciarzy i dla dzieci/
Bilety abonamentowe na 10 przejazdów pod górę lub w dół /dla narciarzy/.

Na biletach odbije się datownikiem datę wydania. Ważność biletów jednorazowych i powrotnych - 1 dzień; Ważność biletów abonamentowych - 15 dni. Bilety wydane przez konduktorów otrzymają datę dnia wydania przez dziurkowanie szczypcami w odpowiednich rubrykach biletów.

Każde miejsce sprzedaży otrzymuje oddzielną serię biletów: serię A - kasa biletowa Kolei Zakopane-Gubałówka, serię B i C - bilety konduktorskie, serię D -

Biuro Turystyczne LPT w Zakopanem.

Konduktorzy otrzymują bilety z kasy biletowej za pokwitowaniem w osobnej książce, która służy również do rozrachunku biletów sprzedanych. Bilety przechowuje przez noc kasa biletowa i wręcza je codziennie rano konduktorom. Wyjątek: nocne kursy.

Codziennie po ukończonej pracy konduktorzy zwracają bilety wraz z gotówką, uzyskaną ze sprzedaży - kasie biletowej, która gotówkę łącznie z wpływami ze sprzedaży biletów w kasie odprowadza na konto PKO Zarządu Kolei w Warszawie.

Rachunkowość kasy biletowej: Kasa biletowa prowadzi na wydane bilety Dziennik sprzedaży biletów i kontrolkę wpływów. Oprócz tego dla ewidencji zapasów prowadzi księgę zapasu. Poza tym sporządza dziennie raporty kasowe oraz miesięczne wykazy wydanych biletów.

Takie same książki i wykazy prowadzi Biuro Turystyczne LPT dla biletów kolei Zakopane-Gubałówka. Dochody uzyskane ze sprzedaży biletów tej kolei Biuro Turystyczne LPT odprowadza na konto PKO Ligi Popierania Turystyki na rozrachunek z koleją Zakopane-Gubałówka.

Dochody uzyskane ze sprzedaży biletów odprowadza się na konto PKO co trzeci dzień, w pełnym zaś sezonie codziennie.

Centrala w Warszawie prowadzi kontrolę rachunkowości poszczególnych miejsc sprzedaży oraz zarządza sporadyczne rewizje kas i kontrolę biletów.

Towar odprawianoby zapomocą specjalnych biletów bagażowych, zarachowywanych na tych samych wykazach co sprzedane bilety.

Bilety i kwity bagażowe wydrukuje drukarnia biletów PKP w Krakowie według wzorów ustalonych przez Zarząd Kolei. Muszą one być zaopatrzone suchym stemplem.

XII. NADZÓR, PRZEPISY TECHNICZNE.

Kierownictwo techniczne kolei spoczywa w ręku Kierownika, który musi mieć wykształcenie techniczne.

Nadzór państwowy sprawuje Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie.

Przepisy techniczne, mechaniczne i sygnalizacyjne, łącznie z dziennymi raportami technicznymi należy opracować na podstawie wzorów zagranicznych, dostarczonych przez Firmę L.von Roll. Opracowanie powinno być zamówione u specjalistów Ministerstwa Komunikacji

w Departamencie IV i VI.

XIII. SZCZEGÓLNE ZABIEGI AKWIZYCYJNE.

Obok plakatów, wzmianek w rozkładach jazdy i wydawnictwach turystycznych i w prasie należy przygotować:

a/ trasy zjazdów narciarskich,

b/ ewent.opracowanie zjazdu saniowego,

c/ wciągnięcie atrakcji KOLWID do wspólnych biletów umożliwiających zjedzenie kolacji na górze /"Kolacja-przejazd"/, oraz zwiedzenie przy użyciu autobusu PKP kolei LINKOL i KOLWID /"LINKOL-KOLWID w jednym dniu"/. Należy również wprowadzić możliwie rychło bilet autobusowy "Bukowina-Gubałówka" lub "Poronin-Gubałówka" itp.,

d/ wciągnięcie przejazdu na Gubałówkę do kuponów kart uczestnictwa na masowe zjazdy i do kart kontrolnych pociągów popularnych jako imprezy wiążącej lub do wyboru.

W tych wszystkich przypadkach stosować należy bez legitymowania cenę - jak dla narciarzy.

XIV. T E R M I N A R Z.

Jeżeli ruch na kolei ma być otworzony dnia 11 grudnia 1938 r., tempo prac przygotowawczych musi być bardzo intensywne.

"Komisja Budowy Kolei na Gubałówkę" winna przygotować się do zorganizowania eksploatacji i przyjąć następujący terminarz:

1/ utworzyć do dnia 15.X. odpowiedni jednolity ośrodek dyspozycyjny,

2/ do dnia 30.X. wydzierżawić restaurację,

3/ do dnia 15.X. zwrócić się z prośbą do Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji o wydanie ulotki i afisza /15.XI.1938 r., kolportaż/,

4/ do dnia 30.X. wydzierżawić prawo fotografowania,

5/ do dnia 30.X. wydzierżawić przechowalnię nart,

6/ do dnia 30.X. zawrzeć umowę z Towarzystwem "Ruch" o urządzenie kiosku i ajencji pocztowej,

7/ do dnia 30.X. zawrzeć umowę z elektrownią zakopańską o dostawę prądu /20.XI. winno być zaprowadzenie prądu gotowe/,

8/ do dnia 15.X. zwrócić się do Departamentu IV Ministerstwa Komunikacji /do p.Radcy Zaborskiego/ i do Departamentu VI /do p.Radcy Pancera/, z zamówieniem opracowania przepisów mechanicznych, sygnalizacyjnych w terminie do dnia 20.XI.1938 r. Uprosić ich o wstępne przeegzaminowanie personelu,

9/ do dnia 15.XI. przyjąć potrzebny personel, który będzie użyty od dnia 1.XII.1938 r. /w okresie od dnia 1-11.XII. winien personel szkolić się,

10/ do dnia 20.X. zatwierdzić projektowane druki handlowo-kasowe,

11/ do dnia 1.XI. zamówić w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie bilety i druki w następującej ilości:

Rodzaj:	Seria: A	B	C	D
1. norm.w górę	10.000	3.000	3.000	2.000
2. norm.w dół	nie ma	5.000	5.000	nie ma
3. norm.powrot.	10.000	3.000	3.000	2.000
4. ulg.w górę	15.000	5.000	5.000	5.000
5. ulg.w dół	nie ma	5.000	5.000	nie ma
6. ulg.powrot.	5.000	3.000	3.000	5.000
7. abonament ogólny	1.000	nie ma	nie ma	1.000
8. abonament narciarski	1.000	nie ma	nie ma	1.000
9. blankietowy	200	nie ma	nie ma	800
10. bagaż sztuki	1.000	nie ma	nie ma	nie ma
11. bagaż kwit blankietowy	1.000	nie ma	nie ma	nie ma

12/ do dnia 15.XI. zakupić potrzebne księgi kasowe,

13/ do dnia 1.XI. zamówić 200 leżaków z terminem dostawy: 20.XI.1938 r.

14/ do dnia 15.X. uprosić Departament III Ministerstwa Komunikacji o wydanie Regulaminu przewozu,

15/ do dnia 20.XI. zamówić mundury i czapki dla personelu konduktorskiego,

16/ do dnia 20.XI. zamówić ekwipunek konduktorski /testy, szczypce/ i urządzenie poczekalni, biur, kancelarii itp.,

17/ do dnia 15.XI. przygotować plan kampanii prasowej i otwarcia kolei wraz z poświęceniem obiektu,

18/ do dnia 25.X. przyspieszyć utworzenie Spółki Eksploatacyjnej, oddając jej jak najwcześniej kolejkę do prowadzenia.

Są to czynności wynikające z opracowanego zarysu eksploatacji. Nie wspominamy tu o terminie ukończenia budowy - przyjmując, że w myśl zawartych umów budowa będzie terminowo ukończoną.

Warszawa, dnia 1 października 1938 r.

Mgr.A.Dobiecki J.Szelichowski

AR/AK.

Projekt afisza.

LIGA POPIERANIA TURYSTYKI.

GÓRSKA KOLEJ WIDOKOWA ZAKOPANE-GUBAŁÓWKA.

Najnowsza atrakcja turystyczna w Polsce.

Długość trasy 1[illegible]3 m. Różnica wzniesień 300 m.

Opłaty za przejazd:

	normalne:	ulgowe:
w górę	zł 2.50	zł 1.50
w dół	zł 1.00	zł 0.70
tam i z powrotem	zł 3.00	zł 2.00

Ulgi przysługują:

1/Członkom towarzystw: Polskiego Związku Narciarskiego, Związków Narciarskich: bułgarskiego, węgierskiego, holenderskiego i greckiego, Klubu Ceskoslovenskych Turistu, Svazu Ceskoslovenskych Lyzaru, Deutscher Skiverband, oraz dziennikarzom, należącym do Syndykatu Dziennikarzy - za okazaniem legitymacyj członkowskich.

2/Dzieci w wieku do lat 10-ciu.

3/Młodzieży szkolnej za okazaniem legitymacji uczniowskiej,upoważniającej do ulg na P.K.P.,(wzór 1a,b,c,d) a

4/Urzędnicy,wojskowi,policja,kolejarze i ich rodziny za okazaniem legitymacyj.

Ulgi na przejazdy wielokrotne:

Bilet abonamentowy imienny na 20 przejazdów tam i z powrotem, ważny na 15 dni od daty nabycia..... zł 30.--
-"- -"- dla narciarzy ..... zł 20.--
Za przewóz bagażu,leżaka,wózka dziecinnego itp..... zł 0.50
Sanki i narty przewozi się bezpłatnie.

Kolejka czynna zasadniczo:

w godzinach od 7.oo do 21.oo.
Kolejkę uruchamia się zasadniczo w wypadku zebrania się na jednej ze stacyj wyjazdowych co najmniej 5 osób. W okresach wzmożonego ruchu wprowadza się miejscówki.

Informacyj udziela Biuro Turystyczne Ligi Popierania Turystyki w Zakopanem,ul.Kościuszki, tel.1146.-

Załącznik Nr.1.

KOLEJ GÓRSKA ZAKOPANE-GUBAŁÓWKA

Spis rodzajów biletów:

	Cena:
1/ Bilet normalny na wjazd w górę	zł 2.50
2/ Bilet normalny na zjazd w dół	zł 1.00
3/ Bilet normalny powrotny	zł 3.00
4/ Bilet ulgowy na wjazd w górę	zł 1.50
5/ Bilet ulgowy na zjazd w dół	zł 0.70
6/ Bilet ulgowy powrotny	zł 2.00
7/ Bilet abonamentowy na 20 przejazdów	zł 30.00
8/ Bilet abonamentowy narciarski na 20 przejazdów	zł 20.00
9/ Bilet blankietowy /na przewóz grupowy osób/	zł .....
10/ Kwit bagażowy na przewóz jednej sztuki bagażu	zł 0.50
11/ Kwit bagażowy /blankietowy/	zł .....

Załącznik Nr.2.

KOLEJ GÓRSKA ZAKOPANE-GUBAŁÓWKA

Rachunkozdawca:
LIGA POPIERANIA TURYSTYKI

TYMCZASOWE PRZEPISY WYKONAWCZE

dla służby
handlowej i finansowej.

---oooOOOooo---

Obowiązują od dnia 1 grudnia 1938 r.

I. Przepisy ogólne.

Charakter przepisów.

1. Niniejsze przepisy posiadają charakter wyłącznie zarządzeń wewnętrznych, wiążących personel wobec Zarządu Kolei, nie można zatem powoływać się na nie wobec publiczności.

Obowiązki pracownika.

2. Pracownik powinien obowiązki swoje wykonywać starannie i sumiennie, przestrzegać ustalonych godzin urzędowych i spełniać dokładnie zarządzenia przełożonych, utrzymywać w należytym porządku wszelkie podręczniki służbowe, kierować się oszczędnością w używaniu druków i innych materiałów, oraz szanować przedmioty inwentarza Kolei i utrzymywać je w czystości.

3. Powierzone czynności rachunkowe i sprawozdawcze należy spełniać dokładnie i terminowo.

Odpowiedzialność pracownika.

4. Pracownik odpowiada materialnie za wszelkie szkody, powstałe wskutek niedbałego, lekkomyślnego lub nierzetelnego spełniania obowiązków, tudzież za całość i bezpieczeństwo powierzonej mu gotowizny i dowodów kasowych. Każdy ujawniony brak kasowy pracownik powinien usprawiedliwić i wyrównać natychmiast z funduszów własnych.

5. W razie niedostatecznego usprawiedliwienia, pracownik ponadto odpowiada służbowo, w razie zaś stwierdzon. sprzeniewierzenia grozi mu odpowiedzialność sądowa.

6. Pracownik obowiązany jest posiadać dokładną znajomość przepisów, taryf itp., dotyczących zakresu jego czynności.

Zachowanie się wobec publiczności.

7. W stosunku do publiczności pracownik powinien postępować bezstronnie i bezinteresownie, zachowywać się grzecznie i taktownie. W szczególności należy udzielać uprzejmie jasnych i dokładnych wyjaśnień.

8. Pracownikowi nie wolno żądać ani przyjmować podarków, wynagrodzeń pieniężnych, ani innych świadczeń dających korzyści materialne albo osobiste, ofiarowanych w związku z jego stanowiskiem lub spełnianiem czynności służbowych.

9. Przy spełnianiu czynności służbowych w styczności z publicznością palenie tytoniu jest wzbronione. Pracownik winien być schludnie i starannie ubrany.

Przyjmowanie opłat.

10. Przyjmując od interesanta należne opłaty, należy zachować odpowiednią ostrożność, obliczać gotówkę w obecności płacącego i przekonać się, czy należność wpłacono w całości i czy pieniądze nie są uszkodzone w stopniu obniżającym lub niweczącym ich wartość, wreszcie czy nie są podrobione. Pracownik odpowiada w zupełności za wszelkie szkody wynikłe z tego tytułu.

Podejrzane pieniądze.

11. Jeśli pieniądz wyda się pracownikowi podejrzanym, powinien go zatrzymać, żądają w zamian innego.

O zatrzymaniu należy sporządzić kwestionarjusz z 4 odpisami, który powinien zawierać:

a/ nazwę i siedzibę instytucji kwestionującej, liczbę porządkową kwestionariusza i datę,

b/ imię i nazwisko okaziciela i dokładny adres jego zamieszkania,

c/ opis zatrzymanego pieniądza /wartość nominalna, data emisji, seria, numer i inne cechy szczególne/,

d/ oświadczenie osoby, której pieniądz zatrzymano, co do źródła, z jakiego pieniądz ten otrzymała,

e/ podpis zatrzymującego, oraz podpis lub odcisk palca okaziciela pieniądza podejrzanego,

f/ oznaczenie Urzędu policyjnego właściwego terytorialnie dla miejsca zatrzymania pieniądza.

12. Oryginał kwestionariusza z dwoma podpisami i zatrzymanym pieniądzem winien być niezwłocznie przesłany do Urzędu policyjnego

właściwego terytorialnie dla miejsca zatrzymania pieniądza.

Trzeci odpis kwestionariusza pozostaje w instytucji, która zatrzymała pieniądz, czwarty odpis otrzymuje okaziciel jako pokwitowanie.

Podejrzenie o fałszowanie pieniędzy.

13. Jeżeli na okaziciela pada podejrzenie fałszowania lub rozmyślnego puszczania w obieg falsyfikatów, należy wezwać Policję, która ustali tożsamość osoby i postąpi w myśl właściwych przepisów.

Dokonywanie wypłat.

14. Pracownikowi nie wolno dokonywać wypłat samowolnych, nie przewidzianych przepisami i nie zleconych przez Zarząd Kolei, ani też udzielać jakichkolwiek zaliczek lub pożyczek z pieniędzy, będących własnością Zarządu Kolei.

II. Rodzaje biletów i sprzedaż biletów przez konduktorów.

Rodzaje biletów.

1. Rozróżnia się następujące bilety i kwity bagażowe:

1/ bilet normalny na przejazd w górę,

2/ bilet normalny na przejazd w dół,

3/ bilet normalny powrotny,

4/ bilet ulgowy na przejazd w górę,

5/ bilet ulgowy na przejaz w dół,

6/ bilet ulgowy powrotny,

7/ bilet abonamentowy na 20 przejazdów w górę lub w dół /normalny/,

8/ bilet abonamentowy narciarski na 20 przejazdów,

9/ bilet blankietowy /na przewóz grupowy osób/,

10/ kwit bagazowy na przewóz 1 sztuki bagażu,

11/ kwit bagazowy /blankietowy/.

Kolory biletów.

W razie wprowadzenia innych rodzajów biletów, podane będą osobne wskazówki.

2. Bilety normalne i ulgowe na przejazd w górę drukuje się na papierze koloru żółtego. Bilety normalne i ulgowe na przejazd w dół drukuje się na papierze koloru różowego. Bilety normalne i ulgowe powrotne drukuje się na papierze koloru niebieskiego. Bilety abonamentowe drukuje się na półkartonie koloru brązowego /normalne/ i zielonego /narciarskie/. Kwity bagazowe drukuje się na białym papierze. Bilet blankietowy grupowy drukuje się na białym papierze.

Numeracja biletów.

3. Każdy bilet zaopatrzony jest w kolejny numer. Numerację biletów prowadzi się oddzielnie dla każdego rodzaju biletów, poczynając od numeru 1 do 10.000 lub 100.000.

Serje biletów.

4. Poza tym wszystkie bilety oznaczone są znakiem serii A, B, C itd., oraz kolejnym numerem danego rodzaju biletów. Bilety wydawane przez konduktorów oznaczone są serią B i C, a przez Kasę Kolei serią A.

Bilety, wydawane przez Biuro Turystyczne LPT. w Zakopanem, oznaczone są serią D.

W korespondencji oraz w poszczególnych dowodach i sprawozdaniach kasowych wystarcza podanie tylko serii i numeru danego rodzaju biletów, zamiast dokładnego określenia relacji, np. seria B6 oznacza bilet ulgowy powrotny, wydany przez jednego z konduktorów, seria D7 oznacza bilet abonamentowy na 20 przejazdów, wydany przez Biuro Turystyczne LPT. w Zakopanem.

Broszurowanie biletów.

5. Bilety normalne i ulgowe na przejazd w górę i w dół, oraz bilety normalne i ulgowe powrotne zbroszurowane są w bloczki po 100 sztuk. Bilety abonamentowe oraz bilety blankietowe zbroszurowane są w bloczki

po 25 sztuk. Kwity bagażowe zbroszurowane są w bloczki po 50 sztuk.

Wykaz cen biletów.

6. W miejscu dostępnym dla publiczności należy umieścić wykaz cen poszczególnych rodzajów biletów.

Wydawanie biletów.

7. Każdy podróżny winien posiadać bilet, ważny na dany przejazd. Bilety na przejazdy jednorazowe i powrotne nabywa się w Kasie lub u konduktora w wagonie. Bilety abonamentowe i bilety ulgowe na przewóz grup wydaje tylko Kasa Kolei lub Biuro Turystyczne LPT. w Zakopanem.

8. Przed rozpoczęciem sprzedaży biletów należy przygotować odpowiednią ilość drobnych pieniędzy.

9. Wydawanie biletów uskutecznia się w kolejności numerów bieżących. Sprzedaż biletów po za kolejną numeracją nie jest dozwolona.

Należy uważać, aby podróżnemu był wydany właściwy bilet.

Wydawanie biletów ulgowych.

10. Bilety ulgowe wydaje się tylko za okazaniem ważnej na dany okres legitymacji, uprawniającej do ulgi, oprócz dzieci do lat 10; w przypadkach wątpliwości co do dzieci starszych, należy żądać okazania jakiegokolwiek dokumentu, stwierdzającego wiek dziecka.

Wydawanie biletów abonamentowych i biletów blankietowych.

11. Bilety abonamentowe wypełnia się starannie atramentem, wpisując w przewidzianych na to rubrykach: pierwszy i ostatni dzień ważności biletu, imię i nazwisko podróżnego, oraz rodzaj i numer dowodu osobistego, którym podróżny powinien się legitymować. Należy dopilnować, aby podróżny podpisał bilet w przeznaczonej na to rubryce.

Bilety blankietowe służą do odprawy grup podróżnych, korzystających z ulg przejazdowych. Bilety blankietowe wypełnia się ołówkiem chemicznym przez kalkę. Należy użyć dobrej kalki i uskuteczniać wszelkie wpisy, stosownie do wskazań rubryk biletu

czytelnie i wyraźnie. Ilość osób i ogólną cenę biletu wpisuje się słowami. Nie wypełnione rubryki biletu należy przekreślić linią falistą.

Stemplowanie biletów przez kasy biletowe i kasowanie biletów przez konduktorów.

12. Bilety na przejazd w górę i w dół, oraz bilety powrotne należy przed wydaniem ostemplować datownikiem na odwrotnej stronie.

Bilety abonamentowe i bilety blankietowe należy ostemplować datą dnia wydania na odwrotnej stronie niezależnie od tego, że ważność tych biletów wpisana jest na stronie tytułowej w odpowiednich rubrykach.

Nie wolno wydawać biletów nieostemplowanych oraz biletów ostemplowanych niewyraźnie, nieczytelnie lub ostemplowanych mylnie.

Jeżeli bilety sprzedaje konduktor, wówczas przy wydaniu biletu dziurkuje go szczypcami w odpowiednich rubrykach, oznaczając w ten sposób dzień i miesiąc wydania biletu.

Okazane przez podróżnych bilety na przejazd jednorazowy konduktor kasuje szczypcami po lewej stronie. Bilet powrotny kasuje się po stronie odpowiadającej kierunkowi przejazdu /T /tam/ - przy przejeździe pod górę i P /powrót/ - przy przejeździe w dół/.

Na biletach abonamentowych kasuje się szczypcami odnośną rubrykę przejazdu w kolejności numeracji zamieszczonej na bilecie.

Bilety blankietowe na przejazd grup podróżnych dziurkuje się po lewej stronie przy przejeździe w górę, a po prawej stronie przy przejeździe w dół.

Kwity bagażowe.

13. Na pojedyncze sztuki bagażu zabieranego przez podróżnych wydaje się kwit bagażowy według wzoru Nr.10. Na każdą sztukę bagażu należy wydać osobny kwit, za pobraniem opłaty w wysokości zł 0.50.

Kwity te kasuje konduktor szczypcami podczas dokonywania przewozu.

Przy nadaniu więcej sztuk bagażu lub na przewóz innych sztuk przesyłek towaru, ka-

sa wydaje bilet bagazowy blankietowy według wzoru Nr.11. Kwit bagażowy składa się z trzech części: z grzbietu, ceduły bagażowej i kwitu bagazowego.

Kwit bagazowy wypełnia się przez kalkę ołówkiem chemicznym. Grzbiet kwitu bagazowego pozostaje w kasie, cedułę wysyła się razem z przesyłką, a kwit bagazowy otrzymuje nadawca. Dołączone do poszczególnych części kwitu bagazowego nalepki nalepia się na pojedynczych sztukach przesyłki. Niepotrzebne nalepki należy zniszczyć.

Wydanie nadanych sztuk przesyłki może nastąpić jedynie za zwrotem kwitu bagazowego, który złącza się z cedułą i wysyła się do Zarządu Głównego Ligi Popierania Turystyki wraz z materiałem rachunkowym. Odbiorca przesyłki kwituje odbiór na cedule bagażowej.

Przy przyjmowaniu do przewozu bagażu lub innych przesyłek towarowych należy uważać, ażeby bagaż lub towar był odpowiednio opakowany, oraz czy poszczególne sztuki przesyłki nie są uszkodzone. W razie wadliwego opakowania lub w razie stwierdzenia uszkodzenia przesyłki, należy to zaznaczyć w kwicie bagazowym.

Psy odprawia się za biletami ulgowymi /bilety według wzoru Nr.5, 6 lub 7/.

Rozrachunek z biletów sprzedanych przez konduktorów.

14. Uzyskane ze sprzedaży biletów kwoty konduktor powinien odprowadzić natychmiast po ostatnim kursie wagonu w danym dniu do kasy biletowej Kolei.

Pozostałe bilety konduktor oddaje za pokwitowaniem w kasie Kolei, skąd przed rozpoczęciem służby w następnym dniu odbiera je ponownie za pokwitowaniem.

Na bilety wydane konduktorom prowadzi się kontrolkę według wzoru Nr.2, wypełniając ją codziennie, według wskazówek formularza.

Przed wydaniem biletów konduktorowi kasa powinna bilety ostemplować na stronie czołowej, stemplem oznaczającym rok wydania.

III. Ogólne zasady prowadzenia rachunkowości i kasy.

Wpisy do dowodów i ksiąg kasowych.

1. Do sporządzania wykazów i sprawozdań i do prowadzenia rachunkowości służą odpowiednie druki i książki. Wszelkie wpisy uskutecznia się zasadniczo czarnym atramentem. Jeżeli przewidziano prowadzenie pewnych druków przez kalkę, wówczas używać należy do uskuteczniania wpisów ołówka chemicznego.

2. Księgi i wykazy należy prowadzić bieżąco, dokładnie i starannie.

   Cyfr mylnie wpisanych nie wolno wyskrobywać, należy je przekreślać w ten sposób, aby dały się odcyfrować, właściwą zaś cyfrę należy wpisać ponad wpisem mylnym.

   Wykazy należy dodawać stronnicami, a pojedyncze sumy dzienne zbierać na ostatniej stronnicy lub arkuszu oddzielnym.

Badanie dowodów kasowych.

3. Dostęp do dowodów kasowych, wykazów, ksiąg i innych dokumentów, oraz badanie tychże dozwolone jest tylko osobom wskazanym przez Zarząd Kolei.

4. Prawo bezpośredniego otrzymywania wyjaśnień, badania dowodów kasowych i ksiąg, oraz robienia z nich wyciągów mają w myśl obowiązujących ustaw państwowych również przedstawiciele władz sądowych, policji karnej /kryminalnej/ i władz skarbowych na mocy odpowiednich legitymacyj.

5. Osobom innym można udzielać wyjaśnień i zezwolić na badanie ksiąg tylko na podstawie zezwolenia Zarządu Kolei

IV. Zapotrzebowanie, przechowywanie i rejestracja zapasu biletów.

Zamawianie biletów.

1. W kasie Kolei powinien znajdować się stale odpowiedni zapas biletów. W tym celu należy regularnie, przynajmniej raz w miesią-

cu, sprawdzać stan zapasu biletów i natychmiast zamawiać potrzebne bilety, przy czym należy mieć na uwadze, że drukarnia potrzebuje co najmniej 10 dni na wykonanie zamówienia.

2. Bilety zamawia się na formularzu według wzoru Nr.3. Formularze zamówień otrzymują bieżącą kolejną numerację.

3. W zamówieniu podaje się zamiast określenia relacji tylko serię i numer danego rodzaju biletów zgodnie z postanowieniami Rozdziału II, pkt.4 niniejszych przepisów.

   Zamówienie składa się z czterech części: zamówienia, pokwitowania i dwóch odpisów, wypełnianych przez kalkę. Poszczególne rubryki wypełnia się stosownie do wskazań formularza, podając w każdym przypadku zapas biletów znajdujący się w kasie w chwili zamówienia.

4. Wszystkie cztery części zamówienia wysyła się do Zarządu Głównego Ligi Popierania Turystyki w Warszawie, ul.Mokotowska 61, który kieruje zamówienie do drukarni biletów.

5. Wydrukowane bilety drukarnia wysyła bezpośrednio do kasy wraz z zamówieniem i pokwitowaniem. Jeden odpis zamówienia zatrzymuje drukarnia, drugi zaś wysyła do Zarządu Głównego LPT w Warszawie.

Odbiór biletów.

6. Przy odbiorze przesyłki biletów należy natychmiast stwierdzić, czy ilość dostarczonych biletów jest zgodna z zamówieniem, oraz czy zachowana jest ciągłość numeracji poszczególnych rodzajów biletów.

   Fakt sprawdzenia ciągłości numeracji pracownik odbierający bilety powinien stwierdzić przez zamieszczenie na ostatniej kartce każdego bloczku biletów swojego podpisu i daty.

7. W części drugiej zamówienia t.j. w pokwitowaniu należy wpisać datę otrzymania biletów, oraz potwierdzić zgodność otrzymanych biletów i wysłać pokwitowanie niezwłocznie do Zarządu Głównego LPT w Warszawie.

   Zamówienie t.j. część pierwsza formularza zamówień pozostaje w kasie. Należy je przechowywać jako załącznik do księgi zapasu biletów.

Braki lub nadwyzki w dostarczonych biletach.

8. W razie stwierdzenia jakichkolwiek braków lub też nadwyżek w dostarczonych biletach, należy natychmiast sporządzić odpowiedni protokół w trzech egzemplarzach. Jeden egzemplarz wraz z pokwitowaniem z odbioru biletów, na którym zamieszcza się odpowiednią adnotację, wysyła się do Zarządu Głównego LPT, drugi egzemplarz protokołu wysyła się do drukarni biletów, trzeci zaś egzemplarz zatrzymuje kasa, dołączając go do danego zamówienia.

Protokół winien być podpisany przez pracownika odbierającego bilety i ewentualnie przez Kierownika kasy.

Przechowywanie biletów.

9. Zapasy poszczególnych biletów należy przechowywać pod starannym zamknięciem, aby zabezpieczyć je przed zagubieniem. Za brakujące bilety odpowiada pracownik, któremu powierzono przechowywanie zapasu biletów, pieniężnie do wysokości ceny brakujących biletów.

Księga zapasu biletów.

10. Bilety dostarczone przez drukarnię wpisuje się do księgi zapasu biletów według wzoru Nr.4. Księga ta służy ponadto do zapisywania ilości biletów zużytych i ilości biletów pozostałych w zapasie.

Zapasy biletów należy zapisywać do księgi natychmiast po ich otrzymaniu. Ilość zaś biletów zużytych i ilość biletów pozostałych w zapasie - natychmiast po upływie miesięcznego okresu sprawozdawczego.

Każdy rodzaj biletów należy wpisać na osobnej stronie księgi zapasu biletów, przeznaczonej na okres trzech lat.

Poza tym księgę zapasów biletów należy prowadzić zapełniając jej rubryki zgodnie z treścią wskazaną we wzorze Nr.4.

V. Zarachowywanie biletów i miesięczne sprawozdania.

Księgi kasowe.

1. Dla zarachowywania sprzedanych biletów i pobranych wpływów kasa prowadzi:

a/ dziennik sprzedaży biletów,

b/ wykaz wydanych biletów blankietowych,

c/ kontrolkę wpływów.

2. Miesięczne sprawozdania sporządza kasa na osobnych wykazach wydanych biletów.

Dziennik sprzedaży biletów.

3. Dziennik sprzedaży biletów /wzór Nr.5/ służy do wyliczenia ilości biletów sprzedanych przez kasę, oraz należności podanych za te bilety w każdym dniu.

4. Dziennik wypełnia się według wskazań formularza czarnym atramentem.

Dla każdego okresu sprawozdawczego, oraz dla każdej serii biletów należy przeznaczyć oddzielną stronę.

5. Przy każdym rodzaju biletów powinna być wskazana taryfowo ustalona cena.

6. Pierwszego dnia każdego miesiąca przenosi się z dziennika ze strony za okres poprzedni, na odpowiednią stronę dziennika, przeznaczoną na okres bieżący, do właściwych rubryk najniższe numery biletów, pozostałych w kasie. Numery te powinny ściśle odpowiadać najwyższym numerom biletów, wydanym w okresie poprzednim według sprawozdania rachunkowego.

7. Z końcem każdego dyżuru zapisuje się do rubryki "Nr." najniższe numery biletów pozostałych w kasie. Różnica pomiędzy numerem zapisanym ostatnio, a numerem wykazanym poprzednio, wskaże ilość biletów sprzedanych.

Wykaz wydanych biletów blankietowych.

8. Wydane bilety blankietowe kasjer wpisuje według kolejności numeracji do wykazu wydanych biletów blankietowych według wzoru Nr.9.

Wykaz ten prowadzi się w dwóch egzemplarzach przez kalkę. Pierwopis wysyła się z materiałem rachunkowym do Zarządu Głównego LPT w Warszawie, odpis pozostaje w kasie biletowej.

Zarachowywanie kwitów bagażowych.

9. Wydane kwity bagażowe na przewóz jednej

sztuki bagażu za opłatą zł 0.50 zarachowuje się podobnie jak bilety na przejazd za stałą opłatą, t.j. w dzienniku sprzedaży biletów, /wzór Nr.5/.

10. Kwity bagażowe blankietowe kasjer wpisuje według kolejnej numeracji do wykazu wydanych biletów blankietowych według wzoru Nr.9. W nagłówku formularza należy słowo: "biletów" zmienić odręcznie na: "kwitów".

Wykaz ten prowadzi się w dwóch egzemplarzach, z którymi postępuje się podobnie jak z wykazem wydanych biletów blankietowych.

Kontrola wpływów.

11. Należności pobrane za poszczególne rodzaje biletów przez konduktorów i przez kasę za bilety abonamentowe, obliczone na podstawie dziennika sprzedaży biletów, wpisuje się z końcem dyżuru w kontrolce wpływów /wzór Nr.6/.

Końcową sumę zamknięcia dziennego każdej serii biletów stałych relacyj, przenosi się z kontrolki wpływów do odpowiedniej rubryki dziennika sprzedaży biletów.

Następnie zapisuje się w kontrolce wpływów końcową sumę dzienną z wykazu wydanych biletów blankietowych wraz z wykazem wydanych kwitów bagażowych blankietowych.

12. Wpływy wyliczone sposobem powyżej podanym, powinny się zgadzać z gotówką kasy.

Stwierdzone niezgodności stanu gotówkowego z rozliczeniem należy zanotować w kontrolce wpływów pod sumą końcową. Niedobory należy natychmiast dopłacić, nadpłaty zaś zaliczyć jako takie i odprowadzić łącznie z pozostałą gotówką.

Odprowadzanie gotówki.

13. Wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów kasa powinna wpłacać na konto PKO Zarządu KOLWID w terminach ustalonych przez Zarząd Kolei.

14. Kwity z dokonanych wpłat na konto PKO należy starannie przechowywać jako dowody kasowe.

Miesięczne sprawozdania rachunkowe.

15. Okres sprawozdawczy obejmuje okres jednego

miesiąca kalendarzowego lub też okresy krótsze, ustalone przez Zarząd KOLWID.

16. Sprzedane bilety, jako też wpływy, uzyskane z ich sprzedaży w okresie sprawozdawczym, zestawia się w wykazach miesięcznych według wzoru Nr.7.

Wykaz ten sporządza się w dwóch egzemplarzach przez kalkę. Pierwopis wysyła się do Zarządu Głównego LPT, odpis pozostaje w kasie.

Do wykazu wpisuje się wszystkie bilety według ich rodzajów i kolejności z dziennika sprzedaży biletów bez względu na to, czy sprzedano bilety danego rodzaju, czy też nie.

17. Do odpowiednich rubryk wykazu wpisuje się najniższe numery poszczególnego rodzaju biletów, pozostałych z początkiem okresu sprawozdawczego, odpowiadające najwyższym numerom biletów, wykazanych w poprzednim okresie sprawozdawczym.

18. Po ostatnim dyżurze w okresie sprawozdawczym /miesięcznym/, należy zapisać do wykazu najniższe numery poszczególnych biletów, pozostałych w kasie.

19. Różnica między numerami biletów, pozostałych w kasie z końcem poprzedniego okresu sprawozdawczego a numerami biletów, pozostałych z końcem bieżącego okresu sprawozdawczego, wykaże ogólną ilość biletów wydanych w okresie sprawozdawczym.

20. Ilość wydanych biletów mnoży się przez cenę taryfową danego rodzaju biletów i otrzymuje się należność każdego poszczególnego rodzaju biletów.

Rubryki wykazu, dotyczące ilości biletów wydanych i pobranych należności podsumowuje się.

Do końcowej sumy wykazu miesięcznego /wzór Nr.7/ dodaje się końcowe sumy z wykazu wydanych kwitów bagażowych blankietowych /wzór Nr.9/.

Uzyskana w ten sposób suma miesięczna z wykazu /wzór Nr.7/ powinna się zgadzać z ogólną sumą wpływów, wykazaną za dany miesiąc w kontrolce wpływów.

21. Do wykazu miesięcznego /wzór Nr.7/ należy dołączyć zestawienie kwot z dokonanych wpłat na konto PKO /na formularzu Nr.8/

z podaniem poszczególnych terminów wpłat.

22. Wykaz miesięczny /wzór Nr.7/, wykaz wydanych biletów blankietowych i wykaz wydanych kwitów bagażowych blankietowych wraz z grzbietami biletów i kwitów blankietowych, tudzież zestawienie dokonanych wpłat na konto PKO należy przekazać Zarządowi Głównemu LPT w Warszawie, ul.Mokotowska 61, do dnia 5 każdego miesiąca następującego po miesiącu sprawozdawczym.

SPIS WZORÓW

Liga Popierania Turystyki

Zbiór

wzorów druków

używanych

na

Górskiej Kolei Widokowej

ZAKOPANE - GUBAŁÓWKA

-oooOOOooo-

Kolej Górska Zakopane - Gubałówka

Wzór nr. 1

Rachunkozdawca:
Liga Popierania
Turystyki

Dzienny raport kasowy

Jlość sprzedanych biletów i dochody w dniu - - - - - - - 19. . . r.

stan pogody - - - - - - - - - - - -

dzaj biletów		Sprzedano sztuk	Cena jednostkowa		Dochód		
eria	Nr.		zł.	gr.	zł.	gr.	
Razem							

słownie złotych

- -
podpis kasjera

Wzór 2

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

Rachunkozdawca: Liga Popierania Turystyki

Kontrolka biletów konduktorskich

Oddano					Zwrócono							
Rodzaj biletów		Nr. biletów		Potwierdzenie odbioru	Data	Nr. biletów		sztuk	Należność		Potwierdz. oddania	
seria	Nr.	od	do			od	do		zł	gr	kasjer	prac. odd.

Ra
Lig

kaj b

ia

odpis

Wzór Nr. 3

Rachunkodawca:
Liga Popierania
Turystyki

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

stacja _____

Zamówienia na bilety Nr.

(Część I Zamówienie *)

aj biletów		Zapas na stacji		Cena biletu		Zapotrzebowanie			Uwagi
a	Nr.	od Nr.	do Nr.	zł	gr	od Nr.	do Nr.	ilość sztuk	
						Razem			

_____ dn. _____ 193..r.

pis kasjera _____

Podpis kierownika _____

Bilety wystano dn. _____ 193..r.

*) Pozostaje po odbiorze biletów w kasie

DRUKARNIA BILETÓW

_____

Rachunkowość:
Kolja Popierania
Turnstyki:

1 Wzór Nr. 3

Rachunkodawca:
Liga Popierania
Turystyki

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

stacja _____

Zamówienia na bilety Nr.

(Część II Pokwitowanie *)

biletów		Zapas na stacji		Cena biletu		Zapotrzebowanie			Uwagi
	Nr.	od Nr.	do Nr.	zł	gr	od Nr.	do Nr.	ilość sztuk	
						Razem			

_____ dn. _____ 193__ r.

Podpis kasjera _____

Podpis kierownika _____

Bilety wysłano dn. _____ 193__ r.

DRUKARNIA BILETÓW

_____

Otrzymano i sprawdzono dn. _____ 193__ r.

Podpis kasjera _____

Podpis kierownika _____

*) Po odbiorze wysyła się do
Ligi Popierania Turystyki

Wzór nr 2

Rachunkowość
Biuro Propagandy
Turystyki

Kolej Górska Zakopane - Kubalonka

Stacja _ _ _ _ _ _ _ _ _

Zamówienie na bilety nr. _ _ _ _

(Część IV Odpis dla drukarni x)

Rodzaj biletów		Zapas na stacji		Cena biletu		Zapotrzebowanie			Uwagi
rodzaj	Nr.	od nr.	do nr.	zł	gr	od nr.	do nr.	ilość sztuk	
						Razem			

_ _ _ _ _ dn _ _ _ _ _ 193 _ _ r.

Podpis kierownika _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Podpis kasjera _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Bilety wydane dn. _ _ _ _ _ 193 _ _ _ r.

DRUKARNIA BILETÓW

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

x) Zatrzymuje drukarnia biletów.

Rachunkowość Biura Propagandy Turystyki

Wzór nr 5

Kolej Górska Zakopane - Kuźnice

Stacja _ _ _ _ _ _ _ _ _

Zamówienie na bilety nr. _ _ _ _

(Część IV Odpis dla drukarni x)

Rodzaj biletów		Zapas na stacji		Cena biletu		Zapotrzebowanie			Uwagi
rodzaj	Nr.	od nr.	do nr.	zł	gr	od nr.	do nr.	ilość sztuk	
						Razem			

_ _ _ _ _ dn _ _ _ _ _ 193 _ _ r.

Podpis kierownika _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Podpis kasjera _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Bilety wydane dn. _ _ _ _ _ 193 _ _ _ r.

DRUKARNIA BILETÓW

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

x) Zatrzymuje drukarnia biletów.

Wzór Nr 4

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

Rachunkodawca:
Liga Popierania Turystyki

Biuro L.P.T. w Krynicy

Rodzaj biletu _ _ _ _ _ _ _

Seria _ _ _ Nr. _ _ _ _ _ _

Cena _ _ _ zł _ _ gr.

Otrzymano					Zużyto				Zapas sztuk	Uwagi
Data	Nr. zamówienia	Numery		Sztuk biletów	Za miesiąc	Od	do	Sztuk biletów		
		Od	do			numeru				
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
pozostałość					styczeń					
					luty					
					marzec					
					kwiecień					
					maj					
					czerwiec					
					Lipiec					
					sierpień					
					wrzesień					
					październik					
					Listopad					
					grudzień					
R a z e m										

Wzór nr 5

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

Dziennik sprzedaży biletów

Seria																		
Nr.																		
Cena	zł		zł		zł		zł		zł		zł		zł		zł		zł	
	Nr	ilość	Nr	ilość	Nr	ilość	Nr	ilość	Nr	ilość	Nr	ilość	Nr	ilość	Nr	ilość	Nr	ilo

Wzór 6

Rachunkozdawca
Liga Popierania
Turystyki

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

Kontrolka wpływów

Sprzedanych biletów			Dochód z poszczególnych biletów		Razem dochód		Data	Sprzedanych biletów			Dochód z poszczególnych biletów		Razem dochód	
Rodzaj		ilość						Rodzaj		ilość				
Seria	Nr.		zł	gr	zł	gr		Seria	Nr.		zł	gr	zł	gr

Wzór Nr. 7

Rachunkozdawca:
Liga Popierania
Turystyki

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

Wykaz wydanych biletów stałych relacyj.

Stacja _____

Kasjer _____ w miesiącu _____ 193___ r.

Rodzaj biletów		Numer biletu		Ogółem sprzedano biletów sztuk	Cena jednostkowa		Uzyskany wpływ		Zapas biletów najwyższy numer	Uwagi
Seria	Nr.	pierwszego sprzedanego	pierwszego pozostałego w kasie		zł	gr	zł	gr		

Wzór nr. 8

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

Rachunkodawca:
Liga Popierania Turystyki

WYKAZ

dokonanych wpłat na konto P.K.O przez kasę biletową w Zakopanem ze sprzedaży biletów w m-cu..... 193..r.

Data	Kwota zł	Kwota gr	Data	Kwota zł	Kwota gr	Data	Kwota zł	Kwota gr

Razem ..... zł. .... gr.

Słownie złotych _____

_____

Podpis kasjera _____

Podpis kierownika _____

Zgodność potwierdzam
Zakopane dnia _____ 193..r.

Kasa Zarządu:

_____

Wzór nr 9

Kolej górska Zakopane-Gubałówka

Rachunkodawca:
Liga Popierania Turystyki

Wykaz wydanych biletów blankietowych

Stacja..... Kasjer.....

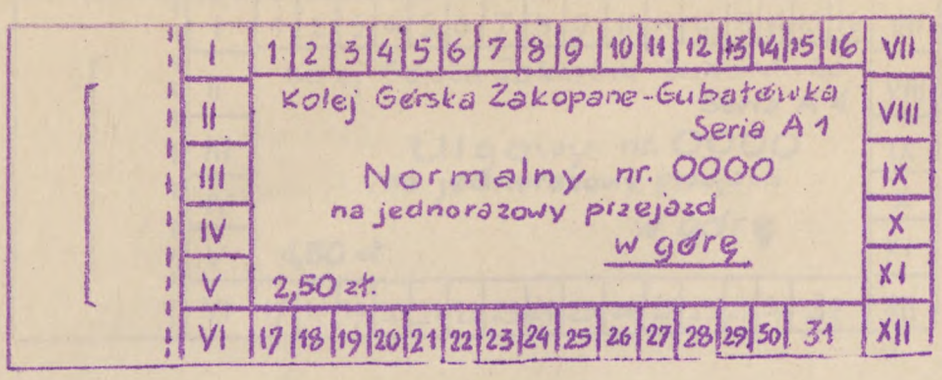
Numer biletu	Ilość odprawianych osób			Wysokość ulgi %	Kwota		Suma dzienna		Uwagi
	dorosłych	dzieci	bezpłatnie		zł	gr	zł	gr	

Liga Popierania Turystyki

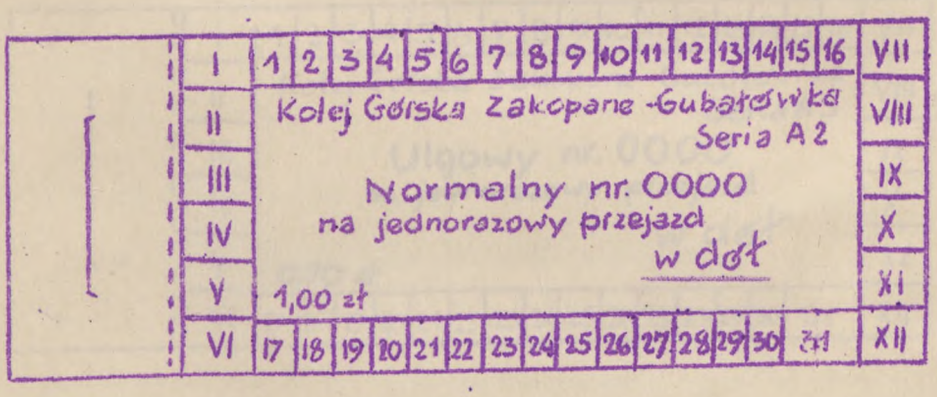
Zbiór
wzorów biletów
używanych
na
Górskiej Kolei Widokowej
ZAKOPANE - GUBAŁÓWKA

-oooOOOOooo-

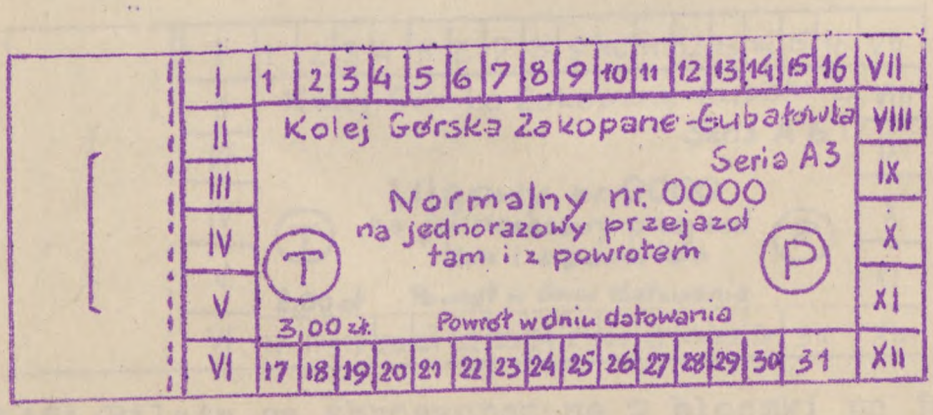
1.Bilet normalny na wjazd /kolor żółty/



2.Bilet normalny na zjazd /kolor różowy/

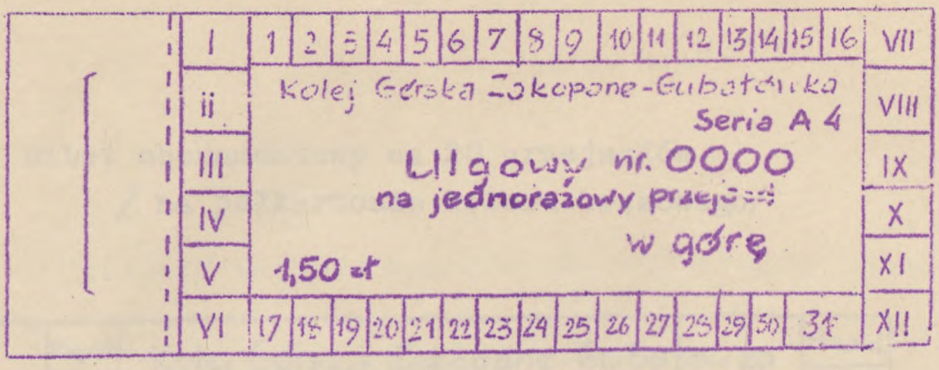


3.Bilet normalny powrotny /kolor niebieski/

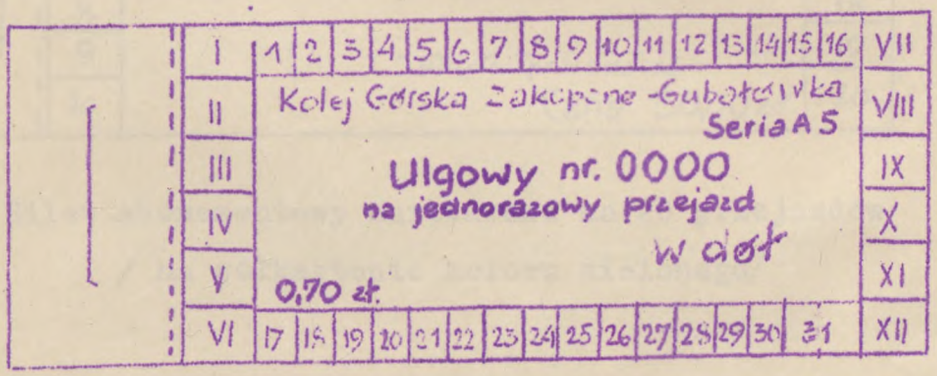


UWAGA; Bilety są zbroszurowane w bloczki po 100 sztuk.

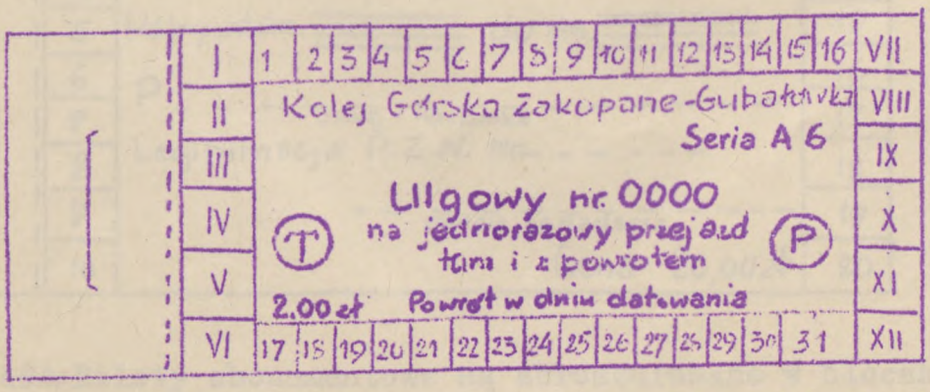
4.Bilet ulgowy na wjazd /kolor żółty/



5.Bilet ulgowy na zjazd /kolor różowy/



6.Bilet ulgowy powrotny /kolor niebieski/



UWAGA:Bilety są zbroszurowane w bloczki po 100 sztuk.

4.Bilet ulgowy na wjazd /kolor szary/

Koleje Państwowe Zakłady Gastronomiczne
Seria A 4
Ulgowy nr 0000
na jednorazowy przejazd
w dąrę
1,50 zł

5.Bilet ulgowy na zjazd /kolor różowy/

Koleje Państwowe Zakłady Gastronomiczne
Seria A 5
Ulgowy nr 0000
na jednorazowy przejazd
w dół
0,70 zł

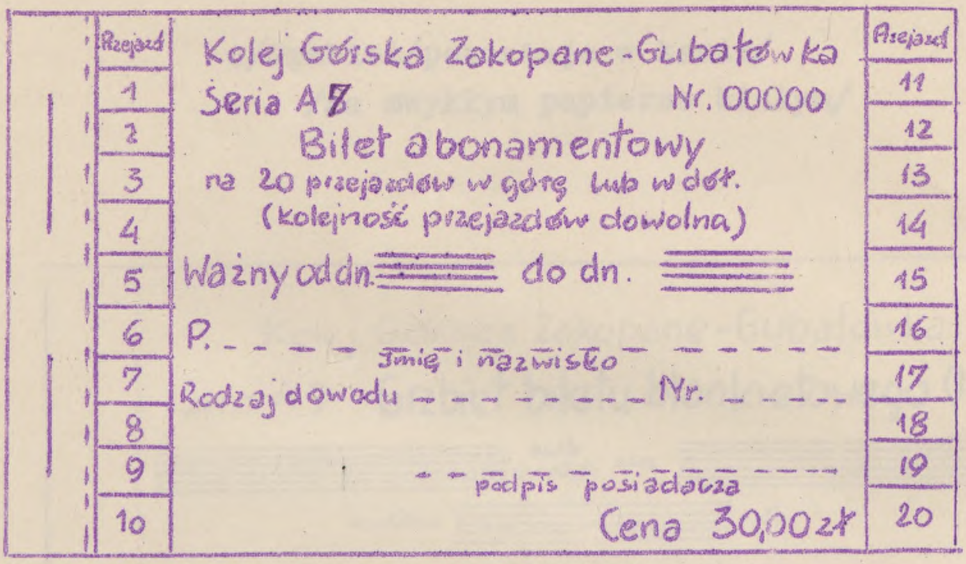
6.Bilet ulgowy powrotny /kolor niebieski/

Koleje Państwowe Zakłady Gastronomiczne
Seria A 6
Ulgowy nr 0000
na jednorazowy przejazd
tam i z powrotem
T P
2,00 zł Ważny w dniu datowania

UWAGA:Bilety są zbroszurowane w bloczki po 100 sztuk.

7. Bilet abonamentowy na 20 przejazdów

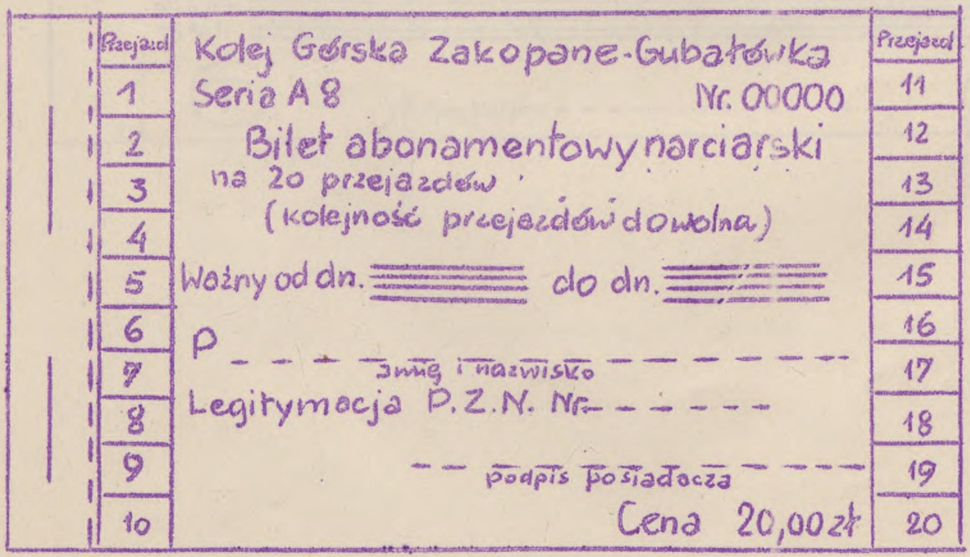
/ na półkartonie koloru brązowego/



Przejazd	Kolej Górska Zakopane-Gubałówka	Przejazd
1	Seria A 7 Nr. 00000	11
2	Bilet abonamentowy	12
3	na 20 przejazdów w górę lub w dół.	13
4	(kolejność przejazdów dowolna)	14
5	Ważny od dn. do dn.	15
6	P. - - - - - - - - - - -	16
7	Imię i nazwisko Rodzaj dowodu - - - - - - - Nr. - - - -	17
8		18
9	- - podpis posiadacza - - - -	19
10	Cena 30,00 zł	20

8. Bilet abonamentowy narciarski na 20 przejazdów

/ na półkartonie koloru zielonego/



Przejazd	Kolej Górska Zakopane-Gubałówka	Przejazd
1	Seria A 8 Nr. 00000	11
2	Bilet abonamentowy narciarski	12
3	na 20 przejazdów	13
4	(kolejność przejazdów dowolna)	14
5	Ważny od dn. do dn.	15
6	P - - - - - - - - - - -	16
7	Imię i nazwisko	17
8	Legitymacja P.Z.N. Nr- - - - - -	18
9	- - podpis posiadacza - - - -	19
10	Cena 20,00 zł	20

UWAGA: Bilety abonamentowe są zbroszurowane w bloczki po 25 sztuk.

9. Bilety blankietowe /do odprawy grup podróżnych/

a/Grzbiet/pozostaje w kasie/
/na zwykłym papierze białym/

Kolej Górska Zakopane-Gubałówka

Seria A 9 **Grzbiet biletu blankietowego 0000**

..... osób dorosłych oraz ..... dzieci poniżej 10 lat

bezpłatnie ..... osób

na przejazd w górę i w dół.

Ważny od dn. ..... do dnia ..... 193....r.

Ulga.....% Cena razem ..... zł ..... gr.

słownie złotych .....

(T) Podpis kasjera - - - - - - - - - - - - - - - (P)

9. Bilety blankietowe /do odprawy grup podróżnych/.

b/Bilet /wydaje się podróżnym/
/na półkartonie białym/

Kolej Górska Zakopane-Gubałówka

Seria A9 Bilet blankietowy 00000

..... osób dorosłych oraz ..... dzieci poniżej 10 lat

bezpłatnie ..... osób

na przejazd w górę i w dół.

Ważny od dn. ..... do dnia ..... 193....r.

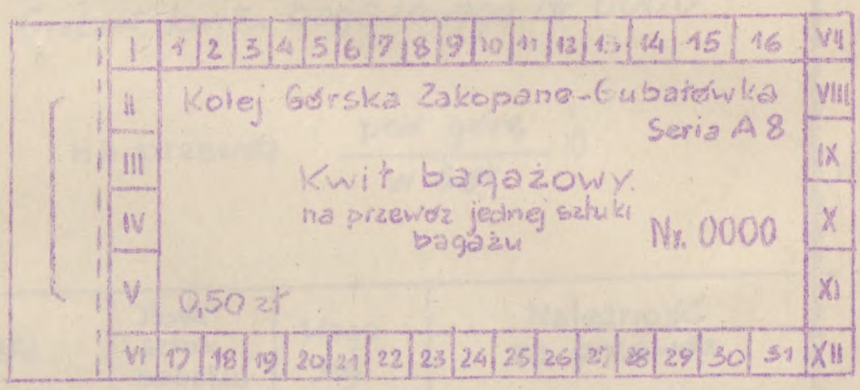
Ulga .....% Cena razem ..... zł ..... gr.

słowami złotych .....

(T) Podpis kasjera - - - - - - - - - - - - - - - - (P)

UWAGA: Bilety są zbroszurowane w bloczki po 25 sztuk."

10. Kwit bagażowy /na papierze białym/



UWAGA: Kwity są zbroszurowane w bloczki po 100 sztuk.

11. Kwit bagażowy /blankietowy/.

Kwit bagażowy blankietowy składa się z 3-ch części do pisania przez kalkę.

1-sza część:

Kolej Górska Zakopane-Gubałówka
Grzbiet kwitu bagażowego Nr. 0000

na przewóz pod górę / w dół x)

Nr. 000

Data	Ilość sztuk bagażu	Waga kg.	Należność za przewóz
			zł gr słowami

x) Nieodpowiednie skreślić.

(podpis przyjmującego)

Nr. 000

Uwaga: Część 1-sza pozostaje w kasie.

11. Kwit bagażowy /blankietowy/.

Kwit bagażowy blankietowy składa się z 3-ch części do piasnia przez kolię.

1-sza część:

Nr 000	Kolej Górska Zakopane-Gubałówka Grubiet kwitu bagażowego Nr 0000 Na przewóz w dół / pod górę x)			
Nr 000	Data	Ilość sztuk bagażu	Waga kg.	Należność za przewóz
				zł ..... gr słownie
	(podpis przyjmującego)		x) Niepotrzebne skreślić.	

Uwaga: Część 1-sza pozostaje u konto.

11. Kwit bagażowy /blankietowy/.

Kwit bagażowy blankietowy składa się z 3-ch części do pisania przez kalkę.

2-ga część:

Kolej Górska Zakopane-Gubałówka

Cedula bagażowa Nr 0000

na przewóz pod górę / w dół *)

Nr. 000

Data	Ilość sztuk bagażu	Waga kg.	Należność za przewóz
			zł gr słownie

Nr. 000

*) Nieodpowiednie skreślić

(podpis przyjmującego)

Uwaga: Część 2-ga towarzyszy przesyłce.

11. Kwit bagażowy /blankietowy/.

Kwit bagażowy blankietowy składa się z 3-ch części do pisania przez kalkę.

3-cia część:

Kolej Górska Zakopane-Gubałówka
Kwit bagażowy Nr. 00000

na przewóz pod górę / w dół x)

Nr. 000

Data	Ilość sztuk bagażu	Waga kg.	Należność za przewóz
			zł gr słowami

x) Nieodpowiednie skreślić.

(podpis przyjmującego)

Nr. 000

Uwaga: Część 3-cią otrzymuje nadawca.