

SPRAWOZDANIE

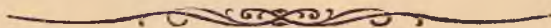
Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV

w zakresie spraw kolejowych

za czas

od 1. stycznia do 15. grudnia 1894.

(z 8. alegatami).



L W Ó W

W I. ZWIĄZKOWEJ DRUKARNI WE LWOWIE.

1895.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV w zakresie spraw kolejowych za czas od 1. stycznia do 15. grudnia 1894. z 8 alegatami.

Wysoki Sejmie!

Dla dania poglądu na dotychczasowy rozwój działalności kraju w zakresie spraw kolejowych zdajemy niniejszem sprawę z wykonania odnośnych uchwał Wysokiego Sejmu, oraz z innych czynności naszych ze sprawami temi w związku będących.

A. Uchwały Wysokiego Sejmu.

1. Pierwotną swą uchwałę z dnia 13. maja 1893, upoważniającą Wydział krajowy do wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania kolei niższorzędnych, rocznej dotacyi w kwocie 300.000 zł. przez lat 30 począwszy od r. 1894 zmienił Wysoki Sejm uchwałą z dnia 15. lutego 1894, która postanawia:
- „Upoważnia się Wydział krajowy do wstawienia w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania budowy kolei niższorzędnych w myśl ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893 (D. u. k. Nr. 42), rocznej dotacyi w kwocie 300.000 zł. przez lat 75 począwszy od roku 1894 Wszelkie oszczędności w tej rubryce jakoteż wszelkie wpływy od dłużników lub z tytułów kolejowych przez kraj nabytych, tak w kapitale jak w odsetkach, wpływać będą do funduszu kolejowego, który osobno zarachowywany i administrowany być ma“.
- Pomieniona uchwała z d. 15. lutego 1894 zatwierdzoną została Najwyższem postanowieniem z d. 24. czerwca 1894, oile przez takową będzie kraj stale obciążony (LWK. 42003/94), wobec czego Wydział krajowy rozporządzeniem z dnia 3. lipca 1894 do L. 31618 postanowił, ażeby z dotacyi przeznaczonej na cele popierania kolei niższorzędnych, każdego kwartału z dołu kwota 75.000 zł. lokowaną została w Banku krajowym na 3% rachunku bieżącym.

2. Uchwała w sprawie kolei lokalnej z Rzeszowa do Rozwadowa.
- W sprawie wniosku posła Stanisława Jędrzejowicza i towarzyszy o wykonanie trasy kolejowej z Rozwadowa na Leżajsk do Rzeszowa, powziął Wys. Sejm na posiedzeniu z d. 12.

lutego 1894 następującą uchwałę: Wniosek posła Jędrzejowicza odsyła się do Wydziału krajowego do zbadania i zdania sprawy“.

W wykonaniu powyższej uchwały, której przedmiot jest w związku z projektem kolei Przeworsk-Rozwadów, opracowanym przez c.k. jeneralną Inspekcję kolei austriackich, a udzielonym nam odezwą c.k. Namiestnictwa z d. 13. grudnia 1893 L. 13.110 w tym celu, aby Wydział krajowy objawił co do tej linii swe zdanie c. k. Ministerstwu handlu, oznajmiliśmy c. k. Rządowi odezwą wystosowaną d. 20. lutego 1894 L. 9342 do Prezydium c. k. Namiestnictwa, że za ewentualnem połączeniem koleją żelazną Rozwadowa z jedną ze stacji szlaku kolejowego Rzeszów-Jarosław, mógłby Wydział krajowy oświadczyć się w tym razie, gdyby trasa projektowana z Rozwadowa na Leżajsk przeprowadzona była w dalszym ciągu z Leżajska do Rzeszowa. Ze względu na to że za połączeniem Rozwadowa przez Leżajsk z Rzeszowem przemawia nie tylko kierunek naturalnego prądu transportów, dążącego w kraju naszym ku zachodowi (w czym właśnie trasa z Leżajska do Rzeszowa odpowiadałaby celowi), ale nadto ta okoliczność, że przedłożony jest także przez Dra Lewakowskiego projekt kolei lokalnej z Rzeszowa na Dynów do Rymanowa, który przyczynia się do połączenia Rozwadowa na Rzeszów z pograniczem Węgier. Wydział krajowy oznajmił także c. k. Namiestnictwu w pomienionej odezwie, że jeżeliby projekt wstępny kolei z Rozwadowa na Leżajsk do Rzeszowa został mu udzielony, to po przeprowadzeniu odnośnych badań i wysłuchaniu opinii krajowej Rady kolejowej będzie mógł zastanowić się w jakiej mierze mogłoby nastąpić ewentualne poparcie budowy pomienionej kolei po myśli ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893.

Do czasu zamknięcia niniejszego sprawozdania nie otrzymaliśmy pomienionego projektu kolei z Rozwadowa na Leżajsk do Rzeszowa, jednakowoż w rokowaniach przeprowadzonych przez naszych delegatów z c.k. Ministerstwem handlu w listopadzie br., któremi objęty był także projekt linii z Rozwadowa do Przeworska względnie do Rzeszowa zarezerwowaliśmy na razie stanowisko nasze co do oświadczenia się za jednym lub drugim kierunkiem trasy, w ten sposób, że w wypadku, jeżeliby najprzód tylko jedna część tej kolei z Rozwadowa do Rudnika, ewentualnie do Leżajska miała być zbudowana, tu z udziału kraju, który na rzecz całej linii ma wynosić 250.000 zł. wypłaconą by była tylko taka kwota, jakaby przypadła na pomienioną kolej w stosunku do kosztów budowy.

Oдноśny wniosek przekazujemy Wysokiemu Sejmowi w osobnem sprawozdaniu w przedmiocie poparcia budowy poszczególnych kolei lokalnych.

8. Uchwała m. Żywca, Suchy i 16 wsi okolicznych w sprawie wybudowania kosztem państwa przystanku kolejowego w Isep pod Żywcem, powziął Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 8. lutego 1894 następującą uchwałę: „Petycję Zwierzchności m. Żywca, Suchy i 16 okolicznych wsi o wybudowanie przystanku w Isep na rucie c. k. kolei państwowej transwersalnej, odstępuje się c. k. Rządowi do możliwego uwzględnienia“.

O powyższej uchwale Wys. Sejmu zawiadomił Marszałek krajowy pismem z dnia 8. lutego 1894 L. s. 848. JE. Pana Namiestnika, a gdy o skutku pomienionego pisma Wydział krajowy nie otrzymał wiadomości od c. k. Rządu, odniósł się odezwą z dnia 26. września b. r. L. 35.449 do c. k. Namiestnictwa w tej sprawie. W odpowiedzi oznajmiło nam c. k. Namiestnictwo odezwą z dnia 11. października b. r. (LWk. 55189), że powyższa uchwała Wysokiego Sejmu została przedłożona sprawozdaniem z d. 9. marca b. r. c. k. Ministerstwu handlu, skąd jednak decyzja w tej sprawie jeszcze dotąd nie nadeszła.

W tym przedmiocie przedkładamy Wysokiemu Sejmowi osobne sprawozdanie.

subwencji
krajowej na
rzecz budowy
kolei wscho-
dno-galicyj-
skich (podol-
skich).

5.

Uchwała w
sprawie wy-
jednania w
drodze usta-
wodawczej
jak najdalej
sięgających
ulg podatko-
wych, należy-
tościowych i
stemplowych
dla obligacyi
kolejowych
Banku krajo-
wego, tudzież
w sprawie
przyznania
tymże obliga-
cyom chara-
kteru walo-
rów pupilar-
nych i kau-
cyjnych.

W tym przedmiocie zdajemy sprawę Wysokiemu Sejmowi w sprawozdaniu o Banku krajowym.

6.

Uchwała w
sprawie po-
mocy kraju
na rzecz ko-
lei Halicz-
Tarnopol z
odnogami do
Brzeżan i
Podhajec.

Uchwałą z dnia 19. maja 1893 Wysoki Sejm postanowił:

1. polecić Wydziałowi krajowemu, by tenże przeprowadził ostateczne rokowania z c. k. Rządem w sprawie objęcia przez Rząd programem budowy kolei Halicz-Ostrów (Tarnopol) także odnog do Brzeżan i Podhajec — oraz rokowania z interesantami co do odpowiednich ofiar na rzecz budowy pomienionej sieci kolejowej;

2. upoważnić Wydział kraowy, by do kosztów budowy powyższej kolej przyczynił się subwencją bezwrotną, któraby łącznie z ofiarami interesentów nie przenosiła sumy jednego miliona złr. i wydatek przypadający na fundusz krajowy pokrył w sposób przewidziany krajową ustawą o popieraniu kolei niższorzędnych.

W zeszłorocznem sprawozdaniu naszym do LW. 69.001/93, z wykonania uchwał Wysokiego Sejmu w przedmiocie popierania kolei niższorzędnych wyjaśniliśmy powody, dla których Wydział krajowy nie przedstawił c. k. Rządowi konkretnych oświadczeń co do pokrycia z funduszu krajowego subwencji uchwalonej powyższem postanowieniem Wysokiego Sejmu. Nadto w odpowiedzi na interpelację posła Onyszkiewicza i towarzyszy z dnia 12. lutego 1894 Wydział krajowy podał do wiadomości Wysokiego Sejmu, że z udzielonego sobie upoważnienia co do przyczynienia się pomienioną subwencją do kosztów budowy kolei Halicz-Ostrów z odnogami do Brzeżan i Podhajec, nie mógł uczynić użytku, gdyż wobec zmiany sytuacji wytworzonej postanowieniem art. II ustawy państw. z d. 26. grudnia 1893 (D. u. p. Nr. 6) i późniejszymi oświadczeniami c. k. Ministerstwa handlu w tym przedmiocie, zachodzi potrzeba zmiany powyższej uchwały Wys. Sejmu z d. 19. maja 1893.

W obec tego, na podstawie ustnych rokowań przeprowadzonych przez naszych delegatów z Ministerstwem handlu w listopadzie br., przedkładamy Wys. Sejmowi w sprawozdaniu o poparciu poszczególnych lini lokalnych, odnośny wniosek zmierzający do uchylenia powyższej uchwały sejmowej i przeznaczenia zaoszczędzonego w ten sposób wydatku z funduszu krajowego w formie subwencji nieprzekraczającej miliona zł. łącznie z ofiarami interesentów na subwencję bezwrotną dla projektowanej przez c. k. Rząd kolei Podwysokie-Rohatyn-Chodorów.

B. Dalszy tok spraw poruszonych lub przedstawionych w zeszłorocznem sprawozdaniu Wydziału krajowego.

(LW. 69.001/94. Aleg. 63. do sprawozdań stenograficznych Sejmu krajowego z 1894 r.)

7. Ogólny program kolejnego popierania niższorzędnych kolei żelaznych. Przedmiot ten objęty jest odnośnemi uwagami ustępu 11. niniejszego sprawozdania.

8. Krajowa Rada kolejowa. Wydział krajowy zwołał zwyczajne sesye krajowej Rady kolejowej do 31. stycznia i 6. grudnia b. r., a w myśl §. 3. statutu organizacyjnego tejże Rady wyznaczył z grona jej trzech członków, mianowicie: dra Henryka Kolischera, dra Tadeusza Pilata i prof. Karola Ski-
bińskiego, tudzież dwóch zastępców, tj. radcę Józefa Głanza i dra Tadeusza Skalkowskiego, którzy tworzą ściślejszy Komitet doradczy Szefa dep. IV. Wydziału krajowego w zakresie spraw kolejowych. Pomieniony Komitet ściślejszy zebrał się dotychczas 6 razy w biurze szefa dep. IV. Wydziału krajowego celem rozpatrzenia kwestyi projektu kolei lokalnej Chabówka-Zakopane, dalej poszczególnych projektów kolejowych przedłożonych Wydziałowi krajowemu do poparcia i do rokowań z c. k. Rządem, przepisów Banku krajowego co do udzielania pożyczek kolejowych, wzorów deklaracji opracowanych przez krajowe Biuro kolejowe dla interesentów, mających przyczyniać się do kosztów budowy projektowanych kolei, w końcu celem rozpatrzenia programu krajowej akcji kolejowej w najbliższym czasie.

Al. 1. Na pierwszej swej sesyi, otwartej d. 31. stycznia 1894 pod przewodnictwem Marszałka krajowego, krajowa Rada kolejowa rozpatrzyła prowizoryczny regulamin dla siebie, który następnie wydał Wydział krajowy (Al. 1) d. 2. marca 1894 do LW. 11.537, — dalej zasady opracowane przez krajowe Biuro kolejowe do instrukcyi dla zamierzających starać się o poparcie przez kraj budowy projektowanych kolei niższorzędnych po myśli ustawy kraj. z d. 17. lipca 1893, — co się zaś tyczy projektów kolei lokalnych, przedłożonych podówczas Wydziałowi krajowemu, krajowa Rada kolejowa wyraziła na posiedzeniu d. 1. lutego b. r. opinię, doradzającą mu, by na ówczesnej sesyi sejmowej nie wnosił do Wys. Sejmu rzeczonych projektów, a to z powodu, że takowe zapóźno przez interesentów nadesłane, nie mogły być w tak krótkim czasie dostatecznie zbadane przez biuro kolejowe ani przez radę kolejową. Zgodnie z pomienioną opinią przedłożył Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi swe zapatrywania w tej mierze sprawozdaniem z d. 6. lutego 1894, LW. 6.875.

Na 2-giej sesyi kraj. Rady kolejowej, która odbyła się 6. i 7. grudnia b. r. po przeprowadzeniu rokowań między delegatami Wydziału krajowego a Ministerstwem handlu, zasiągnęliśmy opinii Rady kolejowej co do programu najbliższej akcji w przedmiocie poparcia poszczególnych kolei lokalnych, programu wyłuszczonego w ustępie 11. niniejszego sprawozdania. Po wyczerpujących dyskusjach w tej sprawie, oświadczyła się Rada kolejowa za poparciem z funduszu krajowego w formie i wysokości zamierzonej przez Wydział krajowy, następujących linii: Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane, Borki wielkie-Grzymałów i Kołomyja-Stefanówka (Zaleszczyki), projektowanych przez konsorcya prywatne, tudzież Rozwadów-Przeworsk lub Rzeszów i Podwysokie-Rohatyn-Chodorów, projektowanych przez c. k. Rząd, doradzając nadto Wydziałowi krajowemu, by poparł z funduszu krajowego nieobjętą jeszcze obecnym programem budowę kolei lokalnej Jaworzno-Piła, a to o ile można do wysokości $\frac{2}{3}$ kapitału zakładowego

w obligacjach pierwszeństwa i równocześnie z poparciem kolei Trzebinia-Skawce, której rentowność bardzoby się podniosła skutkiem zbudowania linii Jaworzno-Piła, stanowiącej połączenie tamtej kolei z Szląskiem i z najobfitszym basenem węgla kamiennych w naszym kraju.

Natomiast nie doradzała Rada kolejowa Wydziałowi krajowemu, by wystąpił wobec Wysokiego Sejmu z jakimkolwiek wnioskiem celem poparcia z funduszu krajowego linii Łupków-Cisna, z uwagi, że linia ta jest projektowana w interesie prywatnego przedsiębiorstwa lasowego i nie przedstawia korzyści dla większej liczby gmin i obszarów; co się zaś tyczy poparcia linii Szeparowce-Delatyn z funduszu krajowego, odroczyła Rada kolejowa wyrażenie swej opinii z powodu, że w ostatnich dniach zaszły nowe okoliczności, mogące spowodować co do tej linii, zmianę w propozycjach Wydziału krajowego.

W końcu krajowa Rada kolejowa doradziła Wydziałowi krajowemu, by stronom interesowanym wyznaczył krótki termin do złożenia deklaracji udziałów na rzecz kolei lokalnych, mających być przez kraj popartemi i wyraziła życzenie, by ściślejszy Komitet doradczy Szefa departamentu IV., wyznaczony przez Wydział krajowy z jej łona, był uważany za stałą komisją do rozpatrywania prac przedkładanych przez krajowe Biuro kolejowe.

9. W zeszłorocznym sprawozdaniu do LWk. 69.001/93 przedstawił Wydział krajowy, że stosownie do upoważnienia danego mu uchwałą Wys. Sejmu z d. 13. maja 1893, powiększył nieznacznie w drugiej połowie owego roku, siły prowizoryczne przy dep. IV. celem wdrożenia czynności zamierzonych ustawą krajową o kolejach niższorzędnych. Pomimo oczekiwanego wzrostu tych czynności, nie uważał Wydział krajowy za niezbędne przedkładać Wys. Sejmowi, w zeszłorocznym sprawozdaniu, wniosku o znaczniejsze powiększenie sił technicznych; starając się bowiem o to, aby prace przygotowane jak najmniej kosztowały, ograniczył się Wydział krajowy do wstawienia na ten cel kwoty 10.000 zł. w preliminarzu budżetu krajowego na rok 1894. — Kwota ta, zdaniem Komisji kolejowej raczej za nisko prelimitowana, okazała się w rzeczywistości niewystarczającą z powodu znacznego napływu projektów kolejowych w ciągu bieżącego roku, które należało możliwie najrychlej w Wydziale krajowym przestudować i na tej podstawie program pierwszej akcji ułożyć.

Wydział krajowy widział się przeto zmuszonym — a to siłą stosunków wynikłych z wprowadzenia w życie ustawy krajowej o kolejach lokalnych, siłą samego biegu spraw i odnośnych wymogów — do stopniowego w miarę konieczności nieodzownego powiększania sił prowizorycznych oraz tymczasowego zorganizowania czynności fachowych, wskutek czego powstało przy Wydziale krajowym faktycznie już dzisiaj istniejące krajowe Biuro kolejowe, aczkolwiek takowe całkiem prowizorycznie jest zaprowadzone.

Ażeby dać ogólny pogląd na czynności tego biura, wystarczy przytoczyć, że zadaniem jego było i być nie przestaje: zbadanie wymagane postanowieniami §§. 12. i 13. ustawy kraj. z d. 17. lipca 1893, szesnastu dotychczas Wydziałowi krajowemu przedłożonych projektów kolei lokalnych o łącznej długości 783 km. a to tak pod względem technicznym i ekonomicznym, jak komercyjnym i finansowym, przygotowanie na powyższej podstawie osobnych operatów i sprawozdań do pertraktacji z c. k. Ministerstwem handlu, reprezentacyami powiatowemi i gminnemi koncesyonaryuszami oraz interesentami, — informowanie zgłaszających się stron interesowanych — gruntowne studia w kwestyach znaczenia zasadniczego, jakoto w przedmiocie rewizji ustawy państwowej o kolejach lokalnych i odnośnych rozporządzeń ministeryalnych, w przedmiocie norm co do kosztów eksploatacji i kontraktów o eksploatację kolei lokalnych przez rząd kolei państwowych, dalej opracowywanie instrukcji, wzorów, przepisów, zestawień statystycznych ruchu przewozowego i odnośnych taryf, norm i typów dotyczących się budowy oraz urządzeń kolejowych, ułożenie wymiaru i cen robocizny tudzież materiałów dla budowy kolei lokalnych w Galicyi, utrzymywanie różnych ewidencji i wykazów, — przygotowywanie spra-

wozdań do posiedzeń Rady kolejowej i jej Komitetu ściślejszego, załatwianie czynności biurowych i uchwał tejże Rady oraz jej Komitetu, — opracowywanie sprawozdań i wniosków do Wysokiego Sejmu, uczestniczenie w urzędowych komisjach rewizyjnych, stacyjnych i reambulacyjnych dla linii projektowanych, — niezbędne czynności na terenie, gdy interesenci upraszają o radę techniczną, chwilową pomoc lub nadzór Wydziału krajowego, — wreszcie kompletne załatwianie administracyjne bieżących spraw kolejowych, których od 1. stycznia b. r. do 15. grudnia b. r. przydzielono Biuru kolejowemu 401, a w których zachodzi nadto to utrudnienie, że ilekroć Wydział krajowy znosi się z Ministerstwem handlu tudzież władzami innych krajów monarchii, odnośne odezwy sprawozdania, memoriały, operaty, przygotowuje Biuro kolejowe w dwóch językach.

Potrzeba należytego zorganizowania czynności fachowych spowodowała Wydział krajowy do ustanowienia prowizorycznej posady dyrektora krajowego Biura kolejowego, w przedmiocie której, z powodu konieczności jej systemizowania, przedkładamy Wysokiemu Sejmowi do LW. 40.682/94 osobne sprawozdanie.

Wyłaniające się jedne z drugich wymogi pociągnęły za sobą dalsze niezbędne uzupełnienia sił prowizorycznych, tak, że powiększony stopniowo personal prow. Biura kolejowego składa się obecnie z:

- 2 referentów od 1. lipca 1893,
- 1 inżyniera od 1. stycznia 1894,
- 2 dyetaryuszy kancelaryjnych od 12. marca 1894,
- 1 manipulanta od 1. kwietnia 1894,
- 1 dyrektora od 1. lipca 1894,
- 1 technika od 23. lipca 1894,
- 1 rysownika od 1. sierpnia 1894,
- 1 rysownika od 1. listopada 1894,
- 1 starszego technika od 7. listopada 1894.

Mimo nader skromnego wynagrodzenia przeważnej liczby tych pracowników, suma ich poborów przy dzisiejszym składzie personalu wyniosłaby w stosunku rocznym już 15.600 zł. nie wliczając tu kosztów wyjazdów, powodowanych udziałem urzędników w komisjach kolejowych i tym podobnych czynnościach na terenie.

Siłami tak szczupłymi w stosunku do dokonanej pracy, przyjmowanymi tylko stopniowo w miarę ostatecznej potrzeby, Wydział krajowy o ile sądzić może, doprowadził sprawy kolejowe w bieżącym roku do ważnych rezultatów, jak to wyłuszczają dalsze ustępy i alegata niniejszego sprawozdania.

Zadania, które Wydział krajowy ma do spełnienia w najbliższym czasie t. j. w okresie organizowania i tworzenia po myśli §. 5. ustawy krajowej towarzystw akcyjnych, kontrolowania ich agend administracyjnych, technicznych i finansowych, dalej w okresie budowy a następnie w ciągu eksploatacji poszczególnych kolei lokalnych, są atoli znacznie rozleglejsze. Sama ustawa krajowa z d. 17 lipca 1893 nakłada na Wydział krajowy a względnie na krajowe Biuro kolejowe obowiązki bezpośredniego czuwania nad tem, aby budowa kolei przeprowadzoną była w sposób odpowiadający interesom kraju (§§. 5 i 6), przyczem rozdańnictwo robót i dostaw ma być dokonywane za zgodą Wydziału krajowego. Do Wydziału kraj. należy nadto oprócz nadzoru budowy, także zawieranie wstępnych umów z przedsiębiorstwami i zarządami kolejowymi (§. 12), oraz kontraktów o eksploatacyę z zarządem kolei państwowych (§. 7), dalej nadzór eksploatacyi, sprawdzanie rachunków eksploatacyi i dochodów (§. 12), które to rachunki dla każdej linii odrębnie mają być prowadzone (§. 7).

Wynika więc samo z siebie, że tak ważny zakres działania wymagać będzie w odpowiednim czasie znacznego i należyście zorganizowanego Biura kolejowego.

Nie można przedtem spuszczać z oczu, że zanim rozpocznie się budowa, przedłożone być mają Wydziałowi krajowemu projekty szczegółowe (Detailprojecte) tych linii, które są przedmiotem naszych wniosków o poparcie ze strony kraju na podstawie przedłożonych nam projektów wstępnych (Generalprojecte) — i że przestudyowanie projektów szczegółowych wymagać będzie — z powodu przepisanej pomienioną ustawą obowiązku zawierania wstępnych umów z przedsiębiorstwami, tudzież zatwierdzania rozdawnictwa robót i dostaw — znacznie większej jeszcze pracy w Biurze kolejowem niż ta, jaką poświęcono projektom wstępnym.

Jak to zaznaczyliśmy w zeszłorocznem sprawozdaniu do LW. 69.001/93, należy mieć również na uwadze, że w samym projektowaniu kolei lokalnych, tak wstępnem jak szczegółowem, daną być powinna stronom interesowanym pomoc Wydziału krajowego, która jak doświadczenie wykazało przy projektowaniu linii Chabówka-Zakopane z częściową pomocą naszego Biura kolejowego — znacznie ułatwia tok czynności tego biura, zmniejszając bezproduktywną niejako, a mozolną pracę prostowania, uzupełniania a wreszcie i przerabiania przedkładanych mu projektów, które częstokroć, a to z różnych powodów, są niedostatecznie, mylnie lub nieumiejętnie opracowane. Najpewniej prowadziłyby do pożądanego celu, jeżeliby Wydział krajowy, w razie gdy interesenci w myśl §. 12. ustawy kraj. z d. 17. lipca 1893 upraszają go o sporządzenie na ich koszt projektów kolei lokalnych, podejmował własnymi siłami technicznymi takie czynności. Mając na uwadze odnoszące się do tego przedmiotu wskazówki Komisji kolejowej, unikamy prowadzenia tras i kompletnych studyów na terenie zapomocą naszych organów fachowych, choćby to na koszt interesentów miało się odbywać, zaznaczyć atoli musimy, że w wypadkach, gdzie Wydział krajowy studia takie oddaje w akord inżynierom cywilnym, lub gdy siły techniczne do tego potrzebne miałyby przyjąć li tylko na czas ściśle ograniczony, nieodzowną jest nietylko kontrola i nadzór w takich wypadkach ze strony Biura kolejowego, ale nadto jego ingerencya w ogólnej dyrektywie i pomoc w opracowaniu strony ekonomicznej, komercyalnej i finansowej projektu. Taki nadzór i taka częściowa pomoc w projektowaniu wymagają także osobnej pracy, osobnego poświęcenia czasu ze strony Biura kolejowego, a więc w obec innych czynności, także pewnego zasobu sił, stale potrzebnego z tego względu, że niezaprzeczenie obowiązkiem Wydziału krajowego jest również udzielać fachowych informacyi, rady i pomocy chwilowej interesentom w licznych wypadkach, w których się po to zgłaszają.

W końcu, co się tyczy jeszcze zakresu czynności Biura kolejowego, nie można tu pominać potrzeby dalszego przeprowadzenia prac statystycznych celem wytknięcia ogólnego kierunku popierania produkcyi krajowej, jej zbytu i ruchu handlowego zapomocą budowy nowych linii lokalnych i odpowiednich taryf przewozowych.

Po gruntownem zbadaniu wyżej streszczonego zakresu działania Biura kolejowego i zastanowieniu się nad wymogami zamierzonej akcyi kraju, przyszedł Wydział krajowy do przekonania, że w obec nieuniknionej potrzeby dalszego powiększania personalu w miarę zachodzących a przewidzianych okoliczności, najniższy kredyt jaki można preliminować na koszt utrzymania krajowego Biura kolejowego w r. 1895, nie powinien zejść poniżej kwoty 24.000 zł. a to zwłaszcza w obec warunku postanawiającego w układzie wstępnym z c. k. Ministerstwem handlu i na żądanie tegoż Ministerstwa, że budowa linii lokalnych, objętych programem Wydziału krajowego, ma być rozpoczętą w roku 1895 i ukończoną w 2 latach. — W kwotę preliminowaną 24.000 zł. wchodzi oprócz wynagrodzenia personalu, kosztu wyjazdów tegoż personalu, kosztu kancelaryjne jakoto: sprzęty biurowe, materiały i przybory rysunkowe, mapy, druki, oprawy, książki i czasopisma fachowe, przyrzady etc. — Tę też kwotę zamieścił Wydział krajowy w preliminarz wydatków budżetu krajowego na rok 1895 z odnośnem uzasadnieniem jako kredyt na utrzymanie krajowego Biura kolejowego.

Wstrzymując się jeszcze z przedłożeniem Wysokiemu Sejmowi po myśli §. 15. ustawy kraj. z d. 17. lipca 1893, ostatecznego projektu składu i organizacji krajowego Biura kolejowego, uważa Wydział krajowy obecnie ustanowienie stałej posady dyrektora tego biura za pierwszy i konieczny krok do należytej organizacji biura oraz właściwego unormowania składu personalu i zakresu jego czynności.

10. Instrukcja dla zamierzających starać się o poparcie przez kraj budowy kolei niższej rzędnych. Al. 2. Opracowane przez krajowe Biuro kolejowe wskazówki co do postępowania w zamiarze uzyskania pomocy kraju na rzecz projektowanych kolei lokalnych, oraz zestawienie obowiązujących przepisów Ministerstwa handlu w przedmiocie projektowania kolei żelaznych, jakoteż wzory deklaracji dla interesentów celem przyczynienia się tychże do kosztów budowy pomienionych kolei, wydał Wydział krajowy do L. 11.537/94 po wysłuchaniu opinii krajowej Rady kolejowej i ściślejszego Komitetu doradczego, tudzież po dokonaniem przez syndyka Wydziału krajowego zbadaniu rzeczonych wzorów deklaracji ze stanowiska prawnego w formie (Al. 2) Instrukcji z załącznikami „dla zamierzających starać się o poparcie przez kraj budowy projektowanych kolei niższej rzędnych w myśl ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893⁴.

Instrukcyę tę, w myśl wyrażonego przez Komisję kolejową zdania, rozesał Wydział krajowy wszystkim Wydziałom powiatowym, c. k. starostwom, c. k. Namiestnictwu, c. k. Ministerstwu handlu, c. k. Dyrekcyom kolei państwowych, c. k. Starostwu górniczemu i c. k. Urzędowi górniczemu, konsorcjom zamierzającym budowę kolei lokalnych, przedsiębiorstwom przemysłowym, Izbowi handlowym, Izbie inżynierskiej, Towarzystwu politechnicznemu, różnym krajowym Towarzystwom, Instytucyom i Korporacyom, czem niemało przyczynił się do wyświecenia stronom interesowanym zamierzonej akcji kraju i podał im pomoc do właściwego pojmowania sprawy tudzież podejmowania odnośnych starań

11. Program Wydziału krajowego i rokowania z c. k. Rządem w przedmiocie poparcia budowy poszczególnych linii lokalnych w najbliższym czasie. W przedmiocie projektów kolei lokalnych, wniesionych do końca stycznia 1894 przez strony interesowane celem wyjednania poparcia w myśl ustawy kraj. z dnia 17. lipca 1893 (D. u. kr. Nr. 32) przedłożyliśmy Wys. Sejmowi sprawozdanie z dnia 6. lutego 1894 L. 6.875, (Aleg. 199 do sprawozdań stenograficznych Sejmu krajowego z 1894 r.) nie czyniąc żadnych wniosków co do udzielenia poparcia tym projektom, z powodu, że takowe za późno przez interesentów nadesłane, nie mogły być dostatecznie zbadane.

W pomienionem sprawozdaniu, którego dla braku czasu Wysoki Sejm w ubiegłej sesji nie załatwił, opisano w krótkości 7 przedłożonych Wydziałowi krajowemu projektów kolei lokalnych, a co do 3 innych projektów zaznaczono, że w istocie interesenci nie operaty, ale tylko niektóre części operatów przedstawili.

W dalszym ciągu wpłynęło do Wydziału krajowego jeszcze kilka innych projektów kolei lokalnych, tak, że ogółem biorąc, dotychczasowy materiał przedstawia się w następującem zestawieniu:

Tabl. I. Projekty dotychczas Wydziałowi kraj. przedłożone.

L. p.	Projekt linii	Długość km.	Wniesiony do Wydziału krajowego		
			z kosztorysem zł.	dnia	przez
1.	Trzebinia Wadowice-Skawce	50	2,547.369	25/8 1894	Juliusz Siegler d'Eberswald
2.	Chabówka-Nowy-Targ-Zakopane	47	1,431.800	18/9 1894	Władysław hr. Zamoyski
3.	Gorlice-Konieczna	44	1,957.000	18/1 1894	Wojciech Biechoński
	do przeniesienia	141	5,936.169		

L. p.	Projekt linii	Długość km.	Wniesiony do Wydziału krajowego		
			z kosztorysem zł.	dnia	przez
	Z przeniesienia .	141	5,936.169		
4.	Jasło-Żmigród-Konieczna	56	2,886.400	11/6 1894	Dr. Karol Lewakowski
5.	Przybówka-Krosno-Dukla	34	1,524.546	24/1 1894	
6.	Rzeszów-Rymanów zdroj	99	2,366 400	17/5 1894	
7.	Przeworsk-Dynów . . .	44	2,033.113	11/10 1894	Andrzej ks. Lubomirski
8.	Łupków-Cisna	25	1,100.000	27/1 1894	St. Klucki i H Czech Lin- denwald
9.	Borki wielkie-Grzyma- łów	31	900.000	15/1 1894	Szczęśny hr. Koziębrodzki
10.	Delatyn-Szeparowce-Ko- łomyja	37	1,510.548	23/1 1894	Dr. Stefan Grudziński (br. Romaszkan)
11.	Kołomyja-Horodenka-Ko- strzyżówka (Zaleszczyki)	71	2,809.550	23/1 1894	
12.	Szeparowce-Delatyn . . .	29	987.030	15/5 1894	Towarzystwo kolei lo- kalnych kołomyjskich.
13.	Kołomyja-Horodenka Ste- fanówka (Zaleszczyki) .	65	2,477.421	12/10 1894	
14.	Przeworsk-Rozwadów względnie Rzeszów-Roz- wadów	76	3,181.250	15/12 1893	
15.	Chodorów-Rohatyn-Pod- wysokie	44	3,378.000	10/12 1893	
16.	Odnogi { Potutory-Brzeżany	7	384 000	10/12 1893	C. k. Rząd
		Potutory-Podhajce	24	1.385.000	
	Ogółem .	783	32,869.427		

Według wniesionych kosztorysów ogółem, 1 km. kolei kosztowałoby średnio $\frac{32,869.427}{783} = 42.000$ zł. przyczem nadmienić należy, że dwie z wymienionych linii t. j. Chabówka-Zakopane i Rzeszów-Rymanów figurują tu jako wąskotorowe, zaś niektóre inne jak Przeworsk-Rozwadów i Chodorów-Podwysokie mają charakter linii głównych 2-go rzędu. Linia Łupków-Cisna, zaprojektowana później w typie wąskotorowym kosztowałaby jako taka, według wniesionego do Wydziału kraj. kosztorysu 665.000 zł. i miałaby 27 km. długości.

Z dwóch współbiegających się o koncesję projektów kolei z Delatyna na Kołomyję i Horodenkę ku Zaleszczykom, odejmując jeden n. p. ten, który wniesiony przez Dra Grudzińskiego (Jakóba br. Romaszkana), przedstawia się jako kosztowniejszy, ogólna suma przedłożonych dotychczas projektów opiewa na 675 km. i 28,549.329 zł. kosztów budowy.

Wobec tak wielkiego materiału, w którym stosunkowo szczupłe krajowe Biuro kolejowe powołane było do przestudyowania pod względem technicznym, komercyjnym i finansowym 783 km. projektowanych kolei żelaznych, nie pozostawało jak: na podstawie ogólnych badań każdego operatu przez to biuro przeprowadzonych, ułożyć program najbliższej akcji kraju w kierunku poparcia najdojrzalszych z przedłożonych projektów kolejowych, nie poświęcając na razie czasu na opracowywanie t. z. „programu kolejnego popierania budowy kolei niższorzędnych, w miarę stopnia ich użyteczności“, z którego miałyby być wyprowadzane wnioski, że pewne wskazane okolice winnyby czynić starania o doprowadzenie do skutku budowy odnośnej kolei. Opracowanie takiego ogólnego programu na podstawie dat statystycznych i odpowiedniego studjum komercyjnego, miałoby niewątpliwie pewną teoretyczną wartość, ale

przy szczupłym zasobie sił biura kolejowego i niekompletnym materiale statystycznym, opóźniłoby bardzo znacznie właściwą akcję, której kraj żywo wyczekuje, a do której nagliło także c. k. Ministerstwo handlu, żądając od Wydziału krajowego przedłożenia konkretnych wniosków co do poszczególnych linii z końcem lata b. r., to jest przed otwarciem sesji Rady państwa.

Ażeby rzecz dla kraju tak wielce pożądaną ile możliwości przyspieszyć a oraz intencjom c. k. Rządu odpowiedzieć, wydelegował Wydział krajowy w połowie kwietnia b. r. Zastępcę Marszałka krajowego i Szefa Dep. IV. do Ministerstwa handlu celem wdrożenia wstępnych rokowań i omówienia zasadniczych punktów co do poparcia przez kraj i państwo poszczególnych linii kolejowych, których projekty po ówczas Wydziałowi krajowemu były przedłożone lub co najmniej dokładnie określone, a mianowicie:

Projekty konsorcjów prywatnych:

1. Chabówka - Zakopane,
2. Gorlice - Konieczna,
3. Krosno - Dukla, względnie Przybówka - Krosno - Dukla,
4. Rzeszów - Rymanów zdroj,
5. Łupków - Cisna,
6. Borki wielkie - Grzymałów,
7. Kołomyja - Zaleszczyki, ewentualnie Delatyn - Kołomyja - Zaleszczyki.

Projekty c. k. Rządu:

1. Chodorów - Podwysokie,
2. Potutory - Brzeżany i Potutory - Podhajce,
3. Rzeszów lub Przeworsk - Rozwadów.

W konferencji tej, reprezentanci Ministerstwa handlu oświadczyli pomienionym delegatom Wydziału krajowego, że przedewszystkiem jest wskazanem, aby krajowe Biuro kolejowe przeprowadziło w ciągu lata 1894 gruntowne studia dla każdego z wyżej wymienionych projektów nierządowych tak, aby w regule każda z tych linii mogła być traktowaną jako wąskotorowa — i zalecili zarazem, aby Wydział krajowy wziął na uwagę poparcie budowy t. z. kolei salinarnych w Galicyi.

W następstwie tej konferencji, Wydział krajowy odezwą z dnia 18. maja 1894 (Al. 3.), oświadczył c. k. Ministerstwu handlu, że po przeprowadzeniu wskazanych studiów co do projektów przedłożonych przez konsorcja prywatne, jeszcze w bieżącym roku przedstawi Ministerstwu odpowiednie wnioski co do poparcia takowych, zaznaczając równocześnie, że usiłowaniem Wydziału krajowego będzie ułatwić dostarczenie tej części kapitału potrzebnego do budowy pomienionych linii, która mogłaby liczyć na oprocentowanie i umorzenie.

Co do linii przez c. k. Rząd projektowanych tudzież co do t. z. kolei salinarnych, które służyć mogą przedewszystkiem interesom państwa lub zakładów skarbowych, wyraził Wydział krajowy w tejże odezwie oczekiwanie, że udzielone mu zostaną ze strony c. k. Rządu odnośne projekty z kompletnymi kosztorysami, na podstawie których mógłby dopiero poczynić pewne wnioski co do poparcia tych linii.

Pomieniona odezwa Wydziału krajowego załatwiona reskryptem c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. czerwca 1894 l. 29.976 (Al. 4.), była także przedmiotem konferencji odbytej dnia 1. lipca b. r. w tutejszym gmachu sejmowym, na której JE. Pan Minister handlu osobiście objawił swe zapatrywania w tej sprawie. W powołanym wyżej reskrypcie oznajmił JE. Pan Minister handlu, że ewentualną finansową pomoc państwa dla projektowanych przez pry-

Alegat 3.

Alegat 4.

watne konsorecy a kolei, możnaby wziąć na uwagę tylko w tych wypadkach i w takim rozmiarze w jakich z jednej strony: linie odnośne uznane będą za potrzebne i użyteczne przez c. k. Rząd względnie przez zarząd kolei państwowych, z drugiej zaś strony należycie udowodnionem zostanie, że interesenci nie są w możności przyczynienia się z własnych środków udziałami w zamian za akcje zakładowe, wymaganymi ustawą krajową.

Co się zaś tyczy kolei przez Rząd projektowanych, oświadczył JE. Pan Minister w reskrypcie pomienionym, że zdaniem jego, udział kraju i interesentów w budowie linii Chodorów-Podwysokie w stosunku do kosztorysu, obliczonego na 3,400.000 zł., winien wynosić **milion zł.**, w budowie zaś linii z Przeworska lub Rzeszowa do Rozwadowa **500.000 zł.**, a to à fond perdu lub w zamian za akcje zakładowe.

Nadto wyraziło c. k. Ministerstwo życzenie, aby oprócz powyższych udziałów objął kraj jeszcze dla pomienionych 2 linii całkowitą lub przynajmniej częściową gwarancję tej części kapitału, która w preliminowanych dochodach kolei znajdzie prawdopodobnie oprocentowanie.

Natomiast wyklucza JE. Pan Minister z programu linii rządowych, odnogi z Potutor do Brzeżan i Podhajec, a to z tego powodu, że postanowiony w art. II. ustawy z dnia 26. grudnia 1893 D. u. p. Nr. 9. warunek przyczynienia się kraju i interesentów kwotą 1 miliona zł. do kosztów budowy tych odnóg, nie został spełniony; w obec czego powinienby, zdaniem c. k. Rządu, Wydział krajowy objąć najbliższym programem swoim odnogę Potutory-Brzeżany, posiadającą pod każdym względem ważne znaczenie.

W końcu nadmienił JE. Pan Minister, że koleje salinarnie zaliczyćby należało raczej do „krajowych“ kolei lokalnych, niż do kolei głównie interesom państwa służyć mających.

Odezwą z dnia 31. lipca b. r. LW. kr. 33 413 (Al. 5.) odpowiedział Wydział krajowy Alegat 5. na pomieniony reskrypt c. k. Ministerstwa handlu, powołując się co do sposobu poparcia kolei lokalnych, pożądaných w interesie kraju, na postanowienie §. 2. punkt 6. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893, oraz oznajmiając, że po otrzymaniu i zbadaniu kosztorysów budowy linii przez c. k. Rząd zamierzonych, przedłoży odpowiednie wnioski w tej mierze Wysokiemu Sejmowi, nie mogąc wszakże zalecać przyjęcia jakiegokolwiek gwarancyi kapitału dla tych linii, które już w inny sposób finansowy miałyby być przez kraj poparte, — dalej że budowy odnogi z Potutor do Brzeżan nie uważa obecnie za rzecz pilną i wreszcie, że obstaje przy swem zapatrywaniu, jako doprowadzenie do skutku budowy kolei salinarnych leży głównie w interesie administracyi państwowej.

W dalszych rokowaniach z c. k. Rządem przyjął Wydział krajowy w myśl zasadniczej intencji ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893, za podstawę, że co najwyżej $\frac{2}{3}$ części kapitału budowy kolei zaliczonych przez c. k. Ministerstwo do grupy kolei „krajowych“ zapewnić może kraj w walorach pierwszeństwa, zaś co najmniej $\frac{1}{3}$ część w akcyach zakładowych lub à fond perdu zapewnią czynniki interesowane, do których w pierwszym rzędzie zaliczone jest państwo.

Co do samego programu linii „krajowych“ Biuro kolejowe o ile sił wystarczało, przestudowało i sprawdziło w ciągu ubiegłego lata warunki techniczne i komercyjne siedmiu linii, poprzednio wymienionych, skutkiem czego w pierwotnym programie zaszła o tyle zmiana, że odpadła z niego linia, Gorlice-Konieczna, a to z tego powodu, że ta linia w stosunku do swej użyteczności ekonomicznej dla kraju jest zbyt kosztowna, że według oświadczeń projektującego nie może liczyć na odpowiednie poparcie finansowe ze strony interesentów; i że wreszcie plan finansowy przedstawiony przez ubiegającego się o poparcie kraju nie odpowiada ani postanowieniom ustawy krajowej z 17. lipca r. 1893 (L. 42. D. u. k.) ani intencji c. k. Rządu ani też zasadom programu naszego; na miejsce zaś tej linii przyjęto do programu nowy projekt: Trzebinia-Skawce, jako jeden z najkorzystniejszych między projektami kolejowymi w Galicyi. Z inicjatywy Andrzeja hr. Potockiego, projekt ten przedłożył Wydziałowi krajowemu (dnia 25 sierpnia b. r.) ubiegający się o koncesyę p. Juliusz Sieglar d' Eberswald z prośbą o poparcie finansowe.

Linie na tej podstawie objęte studjami przez krajowe Biuro kolejowe wykazane są w następującej tabliczce :

Tabl. II. Wykaz linii przedstawionych w pierwszym rzędzie do poparcia przez kraj.

L. p.	Oznaczenie linii	Długość km.	Koszta budowy		
			normalny tor	wąski tor	ogółem
1	Trzebinica-Wadowice-Skawce	49.5	2,500.000	—	2,500.000
2	Chabówka-Zakopane	47.0	—	1,400.000	1,400.000
3	Łupków-Cisna	27.4	—	700.000	700.000
4	Krosno-Dukla	20.5	800.000	—	800.000
5	Rzeszów-Rymanów zdroj	98.6	—	2,400.000	2,400.000
6	Borki wielkie-Grzymałów	31.4	900.000	—	900.000
7	Kołomyja-Zaleszczyki	70.5	2,700.000	—	2,700.000
8	Kołomyja-Delatyn	36.9	1,200.000	—	1,200.000
Razem		381.8	8,100.000	4,500.000	12,600.000

Program poparcia poszczególnych linii musi być jednak zastosowany do zasobów finansowych, jakimi kraj na ten cel rozporządzać może.

Uchwałą z dnia 13. lutego b. r. postanowił Wysoki Sejm wstawiać do budżetu krajowego przez lat 75 kwotę roczną 300.000 zł. na cele popierania budowy kolei niższorzędnych po myśli ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. Ponieważ §. 8. tej ustawy przewiduje stopę procentową 4%, przeto przy 75-cio letnim okresie umorzenia, nie biorąc jednak w rachubę dodatku administracyjnego, powyższa roczna rata 300.000 zł. skapitalizowana przedstawia kapitał

$$\frac{300.000}{0.042239} = 7,104.125 \text{ zł. a okrągło } 7,100.000 \text{ zł.}$$

Z kapitału tego odkładając sumę 1,500.000 zł. potrzebną nietylko na ewentualne poparcie budowy linii rządowych Chodorów-Podwysokie i Rzeszów względnie Przeworsk-Rozwadów ale także i na odpowiednią rezerwę kolejowego funduszu krajowego, pozostaje do dyspozycji na poparcie linii przez konsorcya prywatne projektowanych suma **5,600.000 zł.**

Przyjmując, że w regule kraj ma zapewnić do $\frac{2}{3}$ kapitału zakładowego owych kolei, powyższa kwota wystarczylaby na udzielenie pomienionego poparcia pewnej liczbie linii, których łączny kapitał zakładowy nie mógłby przekroczyć $\frac{3}{2} \times 5,600.000$ zł. to jest sumy 8,400.000 zł.

Tabl. II. wykazuje, że łączny kapitał zakładowy linii przez krajowe Biuro kolejowe przestudyowanych wynosi 12,600.000 zł. przekracza więc wyżej obliczoną sumę o 4,200.000 zł. Z wykazanych przeto w tej tabliczce linii, trzeba było koniecznie niektóre wyłączyć i odroczyć do czasu, gdy będzie mógł być ułożony i Wysokiemu Sejmowi przedstawiony dalszy program krajowej akcji kolejowej.

Już po zestawieniu dat powyższą tabliczką objętych zaszła znówu pewna zmiana w szeregu projektów przez krajowe Biuro kolejowe do poparcia przestudyowanych, albowiem kosztorysy projektów linii Kołomyja-Zaleszczyki i Kołomyja-Delatyn, wniesionych przez Dra Grudzińskiego (barona Romaszkana) zostały zastąpione tańszymi kosztorysami projektów tychże linii przedłożonych osobno przez Towarzystwo kolei lokalnych Kołomyjskich, wskutek czego, po zbadaniu odnośnych kosztorysów przez Biuro kolejowe, nastąpiło obniżenie kosztów budowy o 500.000 zł. Uwzględniając tę zmianę, uznał Wydział krajowy za stosowne w obec wykazanej powyżej konieczności wyłączyć z najbliższego programu krajowej akcji kolejowej projekty: Rzeszów-Rymanów i Krosno-Dukla a to z powodów następujących.

Co do linii Rzeszów-Rymanów, projektowanej o wąskim torze i posiadającej wedle studyów opracowanych przez krajowe Biuro kolejowe, odpowiednie warunki rentowności, Ministerstwo handlu reskryptem z dnia 27. września b. r. L. 26.294 (LW. kr. 52.333) oświadczyło projektantowi, że nie zgadza się na zastosowanie toru wąskiego, ani na pokrycie przez państwo nadwyżki kosztów, jaka wyniknęłaby z zastawania toru normalnego do tej linii, a oprócz tego żąda zupełnej zmiany projektowanej trasy.

W obec tego Wydział krajowy nie bierze również obecnie na uwagę projektu linii Przeworsk-Dynów, który zamierzaliśmy traktować jako wariantę lub alternatywę częściową projektu Rzeszów-Rymanów a dla którego zresztą projektujący nie przedstawił nam ani rachunku rentowności, ani planu finansowego ani też w ogóle dat wymaganych instrukcją dla ubiegających się o pomoc krajową (LW. 11.537/94. Alegat 2 do sprawozdania).

Co do linii Krosno-Dukła zaznaczyć przedewszystkiem wypada, że projektujący ją nie przedłożył na odnośne wezwanie ze strony Wydziału krajowego, żądanych wyjaśnień i nie uzasadnił spodziewanego ruchu ani rentowności, której główną podstawę miałby stanowić miejscowy przemysł naftowy. W szczególności brakuje pod tym względem zobowiązania się interesentów do przewożenia wyłącznie linią Krosno-Dukła ropy, którą odprowadzają obecnie z kopalni rurociągami do stacyi kolei transwersalnej.

Przy tem, co do obu linii (Rzeszów-Rymanów i Krosno-Dukła) należy nadmienić, że projektujący je Dr. Lewakowski, na wezwanie ze strony Wydziału krajowego do przedłożenia deklaracji interesentów, celem przyczynienia się tychże w myśl postanowienia §. 2. punktu b) ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 do kosztów budowy pomienionych linii, odpowiedział do LWkr. 58.956/94, że przyczynienie się interesentów wymagane pomienioną ustawą krajową jest wykluczone w obec braku większych zakładów przemysłowych i stanu zamożności obywatelstwa w okolicy.

Plan zaś finansowy przedstawiony przez projektującego jest w sprzeczności nie tylko z postanowieniami §§. 2. i 8. ustawy krajowej z dnia 19. lipca 1893 r. (Nr. 42 D. u. k.) lecz także z intencjami c. k. Rządu i z zasadami przyjętymi przez nas w porozumieniu z c. k. Ministerstwem handlu; albowiem projektujący zamiast dopełnienia warunku, według którego interesenci pokryć mają najmniej $\frac{1}{3}$ część kapitału w akcyach zakładowych (§. 2. ustawy) żąda, aby kraj pokrył 40% w akcyach zakładowych, on sam zaś zamierza finansować resztę tego kapitału w $4\frac{1}{2}$ % zamiast 4 procentowych akcjach pierwszeństwa (§. 8. ustawy), a jak wynika z dołączonego do jego projektu sprawozdania technicznego, po kursie emisyjnym 75%, zamiast 95 procentowego kursu przyjętego w układach naszych z c. k. Ministerstwem handlu.

Dla pozostałych w naszym programie 6 linii krajowych nie mamy wprawdzie dotychczas prawomocnych deklaracji interesentów, wszakże dla każdej z tych linii istnieją przyrzeczenia ofiar miejscowych, a mianowicie:

1) na rzecz linii Trzebinia-Skawce, oświadczył Andrzej hr. Potocki, że bez najmniejszej wątpliwości zapewni wspólnie z innymi interesentami kwotę 400.000 zlr. w akcyach zakładowych;

2) na rzecz linii Chabówka-Zakopane oświadczył ustnie Władysław hr. Zamoyski gotowość zapewnienia w akcyach zakładowych połowy trzeciej części kapitału budowy. Oprócz tego na rzecz tej linii posiadamy pomniejsze deklaracje prawomocne miejscowych interesentów na datki w gotówce i gruntach;

3) na rzecz linii Łupków-Cisna oświadczyli interesowani, że pokryją w zamian za akcyę zakładowe całą trzecią część kapitału budowy;

4) na rzecz linii Borki wielkie-Grzymałów, podług ustnej informacji otrzymanej przez Biuro kolejowe, zebrali interesenci deklaracje na 90.000 zlr. w akcyach zakładowych;

5) i 6) na rzecz linii Kołomyja-Zaleszczyki względnie raczej Kołomyja-Uścieszko i na rzecz linii Kołomyja-Delatyn, Rady powiatowe w Kołomyi i Horodence, tudzież Rada gminna w Kołomyi, powzięły wymagające jeszcze pewnych zmian uchwały (LWk. 3603/94, 24982/93,

3799/94) zobowiązujące każdą z nich do przyczynienia się gwarancją aż do wysokości $\frac{1}{18}$ części dochodu tych kolei, czyli łącznie do wysokości $\frac{1}{6}$ części tegoż dochodu a to po myśli ostatniego ustępu §. 2 b) ustawy z dnia 17. lipca 1893 r.

Nie mając jeszcze prawomocnych deklaracji interesentów i nie znając przed rozpoczęciem rokowań z c. k. Rządem zamiarów ostatecznych tegoż Rządu co do udzielenia powyższym kolejom finansowej pomocy państwa po myśli ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 przyjęliśmy w programie rokowań pomienionych jako założenie, że średnio jedną połowę trzeciej części kapitału zakładowego pokryć mają interesenci w akcyach zakładowych, drugą zaś połowę tejże trzeciej części w ten sam sposób pokryć ma państwo, przyczem tak ogółowo przypuszczalny udział państwa uważaliśmy tylko za minimalny, gdyż w zupełności usprawiedliwionem zdawało nam się oczekiwanie, że państwo pokryje także i tę część kapitału w akcyach zakładowych, której interesenci nie będą w stanie zapewnić.

Co do rodzaju krajowego poparcia finansowego, postanowienie §. 1. ustawy krajowej z 17. lipca 1893 dopuszcza 3 formy:

- a) udzielanie oprocentowanych pożyczek,
- b) objęcie na kraj akcji przedsiębiorstwa kolejowego,
- c) przeprowadzenie we własnym zarządzie budowy kolei.

Ostatnią z wymienionych form wykluczamy na teraz, gdyż wymagałaby ona zupełnie innej organizacji biura kolejowego niż ta, którą Wydział krajowy zaprowadzić zamierza celem załatwiania spraw kolejowych w najbliższej przyszłości. Podjęcie budowy kolei we własnym zarządzie spowodowałoby trudności i koszta, na które administracja krajowa nie może obecnie się narażać.

Pod pierwszą z wymienionych form podciągnąć można częściowe lub całkowite objęcie przez kraj obligacji przedsiębiorstwa kolejowego; forma zaś druga stosuje się w zasadzie do objęcia przez kraj akcji pierwszeństwa, a to z uwagi na punkt b) §. 2. tejże ustawy, który postanawia, że co najmniej $\frac{1}{3}$ część kapitału zakładowego zapewnić mają państwo i inni interesenci w zamian za akcye zakładowe lub à fond perdu.

Uznając formę poparcia krajowego przez objęcie obligacji kolejowych, jako najodpowiedniejszą dla krajowej akcji kolejowej w ogólności, stosowaliśmy ją do linii naszego programu, wyjątek czyniąc dla linii Łupków-Cisna, która projektowana głównie dla eksploatacji lasów, mogłaby nie uzyskać zezwolenia rządowego na emisję obligacji. Co do linii Łupków-Cisna wskazanem jest zresztą w razie poparcia jej po myśli ustawy wyżej powołanej, aby kraj objął akcye pierwszeństwa, a to z tego względu, że eksploatacja lasów, która w pierwszych czasach istnienia pomienionej kolei przynosiłaby jej bardzo znaczne dochody, może po pewnym czasie krótszym n. p. niż okres koncesyi kolei, zmniejszyć się do tego stopnia, że dochody kolei nie wystarczałyby już na normalne oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego. W tych warunkach kraj wskutek posiadania akcji pierwszeństwa biorąc w pierwszych czasach istnienia kolei udział w nadwyżce czystego jej dochodu nad oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego, mógłby ewentualnie pokryć z pobieranej nadwyżki wydatek na umorzenie w krótszym terminie akcji pierwszeństwa przez siebie objętych.

W myśl powyższego wywodu, zestawiono w tabliczce III. linie objęte najbliższym programem akcji krajowej wraz z ogółowo projektowanem zapewnieniem potrzebnego do ich budowy kapitału.

Tabl. III. Wykaz linii objętych najbliższym programem Wydziału krajowego.

L. porządkowa	L. p. na mapie	Oznaczenie linii	Długość Km.	Kapitał nominalny obliczony przez Biuro kolejowe			Ogółem projektowane zapewnienie kapitału przez czynniki interesowane				Ubiegający się o koncesję		
				tor normalny	tor wąski	ogółem	w walorach pierwszeństwa	państwo	inni interesenci	w walorach pierwszeństwa		państwo	inni interesenci
1		Trzebinia-Skawce	49.5	2,500.000	—	2,500.000	1,700.000	—	—	400.000	—	400.000	Juliusz Sieglar d'Elberswald, Andrzej Potocki
2		Chabówka-Zakopane	47.0	—	1,400.000	1,400.000	940.000	—	—	230.000	—	230.000	Władysław hr. Zamczyński.
3		Łupków-Cisna	27.4	—	700.000	700.000	—	470.000	—	—	—	230.000	Stan. Klncki i Herman Czech.
4		Borki wielkie-Grzy- małów	31.4	900.000	—	900.000	600.000	—	—	210.000	—	90.000	Szczesny hr. Ko- ziebroński etc.
5		Kolomyja - Zale- szycki	64.6	2,550.000	—	2,550.000	1,700.000	—	—	425.000	—	425.000	Tow. kolei lo- kalnych kołomyj- skich (także br. Roma- szkan).
6		Szeparowce-Delatyn	28.9	850.000	—	850.000	570.000	—	—	140.000	—	140.000	
		Razem	248.8	6,800.000	2,100.000	8,900.000	5,510.000	470.000	—	1,405.000	—	1,515.000	

Udział kraju . . .	5,980.000	67%
" państwa . . .	1,405.000	16%
" interesentów	1,515.000	17%
Razem	8,900.000	100%

Al. (6—a) %. Odezwą z dnia 17. października b. r. l. 55.182/94 (Al. 6.—a) przedstawił Wydział krajowy pomieniony program c. k. Ministerstwu handlu, dołączając doń obszerny memoriał techniczny z alegatami, uzasadniający koszta budowy i eksploatacyi, spodziewany ruch i stopień Al. (6—b) %. rentowności wymienionych wyżej linii (Al. 6. — b).

Memoriał ten, którego egzemplarz polski złożony jest w Biurze kolejowem do dalszego użytku urzędowego, służył za podstawę do ustnych rokowań z c. k. Ministerstwem handlu, Al. 7. %. które to rokowania w następstwie reskryptu tegoż Ministerstwa z dnia 9. listopada 1894, l. 59.088 (Al. 7.) określającego w głównych zarysach stanowisko c. k. Rządu wobec przedstawionego mu przez nas programu, odbyły się z końcem listopada b. r. w Wiedniu przy udziale delegatów Wydziału krajowego a to; Zastępcy Marszałka krajowego, Szefa Dep. IV. i Dyrektora krajowego Biura kolejowego.

Program powyższy usiłowaliśmy tak ułożyć, aby przy wszelkiej nakazanej w takich razach przezorności, osiągnąć przeciw możności jak najdalej idącego zużytkowania rozporządzalnych zasobów finansowych w pierwszym okresie krajowej akcyi kolejowej.

Według przeprowadzonych przez krajowe Biuro kolejowe rachunków rentowności przyjmując, że ogół linii zestawionych w tabl. III. przyniesie prawdopodobnie czysty dochód potrzebny na oprocentowanie i umorzenie $\frac{2}{3}$ części kapitału nominalnego, nie możemy tem samem przypuszczać niedoboru dochodów z ruchu na pokrycie kosztów eksploatacyi pomienionych linii; mimo to jednak nie przyjmujemy w naszej kalkulacyi finansowej w pierwszych paru latach eksploatacyi pomienionych kolei, jakiegokolwiek czystego dochodu któryby na oprocentowanie kapitału mógł być obrócony. Takim przezornem założeniem nie narażamy kolejowego funduszu krajowego na żadne niespodzianki.

Pomimo, że wykluczamy niedobór eksploatacyi stanowczo z naszej rachuby, w czem niejaka gwarancją daje w najniekorzystniejszym razie Artykuł IX. dopiero co uchwalonego w Radzie państwa projektu ustawy państwowej o kolejach lokalnych, a który to artykuł postanawia w pewnych wypadkach kredytowanie takich niedoborów przez państwo, to jednak przy obliczeniu kapitału nominalnego linii zestawionych w tablicy III. przewidzieliśmy jeszcze fundusz rezerwowy, wynoszący w ogóle 5% tego kapitału.

Po paru lub kilku latach eksploatacyi wpływać zaczęą według naszych obliczeń do krajowego funduszu kolejowego procenta od kapitału wyłożonego z tego funduszu na linie subwencyonowane. Na podstawie zaś tych dochodów funduszu pomienionego kraj będzie mógł przystąpić do dalszej akcyi kolejowej obejmując swym programem w miarę możności linie obecnie odroczone, które nie przestają być przedmiotem studyów krajowego Biura kolejowego.

Przed rozpoczęciem ustnych rokowań z c. k. Ministerstwem handlu w przedmiocie poparcia ze strony państwa projektów kolei lokalnych naszym programem objętych oświadczył J. E. Pan Minister handlu w powołanym już wyżej reskrypcie z dnia 9. listopada b. r. w odpowiedzi na naszą odezwę z dnia 17. października b. r. l. 55.182, że subwencya państwowa na budowę kolei z Szeparowiec do Delatyna nie może być z tego względu wziętą na uwagę, ponieważ na podstawie przeprowadzonych studyów nasuwa się obawa, iż kolej ta spowodowałaby częściowe odwrócenie ruchu od istniejących kolei w zarządzie państwa zostających, a tem samem wpłynęłaby niekorzystnie na finansowe interesa administracyi kolei państwowych. Coby się zaś tyczyło zamierzonych pertraktacyi o udzielenie subwencyi państwowej na rzecz kolei lokalnych: Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane, Borki wielkie-Grzymałów i Kołomyja-Zaleszczyki, zaznaczył J. E. Pan Minister stanowczo, że linje te mogą być subwencyonowane przez państwo tylko pod tym warunkiem jeżeli kraj i interesenci wezmą odpowiedni udział a fond perdu w dostarczeniu kapitału potrzebnego do budowy kolei żelaznych z Podwysokiego na Rohatyn do Chodorowa i z Rozwadowa do Przeworska lub Rzeszowa, które odpowiadając przedewszystkiem interesom ogólnie państwowym, służą jednak równocześnie i interesom miejscowym.

Wynikiem ustnych rokowań przeprowadzonych na tych zasadach między delegatami Wydziału krajowego, a Ministerstwem handlu w Wiedniu są następujące punktacye przedugodne :

I.

1. Na podstawie galicyjskiej ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. k. Nr. 42. może kraj objąć w razie wydania koncesyi państwowej na następujące koleje lokalne, a mianowicie

1. Trzebinia-Skawce.
2. Chabówka-Zakopane.
3. Łupków-Cisna.
4. Borki wielkie-Grzymałów,
5. Kołomyja-Zaleszczyki i
6. Szeparowce-Delatyn i

pożyczki pierwszeństwa, oprocentowane po 4%, zwrotne w ciągu 75 lat od dnia udzielenia koncesyi, w maksymalnych kwotach niżej podanych i po kursie co najmniej 95 od sta, mające się zaciągnąć w celu dostarczenia pieniędzy dla kolei lokalnych, wymienionych pod 1. 2. tudzież pod 4, 5, 6, równie jak i akcyje pierwszeństwa w kwocie maksymalnej 470.000 zł. w pełnej nominalnej wartości, które dla kolei lokalnej ad 3. mają być wypuszczone, 4% procentową dywidendą pierwszeństwa wyposażone i w ciągu 75 lat umorzone.

2. W tym razie może kraj następnie objąć gwarancję rocznego czystego dochodu, odpowiadającego potrzebom 4% oprocentowania i raty umorzenia pomienionych pożyczek pierwszeństwa, jakoteż potrzebom wypłaty 4% dywidendy pierwszeństwa wraz z ratą umorzenia od akcji pierwszeństwa, mających się wypuścić dla kolei lokalnej pod 3. wymienionej, a więc gwarancję maksymalnych kwot poniżej podanych, tak mianowicie, że jeżeli czyste dochody pomienionych kolei nie miałyby wystarczyć na pokrycie kwot gwarantowanych, niedobór pokryty zostanie z funduszu krajowego.

3. Co do walorów pierwszeństwa, które kraj ma objąć dla pomienionych kolei i co do czystego dochodu, który kraj tym kolejom ma gwarantować, ustanawia się stosownie do wyżej określonych potrzeb, następujące maksymalne kwoty dla poszczególnych linii :

Maksymalna kwota w zł.

	pożyczki, względnie dla linii ad 3. kapitału w akc. pierw.	gwarancyi krajowej
Trzebinia-Skawce (1)	1,700.000	72.117
Chabówka-Zakopane (2)	940.000	39.877
Łupków-Cisna (3)	470.000	19.938
Borki wielkie-Grzymałów (4)	600.000	25.453
Kołomyja-Zaleszczyki (5)	1,700.000	72.117
Szeparowce-Delatyn (6)	570.000	24.181

4. Czas trwania gwarancyi czystego dochodu, którą, jak wyżej zaznaczono, może kraj zapewnić, ustanawia się aż do końca 75 roku koncesyi.

5. Objęcie przez kraj powyższych walorów kolei lokalnych, jakoteż zapewnienie wyżej wymienionej gwarancyi krajowej, łączy się z warunkiem, że dla linii wymienionych pod 1. 2. 4. 5. interesenci wraz z państwem, zaś dla linii pod 3. i 6. interesenci sami, obejmą akcyje zakładowe towarzystw akcyjnych mających się dla tych kolei utworzyć, w wysokości $\frac{1}{3}$ części nominalnego kapitału zakładowego tych kolei, a przeto w następujących kwotach maksymalnych, w pełnej nominalnej wartości, które to akcyje zakładowe nie będą niosły procentów interkalarnych w czasie budowy:

Trzebinia-Skawce	800.000 zł.
Chabówka-Zakopane	460.000 „
Łupków-Cisna	230.000 „
Borki wielkie-Grzymałów	300.000 „
Kołomyja-Zaleszczyki	850.000 „
Szeparowce-Delatyn	280.000 „

6. Objęcie walorów pierwszeństwa przez kraj i udzielenie krajowej gwarancji czystego dochodu dla linii wymienionych pod 1. 2. 4. 5. czyni się zależnem w szczególności od objęcia przez państwo akcji zakładowych towarzystw akcyjnych, mających się utworzyć dla tychże kolei, a to w takich kwotach, jakie są potrzebne celem dopełnienia $\frac{1}{3}$ części nominalnego kapitału zakładowego akcji zakładowych, mających być objętymi przez interesentów.

Maksymalna kwota akcji zakładowych, które państwo ma objąć, przyjmuje się przytem jak następuje:

Trzebinia-Skawce	400.000 zł.
Chabówka-Zakopane	230.000 „
Borki wielkie-Grzymałów	210.000 „
Kołomyja-Zaleszczyki	425.000 „

7. Budowę kolei lokalnych, z których wymienione pod 1. 4. 5. 6. jako normalnotorowe, zaś pod 2. 3 jako wąskotorowe mają być wykonane, należy rozpocząć w roku 1895 i ukończyć najdalej w ciągu 2 lat.

Budowa ma być prowadzoną w myśl postanowień §. 6. powołanej ustawy krajowej przy bezpośredniej ingerencji Wydziału krajowego i galicyjskiego kraj. Biura kolejowego.

8. Co do eksploatacyi należy w myśl postanowienia §. 7. powołanej już ustawy krajowej dążyć przedewszystkiem do porozumienia się z zarządem kolei państwowych o objęcie przez tenże zarząd eksploatacyi wymienionych linii za zwrotem własnych kosztów, które ewentualnie mają być oznaczone ryczałtowo, z zastosowaniem ułatwień i ulg w tej mierze ustawą dopuszczonych.

Jeżeliby okazała się potrzeba odmiennego postanowienia w przedmiocie eksploatacyi powyższych kolei, to takowe zależeć będzie od przyzwolenia Wydziału krajowego.

II.

Opierając się na założeniu, że państwo stosownie do postanowień ustępu I. poz. 5. i 6. przyczyni się objęciem akcji zakładowych do dostarczenia pieniędzy dla wymienionych tamże linii, kraj zapewni następujące udziały a fond perdu dla projektowanych kolei żelaznych:

a) z Rozwadowa do jednego z punktów galic. kolei Karola Ludwika w okolicy Przeworska lub Rzeszowa,

b) z Podwysokiego na Rohatyn do Chodorowa,

a to w tym razie, jeżeli resztujący kapitał zakładowy zostanie pokryty przez państwo i interesentów miejscowych bez obciążenia kraju:

ad a) Udział kraju dla kolei z Rozwadowa do jednego z punktów galic. kolei Karola Ludwika (Przeworsk, lub Rzeszów) ustanawia się w kwocie 250.000 zł. z warunkiem, że w razie gdyby najprzód tylko jedna część tej kolei z Rozwadowa do Rudnika ewentualnie do Leżajska miała być zbudowaną, z powyższego udziału wypłaconą będzie tylko ta kwota, jaka przypadnie według stosunku kosztów budowy na tę część kolei, która ma być zbudowaną.

ad b) Dla kolei z Podwysokiego na Rohatyn do Chodorowa przyczyni się kraj udziałem w takiej wysokości, jaka będzie potrzebną celem dopełnienia do sumy 1,000.000 zł. udziałów a fond perdu, którymi do kosztów budowy tej kolei przyczynić się mają interesenci miejscowi (powiaty, gminy, osoby prywatne).

Wypłata udziału kraju dla wyżej wymienionych obu kolei nastąpić ma w dwóch częściach, a mianowicie połowa przy rozpoczęciu budowy, druga połowa najpóźniej w 14 dni po otwarciu ruchu odnośnej kolei względnie części kolei.

III.

Środki pieniężne potrzebne do wykonania postanowień ustępów I. i II. określających pomoc kraju na rzecz wyżej wymienionych kolei żelaznych, mają być dostarczone stosownie do postanowienia §. 10. galic. ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893 D. u. k. Nr. 42, w miarę potrzeby przez zaciąganie w Banku krajowym Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem pożyczek oprocentowanych najwyżej po 4 od sta i zwrotnych co najwyżej w ciągu 75 lat.

Punktacye powyższe przedstawiliśmy krajowej Radzie kolejowej, której opinię odnośną podajemy w ustępie 8-mym niniejszego sprawozdania.

Następnie wezwaliśmy interesentów kolei, dla poparcia których kraj miałby objąć obligacye pierwszeństwa, aby przedłożyli nam jak najrychlej deklaracye prawomocne, co do zabezpieczenia udziałów na nich przypadających. Po otrzymaniu odpowiedzi na to wezwanie, tudzież odpowiedzi c. k. Rządu w sprawie objęcia przez zarząd kolei państwowych eksploatacyi kolei przy pomocy kraju i bezpośredniej ingerencyi Wydziału krajowego zbudować się mających, przedłożymy Wysokiemu Sejmowi, osobnem sprawozdaniem, wnioski stanowcze, w przedmiocie poparcia budowy poszczególnych kolei lokalnych po myśli ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893.

12.

Sprawa rewizyi ustawy państwowej o kolejach lokalnych, która miała być załatwioną z końcem kadencyi Rady państwa roku 1893 przedłożeniem projektu nowej ustawy, została, jak wiadomo, odroczoną do sesyi roku 1894 z powodu nieukończonych prac przygotowawczych przez właściwe Ministerstwa.

Projekt nowej ustawy został przedłożony Radzie państwa w ostatnich dniach października b. r. i uchwalony w Izbie poselskiej dnia 13. grudnia 1894 r.

Krajowe Biuro kolejowe, któremu projekt nowej ustawy został zakomunikowany, przestudowało go i przedstawiło Wydziałowi krajowemu swoje uwagi i wnioski co do zmian i uzupełnień rzeczzonego projektu w duchu uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 13. maja 1893 r. i odezwy Wydziału krajowego wystosowanej w myśl pomienionej uchwały do c. k. Ministerstwa handlu dnia 19. grudnia 1893 (alegat C do sprawozdania Wydziału krajowego L. W. kr. 69001/93).

Na podstawie wniosków krajowego Biura kolejowego, streszczonych w załączonym alegacie 8. / porozumiał się Wydział krajowy za pośrednictwem swoich delegatów wysłanych do Wiednia w sprawie krajowego programu kolejowego, z Koleją polskiem deputowanych do Rady państwa, przedstawiając mu życzenia swoje co do zmian i uzupełnień pożądaných w projekcie nowej ustawy.

13.

W zeszłorocznem sprawozdaniu do L.W. 69001/93 nadmieniliśmy, że celem wydania norm ogólnych, które mają być przestrzegane przy stosowaniu ustawy krajowej z dnia 23. stycznia 1891 o używaniu dróg publicznych nierządowych do budowy i ruchu kolei żelaznych, udzielił Wydział krajowy projekt odnośnych norm ogólnych c. k. Prezydyum Namiestnictwa do zaopiniowania. W sprawie tej nie otrzymaliśmy jeszcze odpowiedzi.

Z pięciu przedsięwzięciom, wymienionych w zeszłorocznem sprawozdaniu naszym, którym Wydział krajowy udzielił zezwolenia na częściowe użycie dróg publicznych nierządowych do budowy i ruchu kolei dowozowych, trzy uzyskały już poówczas przepisany konsens na budowę

od władz rządowych, dwa zaś przedsiębiorstwa w bieżącym dopiero roku taki konsens otrzymały. A mianowicie p. Michał Ader otrzymał dnia 8. stycznia b. r. pozwolenie od c. k. Namiestnictwa na budowę kolei konnej wąskotorowej od brzegu Dunajca do tartaku parowego w Jazowsku (powiat Nowy Sącz), przecinającej w poprzek drogę krajową Zakliczyn-Sącz-Niedzica, zaś cukrownia „Gumiński, Volter i Spółka“ w Tłumaczu otrzymała od c. k. Namiestnictwa dnia 14. lutego b. r. konsens na budowę kolei konnej wąskotorowej z tejże cukrowni do granicy Jezierzan, która to kolej używać ma części drogi krajowej Tłumacz-Zaleszczyki, tudzież dróg i placów gminnych w obrębie m. Tłumacza i gminy Gruszki.

Nowych podań o zezwolenie na używanie dróg publicznych nierządowych do budowy i ruchu kolei żelaznych, do Wydziału krajowego nie wniesiono.

14
Komisyje u-
rządowe w
sprawie no-
wych linii
kolejowych

Ważniejsze komisye urzędowe w sprawie nowych linii kolejowych, które się odbyły w r. 1894 przy udziale delegatów Wydziału krajowego, są poniżej wymienione:

1) Dnia 23. kwietnia i następnych, odbyła się rewizya trasy kolei lokalnej wąskotorowej z Rzeszowa na Dynów i Grabownicę do zakładu kąpielowego w Rymanowie, na podstawie projektu przedłożonego przez dra Karola Lewakowskiego.

2) Dnia 5. lipca i następnych, komisya stacyjna dla projektowanej kolei państwowej Halicz-Ostrów (Tarnopol).

3) Dnia 12. lipca i następnych, rewizya trasy kolei lokalnej normalnotorowej z Jasła na Żmigród do Konieczny, na podstawie projektu przedłożonego przez dra Karola Lewakowskiego.

4) Dnia 24. lipca i następnych, rewizya trasy kolei lokalnej normalnotorowej z Szeparowiec do Delatyna, na podstawie projektu przedłożonego przez Radę zawiadowczą kolei lokalnych Kołomyjskich.

5) Dnia 6. sierpnia i następnych, obchód administracyjny (komisya reambulacyjna) projektowanej kolei lokalnej normalnotorowej (tramwaj parowy) ze stacyi Lwów-Kleparów do Janowa, tudzież z głównego dworca kolejowego we Lwowie do św. Anny we Lwowie, na podstawie projektu przedłożonego przez galic. Bank hipoteczny wspólnie z Wilhelmem hr. Siemińskim-Lewickim.

6) Od 12. sierpnia do 1. września obchód administracyjny (komisya reambulacyjna) wraz z rozprawą co do wywłaszczeń i ubezpieczeń od ognia, dla szlaku Podwysokie-Ostrów projektowanej kolei państwowej Halicz-Ostrów (Tarnopol).

7) Dnia 27. września i następnych, powtórna rewizya trasy kolei lokalnej normalnotorowej z Szeparowiec do Delatyna na podstawie projektu przedłożonego przez Zarząd kolei lokalnych Kołomyjskich.

8) Dnia 27. listopada i następnych, rewizya trasy kolei lokalnej wąskotorowej Chabówka-Nowy targ-Zakopane w połączeniu z komisją stacyjną, na podstawie projektu przedłożonego przez Władysława hr. Zamoyskiego.

9) Dnia 11. grudnia i następnych, rewizya trasy kolei lokalnej normalnotorowej Borki wielkie-Skałat-Grzymałów w połączeniu z komisją stacyjną, na podstawie projektu przedłożonego przez Szczęsnego hr. Koziębrodzkiego i sp.

C) Petycje o subwencyonowanie lub budowę poszczególnych kolei lokalnych, przez Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu do urzędowania przekazane.

Na posiedzeniach dnia 13. i 17. lutego 1894 przekazał Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu do urzędowania petycje L. s. 764, 978, 1187, 1188, 1250, 1272 i 1249 o budowę

lub subwencyonowanie kolei żelaznych Chodorów-Podwysokie, Delatyn-Kołomyja, Kołomyja-Zaleszczyki, Dębica-Jasło, Przybówka-Dukla, Gorlice-Konieczna i Rzeszów-Rymanów.

Ponieważ oprócz linii Dębica-Jasło, wszystkie inne wyżej wymienione są między innymi przedmiotem ustępu 11-go niniejszego sprawozdania, Wydział krajowy ogranicza się na tem tu miejscu do zdania sprawy jedynie z formalnego załatwienia pomienionych petycyi.

15. Petycja Re-
prezentacyi
m. Rohatyna
o przyspie-
szenie budo-
wy linii Cho-
dorów-Pod-
wysokie.

W załatwieniu petycyi Reprezentacyi gminy m. Rohatyna L. s. 764/94 o przyspieszenie budowy linii Chodorów-Rohatyn-Podwysokie, Wydział krajowy reskryptem z dnia 1. maja b. r. L. 21696 oznajmił interesowanym, że sprawa tej budowy jest właśnie przedmiotem pertraktacyi między Wydziałem krajowym a c. k. Rządem.

16. Petycyje To-
warzystwa
budowy ko-
lei Delatyn-
Kołomyja-
Horodenka-
Zaleszczyki
o poparcie
tej budowy.

Petycyami do L. s. 978 94 i 1187/94, Towarzystwo budowy kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki (Jakób br. Romaszkan, Sobiesław hr Mieroszowski, Stefan Zakrzeński i dr. Stefan Grudziński) uprasza o poparcie przez kraj tej budowy w wysokości $\frac{1}{3}$ części potrzebnego kapitału zakładowego, tudzież o zawezwanie c. k. Rządu, by budowie tej kolei swego poparcia udzielił. W załatwieniu tych petycyi, Wydział krajowy reskryptem z dnia 14. lipca b. r. L. 21697 adresowanym do dra Stefana Grudzińskiego, oświadczył pomienionemu Towarzystwu, że w obec tego, iż projekt z Delatyna do Szeparowie i z Kołomyi na Horodenkę ku Zaleszczykom przedłożył Wydziałowi krajowemu także Zarząd kolei lokalnych Kołomyjskich, oraz wobec różnych wątpliwości nasuwających się w projekcie przedłożonym przez konsorcyum Jakóba br. Romaszkana, a dotąd niewyjaśnionych, Wydział krajowy nie może dzisiaj przeceniać, który z projektów współbiegających się o pomoc kraju, okaże się odpowiedniejszym do poparcia przez Wydział krajowy. Zarazem nadmieniał Wydział krajowy, że gdyby Konsorcyum zechciało dokładnie wyjaśnić wytknięte wątpliwości, Wydział krajowy mógłby wówczas wziąć pod rozwagę projekt tegoż konsorcyum wspólnie z projektem Zarządu kolei lokalnych Kołomyjskich. Dotychczas nie otrzymał Wydział krajowy od Konsorcyum Jakóba br. Romaszkana wyjaśnień w żądanem kierunku, ani żadnej w ogóle odpowiedzi.

17. Petycja oby-
wateli i mie-
szkańców
miast Brzo-
ska, Koła-
czyc, Pilzna
i okolicy w
przedmiocie
budowy ko-
lei z Dębicy
do Jasła.

W załatwieniu petycyi obywateli, kupców, przemysłowców i mieszkańców miast Brzostka, Kołaczyc, Pilzna i okolicy do L. s. 1188/94 o budowę kolei lokalnej z Dębicy do Jasła, Wydział krajowy reskryptem z dnia 30. lipca b. r. L. 21699 poinformował interesowanych, że zamierzający starać się o poparcie budowy kolei lokalnej przez kraj, winni przedłożyć Wydziałowi krajowemu odnośny projekt, lub zwrócić się do tegoż z prośbą o wypracowanie takiego projektu na ich koszt.

18. Petycja dra
Karola Le-
wakowskie-
go o pomoc
w kwocie
350.000 zlr.
dla kolei lo-
kalnej Przy-
bówka-Dukla.

W petycyi do L. s. 1250,94, dr. Karol Lewakowski uprasza o udzielenie pomocy na rzecz kutowy kolei lokalnej Przybówka-Krosno-Dukla, przez przyjęcie akcyi zakładowych w kwocie 350.000 zł. na własność funduszu krajowego.

W załatwieniu powyższej petycyi, oznajmił Wydział krajowi drowi Lewakowskiemu (LW. 21700/94) na podstawie badań projektu pomienionej kolei, przeprowadzonych przez krajowe Biuro kolejowe, że przedewszystkiem należy oddzielić od tego projektu część Przybówka-Krosno, której użyteczność i potrzeba dla miejscowych interesów nie jest uzasadnioną, a z której trudno rokować korzyści dla okolicy. Co do części Krosno-Dukla, której użyteczność ekonomiczna ze stanowiska lokalnych interesów nie nasuwa wątpliwości, oznajmił Wydział krajowi dr. Lewakowskiemu, że projektowany typ budowy i koszt eksploatacyi nie są zastosowane do spodziewa-

nego ruchu i dochodu kolei, a ponieważ na rachunek pokrycia nierentującej się części kapitału zakładowego, projektant nie przedłożył żadnych deklaracji udziału czynników interesowanych po myśli ustawy kraj. z dnia 17. lipca 1893 i oświadczył, że udziały takie są wykluczone, przeto celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej Krosno-Dukla nie pozostaje projektantowi — zdaniem Wydziału krajowego — jak dążyć do zredukowania kapitału zakładowego, biorąc na uwagę budowę kolei w typie znacznie tańszym.

19. Petycja p. Wojciecha Biechońskiego i Dra Karola Neumanna o poparcie budowy kolei Gorlice-Konieczna z połączeniem z Węgrami. W petycyi do Ls. 1272/94 pp. Wojciech Biechoński i dr. Karol Neumann, ubiegający się o koncesyę na budowę kolei lokalnej Gorlice-Ropa-Konieczna, upraszają o pomoc kraju przez przyjęcie $\frac{1}{3}$ części kapitału efektywnego kosztów budowy tej kolei w akcyach pierwszeństwa na rzecz tunduszu krajowego.

W załatwieniu powyższej petycyi, a z uwagi na to, że stopień spodziewanego ruchu i rentowności pomienionej kolei, oraz gotowość interesentów do wzięcia udziału w kosztach jej budowy, nie zostały należycie wykazane, dalej, że na wezwanie ze strony Wydziału krajowego (LW. 49872/94), ubiegający się o koncesyę nie wyjaśnili dostatecznie, w jaki sposób żądana przez nich pomoc kraju dawałaby możliwość doprowadzenia do skutku pomienionej kolei, — Wydział krajowy oznajmił petentom reskryptem z d. 17. listopada b. r. L. 21698, że nie mógł jej objąć programem tych linii, które zalicza do najbliższego okresu akcji kraju i co do których wdrożyć rokowania z c. k. Rządem, a Wysokiemu Sejmowi na najbliższej sesyi pozytywne zamierza przedłożyć wnioski

20. Petycją do L. s. 1249/94, pp. Zdzisław Skrzyński, Adam Jędrzejowicz, Ludwik hr. Wodzicki, dr. Karol Lewakowski i Seweryn Skrzyński, których kosztem sporządzony został projekt kolei lokalnej wąskotorowej z Rzeszowa na Dynów do zakładu zdrojowego w Rymanowie upraszają o wstawienie tej kolei w kategorię kolei lokalnych w pierwszym rzędzie dla kraju potrzebnych, a następnie o przyczynienie się do jej zbudowania w akcyi zakładowych. W załatwieniu powyższej petycyi zażądał Wydział krajowy pismem z dnia 8. maja br. L. 12.665, wystosowanem do przedstawicieli powyższego konsorcyum rychłego przysłania nam projektu linii pomienionej. Wskutek tego projekt rzeczony został do Wydziału krajowego wniesiony d. 17. maja b. r., a następnie przez krajowe Biuro kolejowe dokładnie zbadany. Dalszy przebieg sprawy kolei Rzeszów-Rymanów podajemy w ustępie 11 niniejszego sprawozdania.

Przedstawiwszy niniejszem sprawozdaniem przebieg czynności swoich w zakresie spraw kolejowych, Wydział krajowy uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV w zakresie spraw kolejowych za czas od 1. stycznia do 15. grudnia 1894.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

We Lwowie dnia 21. grudnia 1894.

Eustachy Sanguszko w. r.

Marszałek krajowy.

Sprawozdawca

Edward Jędrzejowicz w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Alegat 1. do sprawozdania Wydziału krajowego L. 72.541/94.

L. W. kr. 11.537/94.

Prowizoryczny regulamin gał. krajowej Rady kolejowej,

wydany przez Wydział krajowy w myśl §. 9. statutu organizacyjnego tejże Rady.

§. 1.

Sprawy przez Wydział krajowy do zaopiniowania sobie przekazane (§. 6. Statutu organizacyjnego) załatwia galic. krajowa Rada kolejowa na posiedzeniach pełnych. Może jednakże, czy to na żądanie przewodniczącego, czy na wniosek członka Rady wyznaczać komisye dla spraw poszczególnych, lub dla pewnego zakresu spraw kolejowych.

Każdej z tych komisyi specjalnych przewodniczy bądź Szef Departamentu IV. Wydziału krajowego, bądź wybrany z pośród członków komisyi zastępca przewodniczącego.

Do ważności uchwał tych komisyi specjalnych potrzebną jest obecność przynajmniej 3 członków. W razie równości głosów, głos przewodniczącego rozstrzyga.

§. 2.

Każdemu z członków krajowej Rady kolejowej służy prawo czynienia wniosków.

Wnioski samoistne, odnoszące się do przedmiotów nie objętych porządkiem dziennym pełnej Rady kolejowej, mogą być stawiane jedynie za zgodą przewodniczącego (vide §. 1. statutu organizacyjnego) lub $\frac{2}{3}$ obecnych członków Rady kolejowej i mają być bądź odesłane do następnej sesyi pełnej Rady, bądź przekazane do rozpatrzenia Komitetowi ściślejszemu lub jakiej komisyi specjalnej, przewidzianej w §. 1.

Jedynie za jednomyślną uchwałą Rady, mogą one być na tej samej sesyi stanowczo załatwione.

Samoistne wnioski członków Rady kolejowej, zgłoszone do Wydziału krajowego przynajmniej na 30 dni przed sesyą, mają być umieszczone na porządku dziennym.

§. 3.

Co do toku obrad pełnej Rady kolejowej, tudzież Komitetu ściślejszego lub komisyi spe-

cialnych, zachowane być mają ogólne zwyczaje ciał obradujących.

W razie zachodzącej wątpliwości, rozstrzygają analogiczne postanowienia regulaminu sejmowego.

§. 4.

Zwyczajne sesye krajowej Rady kolejowej odbywać się mają stale dwa razy do roku, a to w maju i listopadzie. W razie potrzeby Wydział krajowy zwołać może Radę kolejową na sesyę nadzwyczajną.

§. 5.

Zaproszenie na każde posiedzenie wraz z porządkiem dziennym tegoż, mają być przesłane członkom Rady kolejowej na 14 dni przed posiedzeniem.

§. 6.

Biurowe czynności Rady kolejowej załatwia prowizoryczne biuro kolejowe przy Dep. IV. Wydziału krajowego.

Protokół obrad Rady kolejowej, tudzież jej Komitetu ściślejszego i komisyi specjalnych, prowadzą urzędnicy wyznaczeni przez Wydział krajowy.

Od uznania Rady kolejowej zależy, czy i o ile ogłaszane być mają treściwe sprawozdania o przebiegu jej obrad, czy też i w których wypadkach ma być przebieg obrad uważanym za poufny.

§. 7.

Powołanym ewentualnie do uczestnictwa w posiedzeniu krajowej Rady kolejowej innym zamiejscowym organom krajowym i znowcom z poza administracyi Wydziału krajowego (końcowy ustęp §. 4. Statutu organizacyjnego, przysługuje zwrot kosztów podróży oraz dyety w stunku 5 zł. w. a. dziennie).

We Lwowie dnia 2. marca 1894.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem
Księstwem Krakowskiem.**

L. W. K. 11537/94.

Instrukcja

dla zamierzających starać się o poparcie przez kraj budowy projektowanych kolei niższorzędnych w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r.
(Dz. ust. kr. Nr. 42).

Aby ułatwić akcyę kraju w zakresie popierania budowy kolei niższorzędnych, a zarazem uchronić strony interesowane od zwłoki w odnośnem postępowaniu, tudzież od ewentualnych zarzutów i zawodów Wydział krajowy widzi potrzebę objaśnić jak najszersze w kraju koła interesowanych co do toku postępowania, jaki wynika z ustawy krajowej o popieraniu kolei niższorzędnych dla uzyskania w mowie będącego poparcia ze strony kraju.

W tym celu wydaje Wydział krajowy niniejszą instrukcyę, dołączając do niej „Zestawienie przepisów administracyjnych, dotyczących się projektowania kolei lokalnych“, z którymi to przepisami pomieniona instrukcyja w ścisłym pozostaje związku.

Wskazówki w niniejszej instrukcyi zawarte dzielą się na dwie części, rozróżniając dwa rodzaje wypadków.

Część A. odnosi się mianowicie do wypadków, w których osoby starające się o przeprowadzenie kolei lokalnej do skutku, same przygotowują odnośne projekty i przeprowadzają potrzebne w tym celu czynności.

Część B. odnosi się zaś do wypadków, w których strony interesowane, w myśl końcowego ustępu §. 12. powołanej ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 udają się do Wydziału krajowego z prośbą o wygotowanie projektów i przeprowadzenie potrzebnych czynności, za zwrotem wynikłych stąd dla funduszu krajowego kosztów.

Część A.

I.

Zamierzający starać się o finansowe przez kraj poparcie budowy projektowanej kolei lokalnej, winni — a to co najmniej równocześnie z przedstawieniem c. k. Ministerstwu handlu operatów wymaganych rozporządzeniem tegoż Ministerstwa z dnia 29. Maja 1880 r. (Dz. ust. p. Nr. 57.)¹⁾ — złożyć Wydziałowi krajowemu ma stały tegoż użytek, dokładną kopię każdego pomienionych operatów, przyczem się nadmienia, iż każda część składowa operatów winna być albo równolegle w polskim i niemieckim, albo tylko w polskim sporządzona języku.

Do wyż wymienionych kopii operatów, przedkładanych Wydziałowi krajowemu projektant równocześnie dołączyć winien wyjaśnienia, daty i zestawienia, o których mowa poniżej, a które w odnośnych wypadkach nie są wymagane powołanem rozporządzeniem c. k. Ministerstwa Handlu. A mianowicie w każdym wypadku, czy do projektowanej kolei lokalnej stosowne jest postępowanie uproszczone²⁾, czy też postępowanie zwyczajne³⁾, projektant przedłożyć wi-

¹⁾ Vide załączone jako Alegat I. „Zestawienie przepisów administracyjnych dotyczących się projektowania kolei lokalnych“.

²⁾ Vide Alegat I. „Zestawienie przepisów administracyjnych dotyczących się projektowania kolei lokalnych“.

³⁾ Vide Alegat. I. Zestawienie przepisów administracyjnych etc.“.

nien Wydziałowi krajowemu równocześnie z pierwszymi operatami:

a) Wyjaśnienie i uzasadnienie głównych zadań i celów projektowanej kolei, tudzież korzyści, jakich spodziewać się z niej można dla interesów miejscowych i gospodarstwa krajowego. Przytem przedstawić i umotywić należy, czy kolej projektuje się tak dla ruchu towarowego jak osobowego, czy tylko dla osobowego lub tylko dla towarowego i wymienić ważniejsze zakłady gospodarcze, przemysłowe, górnicze i t. p., które niewątpliwie w znacznej mierze korzystałyby z przewozu po szynach kolei projektowanej. Zarazem podać odległości drogowe od każdego z wymienionych zakładów do najbliższej projektowanej stacji kolejowej.

b) Oznaczenie obszaru, który z uwzględnieniem istniejących dróg oraz najbliższych kolei żelaznych, siłą stosunków miejscowych i przy zastosowaniu proponowanych stóp taryfowych dla najważniejszych rodzajów towarów, zasilać będzie niewątpliwie ruch projektowanej kolei.

Wszystkie miejscowości graniczne tego obszaru szczegółowo wymienić należy, a obwód tegoż obszaru oznaczyć ile możności na mapie ogólnej projektu 1:75.000, wrazie zachodzącej przeszkody zaś na mapie osobnej 1:200.000 lub 1:300.000.

c) Wykazanie i należyte uzasadnienie minimalnego ruchu towarowego, na jakiej dla projektowanej kolei z wszelkiem liczyć można prawdopodobieństwem. W wykazach tych podane być winny szczegółowo główne przynajmniej rodzaje produktów i towarów, oraz kierunek ich przebiegu po szynach projektowanej kolei z każdej i do każdej stacji, wraz z prawdopodobną długością ich przebiegu tą koleją, według naturalnego ich przeznaczenia. Wykazy te zestawione być winny tabelarycznie w ilościach rocznych (w tonnach i kilometrach).

Wykazać zarazem należy o ile możności źródła, z których czerpano odnośne daty.

d) Najwyższe dla głównych rodzajów produktów i towarów stopy taryfowe na projektowanej kolei lokalnej przy którychby takowa odpowiednio jeszcze dla odnośnych okolic przedstawiała korzyści. Tu z podaniem źródeł, z których daty czerpano, dołączyć należy wykaz praktykowanych dotychczas w różnych porach roku cen transportu furmanką do najbliższych stacji kolei istniejących ze wszystkich do projektowanej kolei ciężających okolic. Ceny te podane według zwyczajów miejscowych od jednostki ładunku lub ciężaru, obliczyć należy obok również od tonno-kilometra czyli od przewozu ciężaru 1.000 kg. na odległość 1 kilometra.

e) Podobnie jak pod b)c) i d) dla ruchu towarowego, wykazanie i należyte uzasadnienie spodziewanego ruchu osobowego i proponowanej taryfy osobowej, z podaniem źródeł skąd czerpano i uwzględnieniem praktykowanych obecnie w okolicy sposobów przewozu osób po cenach najtańszych.

f) Obliczenie prawdopodobnych dochodów surowych (brutto na podstawie powyżej wskazanych danych oraz innych właściwych czynników, z wykazaniem odnośnych stóp taryfowych jednostkowych za tonno-kilometr i osobo-kilometr¹⁾ jakie do obliczania tego przyjęto.

g) Co się tyczy eksploatacyi projektowanej linii, podać należy maksymalny ciężar brutto pociągu i szybkość z jaką przy przyjętym typie lokomotyw taki pociąg może być po największych zaprojektowanych wzniesieniach prowadzony, tudzież skreślić ogólnikowy zarys urządzenia ruchu na projektowanej kolei (plan eksploatacyi) stosownie do przewidywanych potrzeb (liczba i rodzaje pociągów: osobowe, mieszane, towarowe. z uwzględnieniem zmiennych według pór potrzeb), nakoniec podać prawdopodobny koszt utrzymania kolei w ruchu bądź we własnym zarządzie przedsiębiorstwa, bądź w zarządzie kolei państwowych (t. j. koszt eksploatacyi, do którego zaliczają się wydatki na: zarząd ogólny, nadzór i utrzymanie szlaku, trakcyę, warsztaty, służbę ruchu) i czysty dochód z eksploatacyi, t. j. nadwyżkę przewidywanych dochodów surowych po nad wydatki na utrzymanie kolei w ruchu (po nad wydatki na eksploatacyę). Jeżeli kontrakt lub wstępne warunki kontraktu o eksploatacyę były już układane z zarządem kolei państwowych warunki te, względnie odpis kontraktu, należy wraz z operatem Wydziałowi krajowemu przedłożyć.

h) Właściwe koszty budowy i urządzenia projektowanej kolei, tudzież zaopatrzenia jej w tabor (ogólna suma kosztorysowa) oraz procenta interkalarne z oznaczeniem przewidywanego czasu trwania budowy.

i) Ponieważ jednym z pierwszych celów badania przedłożonych Wydziałowi krajowemu projektów, jest ocenienie, czy i o ile do danej linii mógłby lub powinienby być zastosowany tańszy typ budowy i eksploatacyi bez uszczerbku dla ekonomicznych potrzeb okolicy, a to w celu podniesienia ile można rentowności projektowanej kolei, przeto projektanci winni gruntownie uzasadnić, o ile w obec miejscowych stosunków ekonomicznych i potrzeb handlowych, natury przewidy-

¹⁾ Przez osobo-kilometr rozumie się przewóz jednej osoby na odległość 1 kilometra.

wanych transportów, gęstości ruchu, oraz spodziewanych dochodów kolei, nie byłoby możliwym zastosować do projektowanej kolei tańszego typu budowy i eksploatacji, niż ten, który w projekcie przyjęto (szerokość toru, maksymalne spadki podłużne, sposób urządzenia i zaopatrzenia kolei, ilość i rodzaj pociągów, zarząd, służba ruchu etc.).

j) Dokładne wiadomości o tem, co już osiągnięto i działośo w kwestyach technicznych i formalnych — i pod jakimi warunkami prawdopodobnie nastąpiłoby mogłoby wspólne użytkowanie dworca lub dworców, w których kolej projektowana łączyć się ma z kolejami istniejącymi.

k) W myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. (Dz. u. kr. Nr. 42) załączone być winny deklaracje stron interesowanych (powiaty, gminy, właściciele obszarów dworskich i osoby prywatne) co do ich przyczynienia się do kosztów budowy kolei projektowanej, a to:

1. według wzoru A. (Alegat II.) $\frac{1}{2}$ jeżeli kwotę udziału swego w kosztach budowy ofiarują á fond perdu;

2. według wzoru B. (Alegat III.) $\frac{1}{2}$ jeżeli ją ofiarują w zamian za akcyje zakładowe w pełnej ich nominalnej wartości;

3. według wzoru C. (Alegat IV.) $\frac{1}{2}$ jeżeli deklaracje, o których mowa pod k—1 i k—2, zamiast na kwoty pieniężne, opiewają na przedmioty w naturze, jak grunt pod kolej, materiał drzewny, kamień, szuter i t. p., w którym to razie wykazać należy na podstawie cen jednostkowych w danej okolicy praktykowanych, przybliżoną wartość takiego w naturze przyczynienia się interesentów do kosztów budowy kolei projektowanej.

4. według wzoru D. (Alegat V.) $\frac{1}{2}$ jeżeli ofiarują corocznie do określonej wysokości na cały czas trwania koncesyi, gwarancję ewentualnego pokrywania brakujących z dochodów kolei kwot, potrzebnych na opłatę rat rocznych (procent i umorzenie) kapitału zakładowego.

Deklaracje te stron interesowanych winny być opatrzone podpisami notaryalnie lub sądowo legalizowanymi.

Objasnić zarazem należy, czy oprócz złożonych już deklaracji mogą być nadto spodziewane inne jeszcze, i jakie one prawdopodobnie byćby mogły.

O ile projektanci uzyskali sami u c. k. Rządu przyrzeczenie co do przyczynienia się Państwa czy to udziałem w kapitale zakładowym, czy w inny sposób, lub w tym przedmiocie pertraktacje z c. k. Rządem wdrożyli, winni przedstawić Wydziałowi krajowemu stan rzeczy pod

tym względem, z załączeniem odnośnych aktów w oryginale lub odpisie legalizowanym. Wydział krajowy może zresztą sam podjąć rokowania z c. k. Rządem, oraz ewentualnie poprzeć już rozpoczęte.

l) Dołączyć należy plan zebrania i sfinansowania potrzebnego kapitału, przyczem uwzględniając prawdopodobne straty na kursie emitować się mających papierów, oraz potrzebny zapasowy fundusz, wykazać prawdopodobny kapitał nominalny w akcyjach zakładowych i w akcyjach pierwszeństwa, oraz ewentualnie obligacyach pierwszeństwa, z obliczeniem prawdopodobnej jego rentowności, t. j. spodziewanych od tego kapitału procentów, oraz planem pokrycia rat jego rocznych (procent i umorzenie).

Uwaga 1. Zestawienia i obliczenia ad c), e), f), g), h), winny być podane zbiorowo dla całej kolei projektowanej, tudzież średnio na 1 kilometr jej długości.

Uwaga 2. Kosztorys sumaryczny, sporządzony według przepisów wskazanych pod punktem B. I. 6. załączonego w Alegacie I. „Zestawienia przepisów dotyczących się projektowania kolei lokalnych“, winien być przy operatach na czele niniejszej „Instrukcyi“ wymienionych, przedłożony Wydziałowi krajowemu bez względu na to, czy do projektowanej kolei zastosowaniem jest przez organa państwowe postępowanie uproszczone, czy postępowanie zwyczajne.

Jeżeli potrzeba się okaże, zażąda nadto Wydział krajowy do przejrzenia zbioru wszystkich profilów poprzecznych projektowanej kolei na skalę 1:200, jakoteż jeżeli przedkłada się projekt wstępny¹⁾ — planu sytuacyjnego, względnie warstwowego który służył za podstawę do sporządzenia profilu podłużnego ściślejzego.

Uwaga 3. Zaleca się projektantom zbieranie od stron interesowanych w ogóle, o ile to tylko możliwe, deklaracje na ewentualne odstąpienie pod kolej projektowaną gruntów po cenach z góry umówionych, oraz na dostarczenie znajdujących się na miejscu materiałów, podobnież po oznaczonych cenach jednostkowych.

Uwaga 4. Zaleca się zbieranie podobnych deklaracji na dobrowolne bezpłatne lub po pewnych oznaczonych cenach odstępowanie gruntów, potrzebnych przez czas budowy na składy materiałów, prowizoryczne budynki, tymczasowe objazdy (drogi) etc., a to na korzyść kapitału zakładowego kolei.

Uwaga 5. Gdyby pod pewnymi względami projektanci nie mogli zadość uczynić wszy-

¹⁾ Vide Alegat I. „Zestawienie przepisów“... i t. d. punkt B. I.

stkim żądanym instrukcją wymogom, w tym razie winni przedstawić Wydziałowi krajowemu wyjaśnienie dotyczących powodów, z prośbą o ewentualne uwzględnienie poszczególnych braków, albo jeżeli to jest niemożliwym — o uzupełnienie elaboratów, stosownie do wymogów instrukcyi przez organa fachowe Wydziału krajowego na koszt interesentów.

II.

Wydział krajowy sprawdza wymienione pod I. operaty i sprawozdania, — przeprowadza potrzebne badania i studia, — postanawia czy dostarczone mu operaty, sprawozdania i dokumenty są dostateczne, w danym razie żąda ich uzupełnienia i zmian w projekcie, ewentualnie wdraża rokowania z projektantami i innymi interesentami.

Na tych podstawach ocenia Wydział krajowy po wysłuchaniu opinii krajowej Rady kolejowej, czy ze stanowiska interesów kraju projektowana kolej lokalna zasługuje na poparcie przez kraj, a w takim razie, w jakim rzędzie kolei lokalnych na to poparcie zasługujących, przedstawić takową może Sejmowi krajowemu.

Szczupłość środków jakie kraj, na te cele może przeznaczyć, i jakie też uchwałami Sejmu krajowego przeznaczone zostały, oraz obowiązek baczności, by fundusz krajowy nie był narażonym na zbyt wielkie i niespodziewane ciężary, — nakazują nietylko nader ściśle ocenianie projektów kolei lokalnych, jakie Wydziałowi krajowemu będą przedkładane, lecz nadto klasyfikowanie takowych według ich dla kraju użyteczności w pewne grupy.

Z powyższych powodów, zanim dla projektowanej kolei lokalnej zbierze się pierwsza komisya urzędowa, naznaczona przez c. k. Namieśtnictwo, — Wydział krajowy, jeżeli to uzna za potrzebne, wyśle na miejsce swego delegata lub delegatów celem zbadania stosunków i obejrzenia trasy.

W każdej komisyi urzędowej, odbywającej się w sprawie projektowanej kolei lokalnej, na rzecz której projektant stara się o finansowe ze strony kraju poparcie, weźmie udział Wydział krajowy przez swego delegata.

Odpis uwierzytetnionego protokołu każdej komisyi winien Wydziałowi krajowemu nadesłać projektant.

III.

Według §. 12. powołanej na czele ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893 r. „do Wydziału krajowego należy w ogóle przygotowanie i przedłożenie wniosków w sprawach podlegających we-

dług §. 11. uchwałom i decyzji Sejmu krajowego¹⁾“.

We własnym interesie stron jest wskazaniem, iżby przedkładały projekta Wydziałowi krajowemu w czasie takim, w którymby mu dawał możliwość przedstawienia Sejmowi krajowemu wniosków na najbliższej sesyi po dokładnem zbadaniu projektów, a następnie wysłuchaniu (w myśl §. 14. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893) opinii krajowej Rady kolejowej, której sesye odbywają się regularnie w maju i listopadzie każdego roku.

IV.

Po odbytych komisjach urzędowych i ostatecznem zbadaniu projektów, Wydział krajowy przeprowadza pertraktacye z ubiegającym się o koncesyę, tudzież rokowania z c. k. Rządem, celem wspólnego ułożenia projektu warunków pod któremi c. k. Ministerstwo handlu zapewniłoby udzielenie koncesyi.

Na podstawie podanych przez c. k. Ministerstwo handlu za porozumieniem z Wydziałem krajowym warunków udzielenia koncesyi, Wydział krajowy ewentualnie przedkłada Sejmowi krajowemu odpowiedni wniosek co do rodzaju i wysokości poparcia finansowego ze strony kraju, tudzież co do warunków, pod którymi pomienione poparcie projektowanej kolei lokalnej miałoby być udzielonem.

V.

Jeżeli Sejm krajowy uchwali poparcie projektowanej kolei lokalnej w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 roku, odtąd wszelkie czynności ubiegającego się o koncesyę (względnie koncesyonaryusza), tyczące się tej kolei, podlegają bezpośredniej ingerencyi Wydziału krajowego (§§. 6. 7. i 12. ustawy).

Projektant obowiązany jest składać na użytek stały Wydziału krajowego kopie wszelkich szczegółowych operatów, wymaganych tak do przeprowadzenia dalszych komisji urzędowych, jak do uzyskania zezwolenia rządowego na wykonanie poszczególnych działów i części budowy.

O każdym przez c. k. Ministerstwo handlu udzieleniu zezwolenia na budowę i wszelkie inne czynności, tudzież o każdym dalszem zarządzeniu tegoż c. k. Ministerstwa, koncesyonaryusz bezzwłocznie uwiadomić winien Wydział krajowy, a organa krajowe czuwać będą nad ścisłem dopełnieniem warunków, pod którymi

¹⁾ Tu należy decyzya o tem, jakim kolejom lokalnym ma być finansowe poparcie kraju przyznanem, tudzież o rodzaju i wysokości tego poparcia.

udzielonem zostało poparcie ze strony kraju i brać będą udział w nadzorze budowy, w dalszych komisjach, w kolaudacyach i t. d.

Zarządzenie i dokonywanie rozdawnictwa robót budowlanych i dostaw wymaga zgody Wydziału krajowego, i następować winno ile możności przez rozpisanie ofert (§. 6 ustawy).

Oddanie eksploatacji kolei czy to zarządowi kolei państwowych czy jakiemubądź przedsiębiorstwu, nie może nastąpić bez zatwierdzenia odnośnej umowy przez Wydział krajowy (§. 7. ustawy).

Wydziałowi krajowemu zastrzeżonem jest nadto, iż oddanie zarządowi kolei państwowych eksploatacji kolei lokalnej, której przyznanem zostało poparcie kraju, nastąpić może również na podstawie umowy, zawartej bezpośrednio między tymże zarządem a Wydziałem krajowym.

Z tego prawa Wydział krajowy korzystać będzie w ten sposób, iż przedewszystkiem wezwie przedsiębiorstwo kolei lokalnej do zrobienia układu w sprawie eksploatacji kolei z zarządem kolei państwowych wprost lub za pośrednictwem Wydziału krajowego, w razie zaś odmowy temuż wezwaniu, postąpi Wydział krajowy w myśl ustawy.

Eksploatacja takiej kolei podlega nadzorowi Wydziału krajowego a rachunki eksploatacji tudzież wykazy dochodów kolei winny być Wydziałowi krajowemu do sprawdzenia przedkładane (§. 12. ustawy).

Część B.

Jeżeli w myśl końcowego ustępu §. 12. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. inte-

resowani życzą sobie już w samem projektowaniu kolei lokalnej korzystać z fachowej pomocy, jakiej użyć może Wydział krajowy dla przeprowadzenia potrzebnych studyów i wygotowania elaboratów odnośnego projektu, i w tym celu, a pod warunkiem zwrotu kosztu tych czynności, zamierzają udać się do Wydziału krajowego z prośbą, — to w odnośnem podaniu do Wydziału krajowego wyjaśnić winni główne zadania i cele projektowanej kolei, tudzież korzyści, jakie w ogóle oczekiwać z niej można dla interesów miejscowych i gospodarstwa krajowego, nadto przedstawić, jakie już zapewnione zostało przyczynienie się interesowanych do kosztów budowy i jakie jeszcze spodziewanem być może, tudzież w ogóle wszystko, co dotychczas przedsięwzięto i osiągnięto w celu doprowadzenia do skutku zamierzonej kolei.

Do podania dołączyć należy mapę ogółową wojskowego instytutu geograficznego na skalę 1: 75.000 (najnowsze wydanie) z uwidocznieniem kierunku zamierzonej trasy (barwą czerwoną), oraz wariant (innemi barwami), jeżeli takowe są przewidywane, z oznaczeniem proponowanych stacyi, i dokładnem nakreśleniem będących już w ruchu lub budujących się kolei, projektowaną trasę otaczających.

Jeżeli Wydział krajowy przychyli się do życzenia interesowanych, to w załatwieniu ich prośby poda warunki, pod którymi podejmie przeprowadzenie studyów i sporządzenie operatów, oraz oznaczy wysokość kaucyi, jaką złożyć winni w kasie krajowej przed zarządzeniem pomienionych czynności przez Wydział krajowy.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Gylicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

We Lwowie dnia 2. marca 1894.

Alegat I.

Zestawienie przepisów administracyjnych tyczących się projektowania kolei lokalnych

(według rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 29. maja 1880 r. Dz. ust. p. Nr. 57. w związku z rozporządzeniem tegoż Ministerstwa z d. 25. stycznia 1879. D. u. p. Nr. 19).

Zamierzający projektować kolej wnosi podanie do Ministerstwa handlu o pozwolenie do wykonania przygotowawczych robót technicznych.

Udzielając pozwolenia orzeka Ministerstwo handlu;

a) w porozumieniu z innemi interesowanemi Ministerstwami, czy kolej projektowana ma być uważana za lokalną (o ile ustawa w danym wypadku o tem nie postanowiła) (§. 1. rozp.)

b) czy do tejże kolei stosowane będzie uproszczone postępowanie urzędowe, czyli też postępowanie zwyczajne (§. 2. rozp.).

Postępowanie uproszczone stosowane jest w zasadzie do kolei lokalnych mniejszego znaczenia i mniejszej długości, gdy wybór trasy jako też położenie i ilość stacyi zależy od stosunków miejscowych i warunków terenu, albo gdy wybór trasy, tudzież położenie i ilość stacyi opiera się na przyzwoleniu interesowanych (§. 2. rozp.).

Pozwolenie do wykonania przygotowawczych robót technicznych daje Ministerstwo handlu na przeciąg najwięcej jednego roku, ale je w razie potrzeby przedłuża, jeżeli projektant udowodni, że przygotowawcze roboty techniczne rozpoczęły się rzeczywiście, lub że zaszła przeszkoda tego niedozwalająca (§. 1 rozp.).

A) Postępowanie uproszczone (§. 3—5. rozp.).

I.

Po utrzymaniu pozwolenia do wykonania przygotowawczych robót technicznych i po dokonaniu tychże, może projektant razem z prośbą o koncesję przedstawić Ministerstwu handlu odrazu projekt szczegółowy (Detailproject) (§. 3.), który zawierać ma następujące dokumenta:

1. Mapę topograficzną szczegółową (topografische Detailkarte) najnowsze wydanie) na skalę 1 : 25.000 albo 1 : 28.000 z oznaczeniem tych przestrzeni, które przechodzą przez tereny objęte prawem poszukiwań górniczych lub kopalnie eksploatowane;

2. Plan sytuacyjny na skalę katastralną: 1 : 2.880 (do woli zostawiona skala 1 : 1.000) ze stacyami i budkami strażniczymi, przełożeniami dróg i rzek, skarpami, przejazdami górą, dołem i w poziomie szyn, obiektami budowlanymi w ogólności, dla których wpisać należy otwory i wysokości w świetle;

3. Profil podłużny szczegółowy (Detaillängenprofil) na skalę 1 : 2.000 dla długości, a 1 : 200 dla wysokości;

4. Profile poprzeczne gościńców, których kolej ma używać, zdjęte w miejscach, gdzie szerokość gościńca się zmienia lub gdzie są wężyny;

5. Profile podłużne i profile poprzeczne normalne wszystkich znacznie przełożonych dróg i wód bieżących;

6. Tablicę kierunków, wzniesień i spadków kolei;

7. Tablicę dróg i wód bieżących z głównymi wymiarami odnośnych obiektów budowlanych oraz przejazdów w poziomie szyn i wymienieniem korporacyj lub stron, mających objąć utrzymanie każdej w projekcie przełożonej lub uregulowanej drogi albo wody bieżącej.

U w a g a : Jeżeli starający się o koncesję zmierza korzystać z prawa wywłaszczenia, w tym razie plan sytuacyjny *ad 2* ma być w ten sposób sporządzony, aby służył zarazem za plan wykupna gruntów. Uwidocznione być mają na nim zamierzone granice wykupna i numera katastralne parceli gruntowych, przez które kolej przechodzi, tudzież sąsiednich. Projektantowi

wolno jednak odłączyć plan wykupna gruntów od właściwego planu sytuacyjnego, to jest przedstawić dwa plany zamiast jednego o którym mowa. W każdym razie, wraz z planem wykupna gruntów przedłożone być mają:

8. Wykaz zapotrzebowanych gruntów i praw. W wykazach tych wymienić należy sądy powiatowe, w których okręgach leżą gminy, wszelkie numera katastralne i powierzchni parcel, co do których nastąpić ma wywłaszczenie, jakoteż, zapotrzebowane grunty (§. 12. ustawy o wywłaszczeniu).

9. Wykaz nazwisk i mieszkań osób wywłaszczyć się mających, sporządzony podług §. 14. ustawy o wywłaszczeniu. Ten ostatni wykaz można jednak posłać także wprost Władzy administracyjnej krajowej w jednym egzemplarzu.

Plan kupna gruntów, tudzież dokumenta 7. 8. i 9. podzielone podług gmin katastralnych, wystawione będą w gminach miejscowych najmniej przez dni 14 przed odbyciem się obchodu administracyjnego, z zachowaniem przepisów podanych w §. 14. ustawy o wywłaszczeniu. Tyczy się to także obszarów dworskich w Galicyi i Bukowinie.

II.

Jeżeli Ministerstwo handlu uzna projektowaną kolej lokalną za użyteczną dla ogółu, wówczas zarządzić może obchód administracyjny (politische Begehung) na zasadzie przedstawionego projektu szczegółowego (§. 4.).

Obchód może być zarządzony także warunkowo z zastrzeżeniem co do poszczególnych części projektu.

Zadaniem komisji obchodowej jest:

a) wydanie zdania o planie budowy ze stanowiska interesu publicznego, a względnie o zarzutach przeciw niemu wniesionych, mianowicie co się tyczy dróg i wód bieżących, które kolej ma przecinać, tudzież co się tyczy położenia i wymiarów obiektów budowlanych, zamknięcia dróg i t. p.

b) zbadanie co do ustanowienia przedmiotu i rozciągłości wywłaszczenia pod budowę kolei, a względnie wydanie zdania o wymienionych przeciw temu zarzutach, — jeżeli w ogóle starający się o koncesję zamierza z prawa wywłaszczenia korzystać.

W obu względach *ad a)* i *b)* komisja proponować może zmiany kierunku, wzniesień i spadków kolei. Jeżeli roboty mające na celu ubezpieczenie od ognia są małego znaczenia, to mogą być rozważane przy obchodzie administracyjnym lub później przy rozprawie tyczącej się wykupna gruntów, zatem, bez osobnej dla ubezpie-

czenia od ognia komisji. (§. 21. ustawy o wywłaszczeniu) (§. 26. rozp. min. handlu z dnia 25. stycznia 1879. Dz. ust. p. Nr. 19.).

Sprawę trasy i stacyj załatwia komisja przed wszystkimi innymi. Jeżeli się okaże, iż do tego potrzebne będą znaczne zmiany projektu, komisja aż do ich wykonania wstrzymuje się z rozstrzygnięciem wątpliwości szczegółowych stąd wynikających, a według okoliczności przerywa obchód aż do decyzji co do pytań wstępnych.

Interesowani mogą przedstawiać komisji swoje zarzuty, nie tylko przeciw żądanemu wywłaszczeniu (§. 15. ustawy z dnia 18. lutego 1878.) lecz także przeciw planowi budowy. Roszczenia, które wywłaszczeni opierają na prawie prywatnem, jeżeli nie tyczą się interesu publicznego i mogą być zaspokojone wynagrodzeniem, nie należą do zakresu działania komisji obchodowej, a ustanowienie tego wynagrodzenia jest rzeczą sądu (§§. 24. i 27. ustawy o wywłaszczeniu).

III.

Celem wyjednania najwyższej koncesji, rezultat obchodu administracyjnego przedkłada się Ministerstwu handlu na zasadzie §. 5. ustawy o koncesjach. Władza administracyjna krajowa wstrzymuje wydanie orzeczeń wywłaszczających aż do udzielenia najwyższej koncesji. (§. 5. rozp.).

Żadna budowa nie może być wykonaną bez poprzedniego zatwierdzenia przez Ministerstwo handlu, które to zatwierdzenie upoważnia do budowy po udzieleniu najwyższej koncesji. Pozwolenie na budowę nie może być ogólne, lecz jeżeli przedewszystkiem grunt potrzebny pod budowę jest wzięty w posiadanie, — wynika dla rozmaitych robót z zatwierdzenia projektów, które się ich tyczą a to na zasadzie §§. 20—24. rozp. min. handlu z dnia 25. stycznia 1879. Dz. ust. p. Nr. 19.

B) Postępowanie zwyczajne.

I.

Jeżeli projektowana kolej lokalna według zdania Ministerstwa handlu nie posiada warunków potrzebnych do zastosowania postępowania uproszczonego, lub jeżeli zastosowanie tego postępowania (uproszczonego) sprzeciwia się wyraźne żądanie starającego się o koncesję, wówczas po utrzymaniu pozwolenia do przygotowawczych robót technicznych należy przedstawić Ministerstwu handlu projekt wstępny (projekt ogólny, Vorproject, Generalproject), na podstawie którego odbędzie się rewizja trasy. Z rewizją trasy połączona być może komisja w sprawie stacji kolejowych (stacyjna)

w tym razie, jeżeli dla ustanowić się mającej trasy nie ma wariant, które wymagałyby zmiany zakładów stacyjnych. (§. 6. rozp.),

Projekt wstępny zawierać ma następujące części składowe:

1. Mapę ogólną (Generalkarte) Instytutu geograficznego wojskowego na skalę 1: 75.000 1: 144.000 lub 1: 288.000 (zawsze najnowsze wydanie) z dokładnym oznaczeniem projektowanej linii tudzież kolei ją otaczających, już w ruchu będących lub budujących się;

2. Mapę topograficzną szczegółową (topographische Detailkarte) (najnowsze wydanie) na skalę 1: 25.000 albo 1: 28.000 z oznaczeniem tych przestrzeni, które przechodzą przez tereny objęte prawem poszukiwań górniczych lub kopalnie eksploatowane;

3. Profil podłużny ogólny (Generallängenprofil) na skalę 1: 100.000 dla długości i 1: 2.000 dla wysokości. Profil pomieniony należy jednak tylko w tym wypadku przedstawić, jeżeli długość kolei jest większa nad 30 km.

4. Profil podłużny ściślejszy (Speziallängenprofil) na skalę 1: 10.000 dla długości i 1: 1.000 dla wysokości.

5. Jeżeli kolej ma używać gościńców, przedłożyć należy profile gościńców zdjęte w tych miejscach, gdzie szerokość gościńca się zmienia, lub gdzie są wężyny.

6. Kosztorys sumaryczny, (Summarischer Kostenvoranschlag) oparty ile możliwości na rezultatach z doświadczenia wiadomych, podający koszt całej kolei i średnie kosztu jednego kilometra, zawierający następujące rubryki:

a) roboty przygotowawcze i nadzór budowy;

b) wykupno gruntów i wszelkie wynagrodzenia za grunta, tudzież za roboty w celu ubezpieczenia od ognia;

c) roboty ziemne (wszelkiego rodzaju);

d) roboty poboczne (ubezpieczenie skarp za pomocą sadzonek, drenów, bruków, narzutów kamiennych, murów podporowych, lub okładzin murowanych, żwirowanie dróg i t. d.);

e) mniejsze objekty budowlane jakoto: przejazdy, przepusty i mosty, których otwór w świetle nie przychodzi 20 m.;

f) większe objekty budowlane, wiadukty i tunele (obliczając ich cenę przeważnie na jednostkę miary bieżącej);

g) wyźwirowanie toru (łącznie z ułożeniem budowy wierzchniej);

h) budowa wierzchnia (łącznie z obrotnicami, wagami pomostowymi, żurawiami, sygnałami i t. d.);

i) budynki (z urządzeniem mechanicznem stacyj wodnych i warsztatów);

k) wydatki rozmaite (ogrodzenia, znaki, telegraf, ruchomości, zaopatrzenie warsztatów, zapasy, wydatki przygotowawcze do otwarcia ruchu i t. d.).

l) tabor (park);

7. Sprawozdanie techniczne uzasadniające i objaśniające cały projekt, mianowicie co się tyczy wybranych punktów przejścia przez działy wód, rodzaju gruntu pod względem geologicznym, przyjętych spadków i najmniejszych promieni krzywizn, normalii przyjętych za podstawę, większych obiektów budowlanych niezbędnie potrzebnych, ilości i położenia dworców i stacy i t. d.

Nadto w załącznikach tabelarycznych wyszczególnić należy odległość stacyi pomiędzy sobą, kierunki, wzniesienia i spadki kolei, ilość i wymiary obiektów budowlanych.

Warianty, jeżeli o takowe zachodzi jeszcze kwestya, należy z sobą porównać i wyłuszczyć ich korzyści i niedogodności.

Rząd zastrzega sobie, że w razie potrzeby zażąda odrębnie, aby mu przedstawiono plan sytuacyjny, który służył za podstawę do sporządzenia (narysowania) ściślejszego profilu podłużnego (Nr. 4.).

Do projektu dołączyć należy tyle kopij mapy szczegółowej (1: 25.000) lub w braku tejże, mapy ogólnej i wyciągu sprawozdania technicznego, objaśniającego proponowaną trasę, stacje i drogi do nich prowadzące, ile okręgów władz administracyjnych powiatowych przecinać ma projektowana kolej lokalna (§. 7. rozp.).

O ile to jest potrzebne co zbadania projektu, wolno jest generalnej Inspekcji kolei austriackich ze względu na te miejsca trasy, w których zachodzą trudności, zażądać do przejżenia profili poprzecznych (1: 200), a jeżeli profil podłużny był wyprowadzony z planu rzędnych niwelacyjnych (Cotenplan) lub z planu warstwowego (Schichtenplan), może jeneralna Inspekcya zażądać także i tego planu. (§. 7. rozp.).

II.

Jeżeli żąda się połączenia komisji stacyjnej z komisją rewizji trasy, dołączyć należy do projektu wstępnego zbiór planów sytuacyjnych projektowanych dworców, stacyj i przystanków (na skalę najlepiej 1: 5.000, a najwyżej 1: 2.880) z oznaczeniem budynków i dróg do nich prowadzących, o ile można w takim rozmiarze, aby przyległa osada była widoczną (§. 8. rozp.).

III.

Jeżeli Ministerstwo handlu uzna projekt za odpowiedni, zarządza za pośrednictwem władzy administracyjnej krajowej, aby komisya wyko-

nała z nim czynność urzędową, a jednocześnie kopie wyżej pomienione posyła wprost władzom administracyjnym powiatowym, celem wystawienia ich na widok publiczny (§. 10 rozp.)

Czynność urzędowa komisji odbyć się może na terenie trasy lub w miejscu odpowiedniemi niedaleko tegoż i przeprowadzoną być powinna najpóźniej w przeciągu czterech tygodni od nadejścia polecenia do Namiestnictwa (§. 10 rozp.)

Zadaniem komisji rewizyjnej trasy jest zbadać nową kolej i położenie stacji pod względem wojskowym, administracyjnym, handlowym i ekonomicznym, rozstrząsać interesa i nabyte prawa istniejących zakładów transportowych, wogóle orzec, czy można pozwolić na budowę projektowanej kolej, zdecydować, która z proponowanych wariantów ma być wybrana, lub zaproponować zmianę w kierunku kolei (rozp. z 25. stycznia 1879 §. 3.).

Zadaniem komisji stacyjnej, jest wyrazić swą opinię nie tylko co do ilości i położenia stacji zbudować się mających, lecz także co do ich nazwy, jakoteż co do dróg do nich prowadzących i ich kierunku. Dołożyć należy starania, aby przytem porozumiano się co do pokrycia kosztów, terminu ukończenia budowy i utrzymania na przyszłość dróg prowadzących do stacji, w myśl przepisów ustawy o dojazdach kolejowych (rozp. 25. stycznia 1879. r. §. 10.)¹⁾

Do komisji przyzwać należy ubiegającego się o koncesję lub jego zastępcę (§. 11. rozp.) swoje zarzuty lub uwagi, dotyczące się kierunku kolei i zakładów stacyjnych, jakoteż interesów i praw nabytych przez istniejące zakłady przewozowe (§. 11 rozp.).

Według uznania przewodniczącego komisji, członkowie tejże oglądać mogą trasę i projektowane stacje na miejscu i tamże odbierać protokolarnie oświadczenia interesowanych (§. 14 rozp.)

Przewodniczący komisji przedstawić ma Ministerstwu handlu protokół komisji w przeciągu 8 dni od zamknięcia rozpraw tejże komisji (§. 14 rozp.).

Na zasadzie protokołu komisji Ministerstwo handlu decyduje o trasie jaką należy przyjąć dla budowy kolei lokalnej, jakoteż — z zastrzeżeniem wydania później ostatecznej decyzji na zasadzie ustawy o koncesjach na koleje żelazne

¹⁾ Patrz także: ustawa krajowa o dojazdach kolejowych z dnia 15. kwietnia 1881 r. Dz. ust. k Nr. 46.

— podaje warunki pod którymi koncesya uzyskaną być może (§. 15. rozp.).

IV.

Do obchodu administracyjnego stosują się przepisy objaśnione w ustępie A. II., a projekt szczegółowy ma się składać z dokumentów wymienionych w ustępie A. I. (postępowanie uproszczone).

Zarządzając obchód administracyjny, Ministerstwo handlu w przypadkach, które uzna za pilne, upoważnić może władzę administracyjną krajową, aby orzeczenie w ustępie 2 gim §. 17. ustawy o wyłączeniu z dnia 18 lutego 1878. Dz. ust. p. Nr. 30.) jakoteż w ustępie 3-cim §. 17 i w §. 20. rozporządzenia z dnia 25. stycznia 1879. Ministerstwu handlu zastrzeżone, wydawała w tym przypadku, gdy wniosek komisji uchwalony został jednogłośnie (§. 17. rozp.).

C) Uwagi ogólne.

Celem uniknięcia zarzutów i zwłoki w postępowaniu urzędowem, stosować się należy przy sporządzaniu projektów, planów i rysunków do postanowień zawartych w §§. 39—46. rozporządzenia Min. handlu z dnia 25. stycznia 1879. (Dz. u. p. Nr. 19.), które to przepisy stosują się także i do kolei dowozowych. W temże rozporządzeniu (§. 13.) ustanowiono prawidła, których trzymać się należy przy sporządzaniu projektu szczegółowego.

Wreszcie, w razie potrzeby odnieść się należy do tegoż rozp. min. w sprawie stacji kolejowych do §§. 8—12., dalej w sprawie ubezpieczenia od ognia do §§. 25—27. i w sprawie pozwolenia na użytkowanie kolei do §§. 28—34. z tą tylko zmianą, że z dokumentów, które według §. 30. tegoż rozporządzenia mają być przedstawione, odpada profil podłużny ogółowy Nr. 1.

Koleje dowozowe.

Przez koleje dowozowe (Schleppbahnen) rozumie się koleje nie przewożące osób, poruszane bądź to motorem mechanicznym, lokomotywami i t p., bądź innym sposobem, a prowadzące z kopalń lub zakładów przemysłowych do kolei publicznych. Dla tych kolei obowiązują postanowienia §§. 20—24. rozp. min. handlu z dnia 29. maja 1880 r. Dz. u. p. Nr. 57.

L. WK. 11.537/94 48.670/94.

Alegat II. (udział à fond perdu).**Wzór A.** dla interesentów prywatnych).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z d. 17. czerwca 1887. D. u. p. Nr. 81. z d. 28. grudnia 1890, D. u. p. Nr. 229. i z d. 27. grudnia 1893, D. u. p. Nr. 198).

*(Forma aktu notaryalnego).***D e k l a r a c y a.**

Celem doprowadzenia do skutku budowy
kolei lokalnej z
do w myśl §. 2.
ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 dz. u. kr.
Nr. 42. o popieraniu kolei niższorzędnych w Kró-
lestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księ-
stwem Krakowskiem, niżej podpisany *)
.
. będąc w tem intere-
sowany, aby wspomniana kolej lokalna jak naj-
prędzej do skutku przysła, obowiązuje się ni-
niejszem uścić na rzecz funduszu krajowego
Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księ-
stwem Krakowskiem na koszta budowy tej kolei
bezzwrotnie („à fond perdu“) do kasy Wydziału
krajowego we Lwowie sumę zł. w. a.
. wyraźnie
. w dwóch
ratach, a mianowicie pierwszą ratę w (30) trzy-

dzieści dni po dniu, w którym Wydział krajowy
budowę rzeczzonej kolei uzna za zabezpieczoną,
drugą zaś ratę najdalej w trzy miesiące, licząc
od dnia zapadłości pierwszej raty.

W razie uchybienia któregokolwiek z po-
wyższych terminów obowiązuje się podpisany
opłacić odsetki zwłoki po (6%) sześć od sta ro-
cznie od powyższej kwoty, względnie od niespła-
conej jej części.

Zarazem zgadza się niżej podpisany

aby niniejszy akt notaryalny tak co do kwoty
deklarowanej jakoteż odsetków zwłoki w myśl
§. 3. ustawy notar. z 25. lipca 1874 (Nr. 75. dz.
u. p.) natychmiast był wykonalny.

*) Tu wymienić należy imię, nazwisko, charakter
i miejsce zamieszkania zeznającego to oświadczenie.

*(Zakończenie aktu notaryalnego).***Wzór A.**, (dla Wydziału powiatowego).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887 Dz. u. p. Nr. 81 z dnia 28. grudnia 1890 Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893 Dz. u. p. Nr. 198).

*(Forma aktu notaryalnego).***D e k l a r a c y a.**

Celem doprowadzenia do skutku budowy
kolei lokalnej z
do w myśl §. 2.
ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 dz. u.

i rozp. kr. Nr. 42. o popieraniu niższorzędnych
kolei żelaznych, Reprezentacya powiatowa w
.
w imieniu funduszu powiatowego będąc w tem

interesowaną, aby wspomniana linia kolejowa jak najprędzej do skutku przyszła, na podstawie uchwały Rady powiatowej z dnia
 obowiązuje się uiścić na rzecz funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem na koszt budowy tej kolei do kasy Wydziału krajowego we Lwowie sumę zł.
 wyraźnie

. bezzwrotnie (a fond perdu) w dwóch ratach, a mianowicie pierwszą ratę w (6) sześć miesięcy po dniu, w którym Wydział krajowy budowę rzeczzonej kolei uzna za zabezpieczoną, drugą zaś ratę najdalej w trzy miesiące, licząc od dnia zapadłości pierwszej raty.

W razie uchybienia któregośkolwiek z powyższych terminów zobowiązuje się Wydział po-

wiatowy w względnie fundusz powiatowy opłacać odsetki zwłoki po (6%) sześć od sta rocznie od powyższej kwoty względnie niespłaconej części.

Zarazem zgadza się Wydział powiatowy w aby niniejszy akt notaryalny tak co do kwoty deklarowanej jakoteż odsetków zwłoki w myśl §. 3. ustawy notar. z 25. lipca 1871 Nr. 75. dz. u. p. natychmiast był wykonalny.

Dokument niniejszy w imieniu Reprezentacyi powiatu podpisuje prezes Rady powiatowej i dwóch członków Wydziału powiatowego przy wyciśnięciu pieczęci urzędowej.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

Wzór A., (dla gmin).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1877 dz. u. p. Nr. 81. z dnia 28. grudnia 1890 Dz. u. p. Nr. 229. i z dnia 27. grudnia 1893 Dz. u. p. Nr. 198).

(Forma aktu notaryalnego).

D e k l a r a c y a.

Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z do w myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 dz. u. i rozp. kr. Nr. 42. o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, gmina miasta (wsi) w

. będąc w tem interesowaną, aby wspomniana linia kolejowa jak najprędzej do skutku przyszła, na podstawie uchwały swej rady gminnej z dnia

zatwierdzonej uchwałą Rady powiatowej (Wydziału powiatowego) w z dnia

. przez swoich uchwałą powyższą ustanowionych pełnomocników

.

zobowiązuje się uiścić na rzecz funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem na koszt budowy tej kolei do kasy Wydziału krajowego we Lwowie

sumę zł. wyraźnie

. bezzwrotnie („a fond perdu“) w dwóch ratach, a mianowicie pierwszą ratę w (6) sześć miesięcy po dniu, w którym Wydział krajowy budowę rzeczzonej kolei uzna za zabezpieczoną, drugą zaś ratę najdalej w trzy miesiące, licząc od dnia zapadłości pierwszej raty. W razie uchybienia któregośkolwiek z powyższych terminów zobowiązuje się gmina miasta (wsi) opłacać odsetki zwłoki po (6%) sześć od sta rocznie od powyższej kwoty, względnie niespłaconej części.

Zarazem zgadza się gmina miasta (wsi) aby niniejszy akt notaryalny tak co do kwoty deklarowanej jakoteż odsetków zwłoki w myśl §. 3. ustawy notar. z 25. lipca 1871 Nr. 75. dz. u. p. natychmiast był wykonalny.

Dokument niniejszy w imieniu gminy mia- | uchwały rady gminnej z dnia
sta (wsi) w pod- | jako pełnomocnicy gminy przy wy-
pisuje naczelnik gminy i dwóch radnych w myśl | ciśnięciu pieczęci urzędowej.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

L.W. kr. 11.537/94. i 48.670/94.

Alegat III. (Udział w zamian za akcje zakładowe).

Wzór B. (dla interesentów prywatnych).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887. Dz. u. p. Nr. 81. z dnia 28. grudnia 1890. Dz. u. p. Nr. 229. i z dnia 27. grudnia 1893. Dz. u. p. Nr. 198).

(Forma aktu notaryalnego).

D e k l a r a c y a.

Celem doprowadzenia do skutku budowy |
kolei lokalnej z |
do |
w myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca |
1893 dz. u. kr. Nr. 42. o popieraniu kolei niższo- |
rzędnych w Królestwie Galicyi i Lodomeryi |
z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, niżej pob- |
pisany *) |
. |
. |
. |
. |
będąc w tem inte- |
resowany, aby wspomniana kolej lokalna jak |
najprędzej do skutku przyszła, obowiązuję się |
niniejszem uścić na rzecz funduszu krajowego |
Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księ- |
stwem Krakowskiem na koszta budowy tej kolei |
do Kasy Wydziału krajowego we Lwowie sumę |
zł. wyraźnie. |
. złotych w za- |
mian za akcje zakładowe Towarzystwa tejże |
kolei, przyjmując je w pełnej nominalnej war- |
tości.

Wpłatę tę uskuteczni podpisany w dwóch |
ratach, a mianowicie pierwszą ratę w (30) trzy-

dzieści dni po dniu, w którym Wydział krajowy |
budowę rzeczonyj kolei uzna za zabezpieczoną, |
drugą zaś najdalej w trzy miesiące licząc od |
dnia zapadłości pierwszej raty.

W razie uchybienia któregokolwiek z po- |
wyższych terminów obowiązuję się podpisany |
opłacać odsetki zwłoki po (6%) sześć od sta ro- |
cznie od powyższej kwoty, względnie od niespła- |
conej jej części, odsetki te przypadają w zupeł- |
ności na rzecz kosztów budowy kolei lokalnej z |
. do

. Natomiast zastrzega sobie pod- |
pisany, że akcje zakładowe dostarczone mu będą |
natychmiast, skoro tylko w obieg wypuszczone |
zostaną.

Zarazem zgadza się podpisany, aby niniejszy |
akt notaryalny tak co do kwoty deklarowanej |
jakoteż odsetków zwłoki w myśl §. 3. ustawy |
notaryalnej z 25. lipca 1871. Nr. 75. Dz. u. p. |
natychmiast był wykonalny.

*) Tu wymienić należy imię, nazwisko, charakter |
i miejsce zamieszkania zeznającego tę deklarację.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

Wzór B, (dla Rad powiatowych).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 16. czerwca 1887. Dz. u. p. Nr. 81. z dnia 28. grudnia 1890. Dz. u. p. Nr. 229. i z dnia 27. grudnia 1893. Dz. u. p. Nr. 198).

(Forma aktu notaryalnego).

D e k l a r a c y a.

Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z do w myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. Dz. u. kr. Nr. 42. o popieraniu kolei niższorzędnych w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, Reprezentacya powiatowa w w imieniu funduszu powiatowego działająca, będąc w tem interesowana, aby wspomniana kolej lokalna jak najprędzej do skutku przysła, obowiązuje się niniejszem uiścić na rzecz funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem na koszt budowy tej kolei do kasy Wydziału krajowego we Lwowie sumę zł. wyraźnie złotych w zamian za akcyę zakładowe Towarzystwa tejże kolei, przyjmując je w pełnej nominalnej wartości.

Wpłatę tę uskuteczni Wydział powiatowy w w dwóch ratach, a mianowicie pierwszą ratę w (6) sześć miesięcy po dniu, w którym Wydział krajowy budowę rzeczonyj kolei uzna za zabezpieczoną, drugą zaś ratę najdalej w trzy miesiące licząc od dnia zapadłości pierwszej raty.

W razie uchybienia któregokolwiek z powyższych terminów obowiązuje się Wydział powiatowy w opłacać odsetki zwłoki po (6%) sześć od stażnie od powyższej kwoty, względnie od niespłaconej jej części, — odsetki te przypadają w zupełności na rzecz kosztów budowy kolei lokalnej z do Natomiast zastrzega sobie Wydział powiatowy w że akcyę zakładowe Reprezentacyi powiatowej dostarczone będą natychmiast, skoro tylko w obieg wypuszczone zostaną.

Zarazem zgadza się Wydział powiatowy w aby niniejszy akt notaryalny tak co do kwoty deklarowanej, jakoteż odsetków zwłoki w myśl §. 3. ustawy notaryalnej z 25. lipca 1871 Nr. 75. Dz. u. p. natychmiast był wykonalny.

Dokument niniejszy w imieniu Reprezentacyi powiatu podpisuje prezes Rady powiatowej i dwóch członków Wydziału powiatowego przy wyciśnięciu pieczęci urzędowej.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

Wzór B₁ (dla gmin).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887 Dz. u. p. Nr. 81, z dnia 28. grudnia 1890 Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893 Dz. u. p. Nr. 198).

(Forma aktu notaryalnego).

D e k l a r a c y a.

Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z do w myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. kr. Nr. 42. o popieraniu kolei niższorzędnych w Królestwie Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, gmina miasta (wsi) będąc w tem interesowaną, aby wspomniana linia kolejowa jak najprędzej do skutku przyszła, na podstawie uchwały swej Rady gminnej z dnia zatwierdzonej uchwałą Rady powiatowej (Wydziału powiatowego) w z dnia przez swoich uchwałą powyższą ustanowionych pełnomocników obowiązuje się niniejszem uiścić na rzecz funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem na koszt budowy tej kolei do kasy Wydziału krajowego we Lwowie sumę zł. wyraźnie złotych w. a. w zamian za akcje zakładowe Towarzystwa tejże kolei przyjmując je w pełnej nominalnej wartości.

Wpłatę tę uskuteczni gmina miasta (wsi) w dwóch ratach, a mianowicie pierwszą ratę

w (6) sześć miesięcy po dniu, w którym Wydział krajowy budowę rzeczonyj kolei uzna za zabezpieczoną, drugą zaś ratą najdalej w trzy miesiące licząc od dnia zapadłości pierwszej raty. Wrazie uchybienia któregokolwiek z powyższych terminów obowiązuje się gmina miasta (wsi) opłacać odsetki zwłoki po (6%) sześć od sta rocznie od powyższej kwoty, względnie od niespłaconej jej części, — odsetki te przypadają w zupełności na rzecz kosztów budowy kolei lokalnej z do Natomiast zastrzega sobie gmina miasta (wsi) że akcje zakładowe dostarczone jej będą natychmiast, skoro tylko w obieg wypuszczone zostaną.

Zarazem zgadza się gmina miasta (wsi) aby niniejszy akt notaryalny tak co do kwoty deklarowanej jakoteż odsetków zwłok w myśl §. 3. ustawy notaryalnej z 25. lipca 1871. Nr. 75. Dz. u. p. natychmiast był wykonalny.

Dokument niniejszy w imieniu gminy miasta (wsi) podpisuje naczelnik gminy i dwóch radnych w myśl uchwały rady gminnej z dnia jako pełnomocnicy gminy przy wyciśnięciu pieczęci urzędowej.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

L. Wk. 11.537/94 i 48.670/94.

Alegat IV. (odstąpienie gruntów i materyałów do budowy kolei).**Wzór C. (Bezpłatne odstąpienie gruntów przez interesentów prywatnych).**

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887. Dz. u. p. Nr. 81., z dnia 28. grudnia 1890. Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893. Dz. u. p. Nr. 198).

*(Forma aktu notaryalnego).***D e k l a r a c y a.**

<p>Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z do w myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. Dz. u. kr. Nr. 42. o popieraniu kolei niższorzędnych w Kró- lestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księ- stwem Krakowskiem, ja niżej podpisany*) będąc w tem interesowany, aby wspomniana linia kolejowa jak najprędzej do skutku przy- szła, zobowiązuję się niniejszem odstąpić bez- płatnie w stanie wolnym od wszelkich ciężarów na własność funduszu krajowego Królestwa Ga-</p>	<p>licyi i Lodomeryi, z Wielkiem Księstwem Kra- kowskiem, grunta moje własne w gminie kata- stralnej położone, o ile takowe do budowy tej kolei będą potrzebne. Zarazem oświadczam, iż zrzekam się wszel- kich pretensyi jakieby dla mnie z powodu prze- szkód w całym gospodarstwie mojem w mają- tności w skutek wybudowania wspomnianej kolei lokal- nej wyniknąć mogły. dnia 189 .</p>
---	--

*(Zakończenie aktu notaryalnego).***Wzór C.₁. (Bezpłatne odstąpienie gruntów przez gminy, miasta, wsie).**

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887. Dz. u. p. Nr. 81., z dnia 28. grudnia 1890. Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893. Dz. u. p. Nr. 198).

*(Forma aktu notaryalnego).***D e k l a r a c y a.**

<p>Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z do w myśl §. 2.</p>	<p>ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. kr. Nr. 42. o popieraniu kolei niższorzędnych w Kró- lestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księ-</p>
--	---

*) Tu wymienić imię, nazwisko, charakter i miejsce zamieszkania zeznającego tę deklarację.

stvem Krakowskiem, gmina miasta (wsi)
 będąc w tem
 interesowaną, aby wspomniana linia kolejowa
 jak najprędzej do skutku przyszła, na podstawie
 uchwały swej rady gminnej z dnia
 zatwierdzonej uchwałą
 Rady powiatowej (Wydziału powiatowego) w
 z dnia
 przez swoich
 uchwałą powyższą ustanowionych pełnomocników

 zobowiązuje się odstąpić bezpłatnie w stanie
 wolnym od wszelkich ciężarów na własność fun-

duszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi
 z Wielkiem Księstwem Krakowskiem grunta
 w gminie katastralnej

 położone, własnością gminy będące, o ile takowe
 do budowy tej kolei będą potrzebne.
 Dokument niniejszy w imieniu gminy (mia-
 sta, wsi)
 pod-
 pisuje naczelnik gminy i dwóch radnych w myśl
 uchwały rady gminnej z dnia
 L. jako
 pełnomocnicy gminy przy wyciśnięciu pieczęci
 urzędowej.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

Wzór C₂. (Sprzedaż gruntów pod kolej).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887. Dz. u. p. Nr. 81., z dnia 28. gru-
 dnia 1890. Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893 Dz. u. p. Nr. 198).

(Forma aktu notaryalnego.)

D e k l a r a c y a .

Ja niżej podpisany*) niniejszem oświad-
 czam, że z powodu zamierzonej budowy kolei
 lokalnej z do
 gotów jestem funduszowi
 krajowemu Królestwa Galicyi i Lodomeryi
 z Wielkiem Księstwem Krakowskiem odstąpić
 na własność grunta moje w gminie katastralnej

 położone, o ile takowe do budowy tej kolei lo-
 kalnej będą potrzebne za cenę kupna.
 zł. w. a. wyraźnie
 zł. od jednego

$\frac{\text{hektara}}{\text{morga}}$. Zarazem oświadczam, iż w razie na-
 bycia przez fundusz krajowy Królestwa Galicyi
 i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakow-
 skiem powyższych gruntów moich pod budowę
 kolei lokalnej z
 do zrzekam się wszel-
 kich pretensyi jakieby dla mnie z powodu prze-
 szkód w całym gospodarstwie mojem w mają-
 tności
 wskutek wybudowania wspomnianej kolei lokal-
 nej wyniknąć mogły.

(Zakończenie aktu notaryalnego.)

*) Tu wymieniń imię, nazwisko, charakter i miejsce zamieszkania zeznającego tę deklarację.

Wzór C₃ (odstąpienie materyałów przez interesentów prywatnych i przez gminy).

W y k a z materyałów ofiarowanych na budowę kolei

lokalnej z do
przez *)

Oznaczenie rodzaju	Miejsce pochodzenia	Jakość i stan przysposobienia	Ilość (w sztukach, metrach bieżących, kubicznych, w wadzie, wymiary itp.)	Wartość podana według cen miejscowych (1000 miejscow. pochodzenia)	U w a g i
m a t e r y a ł u					

(Data) dnia
(Podpis ofiarującego).

*) Tu wymiennie należy imię, nazwisko, charakter i miejsce zamieszkania ofiarującego względnie gminę ofiarującą.

L. Wkr. 11.537/94. i 48.670/94.

Alegat V. (gwarancya oprocentowania i umorzenia).

Wzór D. (Dla interesentów prywatnych).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887. Dz. u. p. Nr. 81., z dnia 28. grudnia 1890. Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893 Dz. u. p. Nr. 198).

(*Forma aktu notaryalnego.*)

D e k l a r a c y a.

Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z
do (niżej podpisany*)

.
będąc w tem interesowany, aby wspomniana linia kolejowa jak najprędzej do skutku przysła, zobowiązuje się na rzecz funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem pokrywać z własnego majątku przez cały czas trwania koncesyi pomienionej kolei, a to w myśl ustępu b) §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. k. Nr. 42. o popieraniu kolei niższo-rzędnych w Królestwie Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, ratę roczną potrzebną na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie częściowej kapitału zakładowego sumy zł. a. w. wyraźnie złotych w. a.

wchodzącej w tę część kapitału zakładowego, która ma być emitowaną w akcyach zakładowych. Powyższe zobowiązanie ma moc obowiązującą tak długo i o tyle, o ile tej części kapitału zakładowego, która ma być emitowana w akcyach zakładowych, nie przypadnie żadne oprocentowanie z czystego dochodu pomienionej kolei t. j. z nadwyżki wszelkich dochodów brutto nad rzeczywiste wydatki należycie wykazane.

W latach, w których wyżej określony kapitał zakładowy po odliczeniu oprocentowania po 4% i planem wskazanego umorzenia kapitału pierwszeństwa czysty dochód przyniesie rata roczna mająca być uiszczoną przez podpisanego, zmniejszy się w takim stosunku, w jakim

wyżwymienione częściowe oprocentowanie względnie umorzenie w odnośnym roku akcyom zakładowym przypadnie.

W latach, w których wyżej określony czysty dochód kolei wystarczy na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie całego kapitału zakładowego, podpisany nie będzie uiszczal żadnej wpłaty.

Kwoty wpłacone przez podpisanego z tytułu powyższej gwarancji będzie zarząd kolei z do utrzymywał w ewidencji przez cały ciąg trwania koncesyi. Kwoty te nie będą niosły procentu.

Jeżeli czysty dochód kolei przewyższy ratę potrzebną na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie całego kapitału zakładowego podpisany nie tylko żadnej wpłaty nie uiszczy, lecz nadto w granicach tej nadwyżki czystych dochodów zwracane mu będą przez zarząd kolei z do

dopłaty dokonane przez niego w poprzednich latach z tytułu gwarancji a to *pro parte rata* łącznych przez wszystkich wogóle poręczycieli dopełnionych dopłat na oprocentowanie i umorzenie emitowanej w akcyach zakładowych części kapitału

Zarazem zgadza się niżej podpisany, aby niniejszy akt notaryalny co do wszelkich kwot przez podpisanego z tytułu powyższej gwarancji na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego ewentualnie uiszczyć się mających w myśl §. 3. ustawy notar. z d. 25. lipca 1871 Nr. 75. Dz. u. p. natychmiast był wykonalny.

(*Zakończenie aktu notaryalnego.*)

*) Tu wymienić imię i nazwisko, charakter i miejsce zamieszkania zeznającego to oświadczenie.

Wzór D₁ (dla Wydziałów powiatowych).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887 Dz. u. p. Nr. 81, z dnia 28. grudnia 1890 Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893 Dz. u. p. Nr. 198).

(Forma aktu notaryalnego).

D e k l a r a c y a .

Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z do w myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. i rozp. kr. Nr. 42. o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, Reprezentacya powiatowa w w imieniu funduszu powiatowego, będąc w tem interesowaną, aby wspomniana linia kolejowa jak najprędzej do skutku przyszła, na podstawie uchwały Rady powiatowej z dnia

. zobowiązuje się na rzecz funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem pokrywać z własnego majątku przez cały czas trwania koncesyi pomienionej kolei, a to w myśl ustępu b) §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. k. Nr. 42. o popieraniu kolei niższorzędnych w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, ratę roczną, potrzebną na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie częściowe kapitału zakładowego sumy zł. w. a. wyraźnie złotych w. a. wchodzącej w tę część kapitału zakładowego, która ma być emitowaną w akcyach zakładowych.

Powyższe zobowiązanie ma moc obowiązującą tak długo i o tyle, o ile tej części kapitału zakładowego, która ma być emitowaną w akcyach zakładowych, nie przypadnie żadne oprocentowanie z czystego dochodu pomienionej kolei t. j. z nadwyżki wszelkich dochodów brutto nad rzeczywiste wydatki należycie wykazane.

W latach, w których wyżej określony kapitał zakładowy po odliczeniu oprocentowania po 4% i planem wskazanego umorzenia kapitału pierwszeństwa czysty dochód przyniesie, rata roczna mająca być uiszczoną przez Wydział powiatowy zmniejszy się w takim stosunku, w jakim wyż wymienione częściowe

oprocentowanie względnie umorzenie w odnośnym roku akcyom zakładowym przypadnie.

W latach, w których wyżej określony czysty dochód kolei wystarczy na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenia całego kapitału zakładowego, Wydział powiatowy nie będzie uiszczal żadnej wpłaty.

Kwoty wpłacone przez Wydział powiatowy w z tytułu powyższej gwarancji będzie zarząd kolei z do

utrzymywał w ewidencji przez cały ciąg trwania koncesyi. Kwoty te nie będą nosły procentu. Jeżeli czysty dochód kolei przewyższy ratę potrzebną na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie całego kapitału zakładowego, Wydział powiatowy w nie tylko żadnej wpłaty nie uiszczy, lecz nadto w granicach tej nadwyżki czystych dochodów zwracane mu będą przez zarząd kolei z do dopłaty dokonane przez niego w poprzednich latach z tytułu gwarancji a to *pro parte rata* łącznych przez wszystkich w ogóle poręczycieli dopełnionych dopłat na oprocentowanie i umorzenie emitowanej w akcyach zakładowych części kapitału.

Zarazem zgadza się Wydział powiatowy w aby niniejszy akt notaryalny co do wszelkich kwot przez podpisane z tytułu powyższej gwarancji na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego ewentualnie uiszczyć się mających w myśl §. 3. ust. notar. z 25. lipca 1871 Nr. 75 Dz. u. p. natychmiast był wykonalny.

Dokument niniejszy w imieniu Reprezentacyi powiatu podpisuje przez Rady powiatowej i dwóch członków Wydziału powiatowego przy wyciśnięciu pieczęci urzędowej.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

Wzór D, (dla gmin).

(Wolne od stempla z mocy ustaw z dnia 17. czerwca 1887 Dz. u. p. Nr. 81, z dnia 28. grudnia 1890 Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893 Dz. u. p. Nr. 198).

(Forma aktu notaryalnego).

D e k l a r a c y a.

Celem doprowadzenia do skutku budowy kolei lokalnej z do w myśl §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 42 o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, gmina miasta (wsi) będąc w tem interesowaną, aby wspomniana linia kolejowa jak najprędzej do skutku przyszła, na podstawie uchwały swej rady gminnej z dnia zatwierdzonej uchwałą Rady powiatowej (Wydziału powiatowego) w z dnia przez swoich uchwałą powyższą ustanowionych pełnomocników obowiązując się na rzecz funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem pokrywać z własnego majątku przez cały czas trwania koncesyi pomienionej kolei, a to w myśl ustępu b) §. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. kr. Nr. 42 o popieraniu kolei niższorzędnych w Królestwie Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem ratę roczną, potrzebną na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie częściowej kapitału zakładowego sumy zł. w a. wyraźnie złotych w. a. wchodzącej w tę część kapitału zakładowego, która ma być emitowaną w akcyach zakładowych. Powyższe zobowiązanie ma moc obowiązującą tak długo i o tyle, o ile tej części kapitału zakładowego, która ma być emitowaną w akcyach zakładowych, nie przypadnie żadne oprocentowanie z czystego dochodu pomienionej kolei t. j. z nadwyżki wszelkich dochodów brutto nad rzeczywiste wydatki należycie wykazane.

W latach, w których wyżej określony kapitał zakładowy po odliczeniu oprocentowania po 4% i planem wskazanego umorzenia kapitału pierwszeństwa czysty dochód przyniesie rata roczna mająca być uiszczoną przez gminę miasta (wsi) zmniejszy się w takim stosunku, w jakim wyżej wymienione

częściowe oprocentowanie względnie umorzenie w odpowiednim roku akcyom zakładowym przypadnie.

W latach, w których wyżej określony czysty dochód kolei wystarczy na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie całego kapitału zakładowego, gmina miasta (wsi) nie będzie uiszczala żadnej wpłaty.

Kwoty wpłacone przez gminę miasta (wsi) z tytułu powyższej gwarancyi będzie zarząd kolei z do utrzymywał w ewidencji przez cały ciąg trwania koncesyi. Kwoty te nie będą nosły procentu.

Jeżeli czysty dochód kolei przewyższy ratę potrzebną na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie całego kapitału zakładowego, gmina miasta (wsi) nie tylko żadnej wpłaty nie uiszc, lecz nadto w granicach tej nadwyżki czystych dochodów zwracane jej będą przez zarząd kolei z do dopłaty dokonane przez nią w poprzednich latach z tytułu gwarancyi, a to *pro parte rata* łącznych przez wszystkich w ogóle poręczycieli dopełnionych dopłat na oprocentowanie i umorzenie emitowanej w akcyach zakładowych części kapitału.

Zarazem zgadza się gmina miasta (wsi) aby niniejszy akt notaryalny co do wszelkich kwot przez gminę miasta (wsi) z tytułu powyższej gwarancyi na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego ewentualnie uiszc się mających w myśl §. 3. ustawy notaryalnej z 25. lipca 1871 Nr. 75 Dz. u. p. natychmiast był wykonalny.

Dokument niniejszy, w imieniu gminy miasta (wsi) podpisuje naczelnik gminy i dwóch radnych w myśl uchwały rady gminnej z dnia jako pełnomocnicy gminy przy wyciśnięciu pieczęci urzędowej.

(Zakończenie aktu notaryalnego).

O d p i s

odezwy Wydziału krajowego z dnia 18, maja 1894 L. 19,401 do JE. c. k.
Ministra handlu w Wiedniu.

Ekscelencyo !

Przy wstępnych rokowaniach, które miały miejsce między reprezentantami Wys. c. k. Ministerstwa handlu, a delegatami tutejszego Wydziału krajowego w dniach 13., 14. i 18. kwietnia b. r. w Wiedniu, omówione zostały pewne zasadnicze punkta co do najbliższej akcyi w celu spowodowania poparcia przez kraj i państwo poszczególnych linii kolejowych projektowanych w Galicyi.

Po przyjęciu do wiadomości sprawozdania swych delegatów, Wydział krajowy ma zaszczyt oświadczyć Waszej Ekscelencyi odnośnie do omówionych punktów, że zamierza przedłożyć Wys. c. k. Ministerstwu handlu jeszcze w bieżącym roku projekty następujących linii lokalnych wraz z odpowiednimi wnioskami co do poparcia takowych :

1. Krosno-Dukla, ewentualnie Przybówka-Krosno-Dukla ;
2. Borki wielkie-Grzymałów ;
3. Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki, ewentualnie Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki ;
4. Gorlice-Konieczna ;
5. Chabówka-Zakopane ;
6. Rzeszów-Rymanów zdroj ;
7. Łupków-Cisna.

Stosownie do wskazówek udzielonych delegatom Wydziału krajowego przez reprezentantów Wys. c. k. Ministerstwa handlu linie pomienione zamierza Wydział krajowy traktować w projektach z reguły jako linie wąskotorowe tembardziej, że według uznanej zasady, głównem dążeniem wspólnej akcyi państwa i kraju jest, aby koleje lokalne nie obciążały funduszu krajowego, a przeto aby tak tanio były budowane, eksploatowane i administrowane, żeby potrzebny kapitał zakładowy znalazł bez mała swe procentowanie i umorzenie w dochodach z ruchu.

W tych warunkach, usiłowaniem Wydziału krajowego byłoby ułatwić dostarczenie tej części kapitału potrzebnego do przyprowadzenia do skutku wyżej wymienionych linii, która mogłaby liczyć na oprocentowanie i umorzenie.

Co się tyczy przeprowadzenia studyów projektów pomienionych linii, staraniem Wydziału kraj. będzie wykonać je krajowemi siłami technicznymi. Gdyby atoli zaszły trudności niedozwalające spełnić tego zadania w tak krótkim czasie, Wydział krajowy zwróciłby się do Wys. c. k. Ministerstwa handlu z prośbą o udzielenie odpowiedniej pomocy technicznej w miarę potrzeby, stosownie do oświadczenia Waszej Ekscelencyi. według którego Wysoki c. k. Rząd z gotowością wspierać będzie swemi siłami fachowemi prace przygotowawcze, podejmowane przez poszczególne kraje.

Co zaś tyczy się następujących linii kolejowych :

1. Chodorów-Rohatyn-Podwysokie ;
2. Brzeżany-Potutory-Podhajce ;
3. Rozwadów-Rzeszów,

tudzież linii dowozowych do salin i w ogóle linii służąc mogących przedewszystkiem interesom państwa lub zakładów skarbowych, Wydział kraj. powołując się na umówione przy wyżej wspomnianej konferencyi punkta oraz na odezwy swoje z dnia 21. lutego b. r. L. 9.342 i z dnia 24. lutego b. r. L. 6.475 wystosowane do Prezydium c. k. Namiestnictwa we Lwowie, wyraża nieplonne oczekiwanie, że Wys. c. k. Rząd, raczy w zamian udzielić mu odnośnych projektów kompletnych, w stosownym czasie przed najbliższą sesją sejmową, a mianowicie: o ile można na dwa miesiące przed otwarciem tejże, ażeby Wydział krajowy projekty pomienione należycie mógł rozpatrzeć i na tej dopiero pod-

stawie przedłożyć Wysokiemu Sejmowi wnioski co do ewentualnego wzięcia udziału w dostarczeniu kapitału.

Ze względu na krótki czas pozostający do zamierzonego przeprowadzenia studyów linii wąż-

skotorowych w pierwszej grupie wymienionych, Wydział krajowy ma zaszczyt upraszać Waszą Ekscelencyą, by raczył łaskawie spowodować możliwie najrychlejsze załatwienie niniejszej odezwy.

Alegat 4. do sprawozdania Wydziału krajowego L. 72.541/94

O d p i s

reskryptu JE. c. k. Ministra handlu z dnia 15. czerwca 1894 L. 29.976 (LWk. 33.413) do Wydziału krajowego we Lwowie.

(Przekład z niemieckiego).

Odnosnie do odezwy Świątnego Wydziału krajowego z dnia 18. maja b. r. L. 19.401 nadesłanej tu przez c. k. Namiestnictwo we Lwowie w sprawie tych projektów kolei lokalnych w Galicyi, których budowa względnie poparcie zamierzone są przez reprezentacyę krajową w najbliższej przyszłości, mam zaszczyt oznajmić Świątnemu Wydziałowi krajowemu co następuje:

Zamiarem Świątnego Wydziału krajowego jest, zarządzić przeprowadzenie w ciągu bieżącego lata przez swoje organa wyczerpujących studyów technicznych i komercyalnych dla tych w piśmie wymienionych kolei lokalnych, których budowa jest ze względu na interesa krajowe bardzo pożądaną, a mianowicie:

1. Krosno-Dukla ewentualnie Przybówka-Krosno-Dukla.
2. Borki wielkie-Grzymałów;
3. Kołomyja - Horodenka - Zaleszczyki z ewentualnem przedłużeniem Kołomyja-Dolatyn;
4. Gorlice-Konieczna;
5. Chabówka-Zakopane;
6. Rzeszów-Rymanów (zdrój);
7. Łupków-Cisna

i przedstawić następnie na podstawie powyższych wstępnych badań, sformułowane wnioski co do ewentualnego zabezpieczenia budowy i sfinansowania powyżej wymienionych projektów kolei lokalnych.

Wiadomość tę z prawdziwą przyjemnością powitałem i chętnie oświadczam gotowość po-

Mit Beziehung auf die im Wege der k. k. Statthaltereı in Lemberg anhergelandten Zugschrift des löblichen Landesausschusses vom 18. Mai d. J. Z. 19.401, betreffend diejenigen Localbahnprojecte in Galizien, deren Ausführung resp. Förderung durch die Landesvertretung zunächst in Aussicht genommen wird, finde ich dem löblichen Landesausschusse Nachstehendes zu eröffnen:

Die Absicht des löblichen Landesausschusses geht dahin zunächst die in der Eingabe bezeichneten Localbahnen, deren Ausführung vorzugsweise als im Landesinteresse gelegen erachtet wird und zwar die Localbahnlinien:

1. Krosno - Dukla, eventuell Przybówka-Krosno-Dukla;
2. Borki wielkie-Grzymałów;
3. Kolomea-Horodenka-Zaleszczyki, eventuell mit der Fortsetzung von Kolomea nach Dolatyn;
4. Gorlice-Konieczna;
5. Chabówka-Zakopane;
6. Rzeszów-Rymanów (Bad);
7. Łupków-Cisna,

im Laufe dieses Sommers durch Landesorgane einem eingehenden technischen und commerziellen Studium unterziehen zu lassen, und auf Grund des Ergebnisses dieser Vorerhebungen concrete Anträge wegen der eventuellen Sicherstellung und der finanziellen Durchführung dieser Localbahnprojecte zu stellen.

Indem ich hievon mit Befriedigung Kenntnis nehme, werde ich gerne bereit sein, die fraglichen Erhebungen durch die technischen Organe des h. o. Localbahnamtes und, soweit erforder-

parcia pomienionych prac przez techniczne organa tutejszego urzędu kolei lokalnych, jakoteż o ile to będzie potrzebnem przez Generalną Dyrekcję kolei państwowych względnie przez Dyrekcję ruchu we Lwowie i Krakowie a to w miarę możliwości. Również oświadczam gotowość użyczenia Świątnemu Wydziałowi krajowemu w razie potrzeby, odpowiednich do tego celu sił technicznych, o ile takowe będą rozporządzalne.

Uwiadamiając o tem powyżej wymienione urzędy, upraszam Świątny Wydział krajowy, by przy przeprowadzeniu pomienionych badań technicznych i komercyalnych zechciał a ile możliwości działać w ścisłym porozumieniu z tutejszym urzędem kolei lokalnych jakoteż z organami któreby przez tenże były wysyłane.

Jednym z ważniejszych przedmiotów tego porozumienia winnaby być kwestya, czy i pod jakimi warunkami da się zastosować do rzeczonych projektów, a to ze stanowiska ogólnopanstwowego i komunikacyjno-politycznego zamierzone przez Świątny Wydział krajowy użycie toru wąskiego, o które i wedle mego przekonania usilnie starać się należało ze względu na ekonomiczne interesa i tanią budowę oraz eksploatację kolei.

Co do finansowego zabezpieczenia omawianych projektów, wyrażam oczekiwanie, że kapitał zakładowy pomienionych linii, o ile nie zostanie częściowo pokrytym przez interesentów udziałami w zamian za akcye zakładowe lub też á fond perdu, winien być dostarczony przez kraj lub za jego gwarancją przy finansowym współdziałaniu galicyjskiego Banku krajowego na podstawie galicyjskiej ustawy o kolejach lokalnych.

Zaznaczam przy tem, że ewentualną pomoc finansową państwa dla takich kolei w zamian za objęcie akcji zakładowych towarzystw akcyjnych, mających się dla tych linii utworzyć, możnaby wziąć na uwagę jedynie w tych wypadkach i w takim rozmiarze, w jakich z jednej strony linie odnośnie zostaną uznane za potrzebne i korzystne ze stanowiska administracji państwowej, względnie ze stanowiska ruchu kolei państwowych, z drugiej zaś strony udowodnionem zostanie należycie, że interesenci nie są w stanie przyczynić się z własnych środków udziałami w zamian za akcye zakładowe, wymaganymi galicyjską ustawą o kolejach lokalnych.

Co się tyczy projektów tych kolei, które Świątny Wydział krajowy cechuje jako służące mające głównie ogólnym interesom państwa a których przygotowanie techniczne i finansowe pozostawione ma być w pierwszym rzędzie organom państwowym, to równocześnie polecam c. k. Generalnej Dyrekcji kolei państwowych możliwie najrychlejsze sporządzenie żądanych projek-

lich durch die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, beziehungsweise der Betriebs-Direction in Krakau und Lemberg nach Kräften zu fördern und im Bedarfsfalle dem löblichen Landesausschusse zu dem bezeichneten Zwecke auch die erforderlichen technischen Hilfskräfte, soweit solche vorhanden sind, zur Verfügung zu stellen.

Indem ich ferner die genannten Aemter gleichzeitig entsprechend anweise, lade ich den löblichen Landesausschuss ein, bei Durchführung der mehrgedachten technischen und commerziellen Studien soweit als möglich im engsten Einvernehmen mit dem h. o. Localbahnname und den von letzteren zu entsendenden Organe vorzugehen.

Einen Gegenstand dieses Einvernehmens dürfte hiebei insbesondere die Frage zu bilden haben, ob, eventuell unter welchen Voraussetzungen die von dem löblichen Landesausschuss in erster Linie in Aussicht genommen Anwendung der Schmalspur, welche auch nach meiner Überzeugung in volkswirtschaftlichen Interessen und aus Rücksichten der Bau- und Betriebs-Ökonomie vorzugsweise anzustreben wäre vom gesamtstaatlichen und verkehrspolitischen Standpunkte bezüglich der einzelnen, in Frage kommenden Localbahnprojecte zulässig erscheint.

In Bezug auf die finanzielle Sicherstellung der fraglichen Localbahnprojecte gebe ich der Erwartung Ausdruck, dass das Anlage Capital für diese Bahnen, soweit dasselbe nicht durch die in Anspruch zu nehmenden entsprechenden Beitragsleistungen der Interessenten in Stammactien oder á fonds perdu theilweise bedeckt wird, unter finanzieller Mitwirkung der galizischen Landesbank auf Grund des galizischen Localbahngesetzes durch das Land, respective unter Garantie desselben aufgebracht werden soll.

Ich bemerke hiebei, das eine eventuelle finanzielle Unterstützung solcher Localbahnprojecte durch Beitragsleistungen des Staates gegen Refundirung in Stammactien der für die Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften nur in jenen Fällen und in jenem Umfange in Erwägung gezogen werden könnte, in welcher einerseits die betreffenden Projecte auch vom Standpunkte der Staatsverwaltung, respective des Staats-Eisenbahn-Betriebes als nothwendig und nützlich anerkannt werden, andererseits, gehörig dargethan sein wird, dass die Interessenten ausser Stande sind, die nach dem galizischen Landes-Localbahngesetze erforderlichen Beitragsleistungen in Stammactien aus eigene Mitteln aufzubringen.

Was nun diejenigen Bahnprojecte anbelangt, welche vom löblichen Landesausschusse als sol-

tów wstępnych, kosztorysów i obliczeń rentowności jakoteż zebranie deklaracji udziałów interesentów dla następujących połączeń kolejowych, za którymi galicyjska Reprezentacja krajowa ze stanowiska interesów kraju, niejednokrotnie usilnie przemawiała;

1) z Podwysokiego (w połączeniu z budującą się linią państwową Halicz-Tarnopol) przez Rohatyn do Chodorowa,

2) z Rozwadowa (w przedłużeniu linii państwowej Dębica-Rozwadów) do jednego z punktów głównej linii galicyjskiej kolei Karola-Ludwika w okolicy Przeworska lub Rzeszowa.

Nie będę również nic miał przeciwko temu, by odnośne operata zostały Świątnemu Wydziałowi krajowemu możliwie najprędzej przesłane celem powzięcia decyzji względnie postanowienia wniosków co do wysokości udziałów funduszu krajowego w kosztach budowy powyższych linii.

Co się tyczy tego ostatniego punktu, to zwracam już dzisiaj na to uwagę, że wobec podniesionego niejednokrotnie przez sam Świątny Wydział krajowy znaczenia wybitnego obu tych projektów dla interesów krajowych, zabezpieczenie budowy tych kolei przez państwo zależnem być musi w każdym razie od zapewnienia odpowiednich udziałów ze strony kraju i interesentów w zamian za akcyę zakładowe lub też á fond perdu.

Mojem zdaniem udział ten kraju i interesentów w kosztach budowy kolei z Podwysokiego do Chodorowa, w stosunku do kosztorysu obliczonego okragło na na 3,400.000 zł. winienby łącznie opiewać na ów milion, który swojego czasu przez Sejm galicyjski na budowę odnog z Putotor do Brzeżan i Podhajec przeznaczony, obecnie z powodu zmiany uchwały sejmowej został zaoszczędzony, — dla kolei zaś z Rozwadowa do Przeworska lub Rzeszowa udział takowy winienby wynosić 500.000 zł.

Prawdziwie jednak w każdym razie doznałyby poparcia obapomienione projekty kolejowe, gdyby galicyjska Reprezentacja krajowa zdecydować się mogła oprócz powyższych udziałów wziąć na siebie także jeszcze całkowitą lub przynajmniej częściową gwarancję tej kwoty kapitału, która w preliminowanych dochodach owych linii znajdzie prawdopodobnie pokrycie, a to biorąc za wzór postanowienia Sejmu styryjskiego tyczące się projektów kolejowych Zeltweg-Wolfsberg, Unter-Drauburg Wöllau i St. Georgen-Rohitsch Grenze.

Natomiast nie jestem w możności, wedle propozycji świątnego Wydziału krajowego, objąć także przewidzianych ustawą z dnia 26. grudnia

che bezeichnet werden, welche vorwiegend dem allgemeinen Interesse des Staates zu dienen bestimmt sind, deren technische und finanzielle Vorbereitung daher in erster Linie den Organen des Staates überlassen werden soll, so beauftrage ich gleichzeitig die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen mit der ehemöglichsten Aufstellung der erforderlichen generellen Projecte, Kostenvoranschläge und Rentabilitätsberechnungen wie auch der Sammlung von Interessentenbeiträgen für die, auch von der galizischen Landesvertretung vom Standpunkte der Landesinteressen wiederholt angelegentlich befürworteten Verbindungslinien:

1) von Podwysokie, im Anschlusse an die im Baue begriffene Staatsbahnlinie Halicz-Tarnopol über Rohatyn nach Chodorow,

2) von Rozwadów in Fortsetzung der Staatsbahnlinie Dembica-Rozwadów an einem Punkt der Hauptlinie der galizischen Carl-Ludwigbahn bei Przeworsk oder Rzeszów. Auch werde ich keinen Anstand nehmen, die bezüglichen Operate sobald als möglich dem löblichen Landesauschusse behufs der Beschlussfassung respective Antragstellung über die den gedachten Bahnprojecten aus Landesmitteln zuzuwenden Beitragsleistungen zu übermitteln.

In letzterer Beziehung mache ich übrigens schon jetzt darauf aufmerksam, dass in Anbetracht der vom löblichen Landesauschusse selbst bei wiederholten Anlässen geltend gemachten hervorragenden Wichtigkeit dieser beiden Bahnprojecte für die Landesinteressen die eventuelle Sicherstellung dieser Bahnbauten durch den Staat unter allen Umständen von der Zusicherung entsprechenden Beitragsleistungen des Landes und der Interessenten in Stammactien oder in Fonds perdus abhängig gemacht werden müsste.

Diese Beitragsleistungen des Landes und der Interessenten wären meines Erachtens für den Bahnbau von Podwysokie nach Chodorow entsprechend dem voraussichtlichen Kostenaufwande von rund 3,400.000 fl. zusammen mit jenem Betrage von 1,000.000 fl. welcher vom galizischen Landtage seinerzeit für die Ausführung der Flügelbahn von Potutory nach Brzeżany und nach Podhajce gewidmet worden ist, in Folge der geänderten Beschlussfassung des Landtages aber nunmehr in Ersparung gebracht wird, festzusetzen, für die Verbindungsbahn von Rozwadów nach Przeworsk oder Rzeszów aber mit etwa 500.000 fl. zu bemessen.

Eine wesentliche Förderung würden aber die vorgedachten beiden Bahnprojecte jedenfalls dadurch erfahren, wenn die galizische Landesvertretung sich entschliessen könnte, nach dem

1893 (D. u. p. Nr. 9) odnóg kolejowych z Potutor do Brzeżan i Podhajec, poprzednio wymienionym sposobem zapewnienia budowy połączeń kolejowych Podwysokie-Chodorów i Rozwadów-Przeworsk (Rzeszów).

Ponieważ wskutek odnośnego postanowienia galicyjskiej Reprezentacji krajowej, wymieniony w artykule II. powyższej ustawy warunek, oznaczający pomoc kraju i interesentów na rzecz pomienionych odnóg kolejowych w łącznej kwocie zł. 1,000.000 nie zostanie dopełniony, nie pozostaje na razie nic innego jak postarać się o zabezpieczenie budowy tych odnóg według postanowień galicyjskiej ustawy krajowej o kolejach lokalnych, a zalecam świątnemu Wydziałowi krajowemu wstawić przedewszystkiem ważną pod każdym względem odnogę z Potutor do Brzeżan w grupę tych galicyjskich linii lokalnych, które jeszcze w ciągu bieżącego lata przez organa krajowe mają być zbadane.

Co się tyczy tak zwanych kolei salinarnych, poruszonych również w cennym piśmie, to zastrzegam sobie decyzją jakoteż ewentualne dalsze postanowienia jakieby mogły nastąpić wskutek rokowań z c. k. Ministerstwem skarbu; na to jednak już teraz muszę zwrócić uwagę, że koleje te niezależnie od korzyści jakich wskutek ich budowy dla salin i lasów kameralnych spodziewać się należy, a natomiast ze względu na znaczniejsze lokalne obszary ciężenia ruchu do tychże linii, winny być zaliczone raczej do grupy kolei krajowych aniżeli do kolei leżących więcej w ogólnopaństwowym interesie.

Polecając powyższe wywody i uwagi uwzględnieniu świątnego Wydziału krajowego. oczekuję z prawdziwym zainteresowaniem się konkretnych wniosków z jakimi świątny Wydział krajowy ma w stosownym czasie wystąpić w sprawie wyżej wymienionych projektów kolejowych lub niektórych z pomiędzy nich.

Vorbilde des vom steiermärkischen Landtage in Bezug auf die Bahnprojecte Zeltweg-Wolfsberg, Unter Drauburg-Wöllau und St. Georgen-Rohitsch-Grenze eingehaltenen Vorganges ausser den obigen Beitragsleistungen auch noch die Garantie für jenen Capitalsbetrag, welcher in den ermittelten Erträgnissen der Bahnen voraussichtlich seine Bedeckung finden wird, ganz oder wenigstens theilweise auf sich zu nehmen.

Dagegen bin ich nicht in der Lage, die im Vorstehenden bezüglich der Sicherstellung der Bahnverbindungen Podwysokie-Chodorów und Rozwadów-Przeworsk (Rzeszów) erörterten Modalitäten nach dem Vorschlage des löblichen Landesausschusses auch auf die im Gesetze vom 26. December 1893 R. G. Bl. Nr. 9. vorgesehenen Abzweigungen von Potutory nach Brzeżany und nach Podhajce auszudehnen

Nachdem in Folge der bezüglichlichen Beschlussfassung der galizischen Landesvertretung die im Artikel II. des vorbezoogenen Gesetzes festgesetzte Bedingungen einer Beitragsleistung des Landes und der Interessenten zusammen von 1,000.000 fl. für die fraglichen Flügelbahnen nicht ertülit wird, erübrigt derzeit wohl nichts Anderes, als die Sicherstellung dieser Flügelbahnen auf Grund der Bestimmungen des galizischen Landes-Localbahn Gesetzes anzustreben und gebe ich dem löblichen Landesauschusse anheim, zunächst die in jeder Hinsicht wichtigen Abzweigung von Potutory nach Brzeżany in die Gruppe der noch im Laufe dieses Sommers durch Landesorgane zu studirenden Localbahnprojecte in Galizien einzubeziehen.

Bezüglich der in der geschätzten Eingabe gleichfalls zur Sprache gebrachten sogenannten Salinenbahnen behalte ich mir die Schlussfassung und eventuelle weitere Verfung auf Grund des mit dem k. k. Finanzministerium zu treffenden Einvernehmens vor, muss jedoch schon jetzt darauf aufmerksam machen, dass auch diese Bahnen ungeachtet der aus der Anlage derselben für das Salinen- und Forst-Aerar erhoffenden Vortheile mit Rücksicht auf die durch dieselben ermöglichte Einbeziehung beachtenswerther localen Verkehrsgebiete mehr in die Gruppe der Landesbahnen, als in jene der mehr im gesamtstaatlichen Interesse gelegenen Bahnen einzubeziehen wären.

Indem ich die vorstehenden Ausführungen und Anregungen der Berücksichtigung des löblichen Landesauschusses empfehle, sehe ich den seinerzeit zu erstattenden concreten Anträgen des löblichen Landesauschusses in Absicht auf die Sicherstellung der vorangeführten Bahnprojecte oder einzelnen derselben mit Interesse entgegen,

Alegat 5. do sprawozdania Wydziału krajowego do L. 72.541, z r. 1894.

Odpis

odezwy Wydziału krajowego z dnia 31. lipca 1894 L. 33.413|1894 do
JE. c. k. Ministra handlu w Wiedniu.

Ekscelencyo !

W częściowem załatwieniu reskryptu Wysokiego c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. czerwca 1894 r. l. 29.976 w sprawie najbliższej akcji, której celem jest wyjednanie pomocy materialnej kraju i państwa na rzecz poszczególnych linii kolejowych projektowanych w Galicyi, Wydział krajowy ma zaszczyt oznajmić Waszej Ekscelencyi co następuje:

Przyjmując zgodnie z opinią Waszej Ekscelencyi podział tych linii na dwie grupy, z których — ze względu na pożądane doprowadzenie budowy do skutku — jedna leżałaby przeważnie w zakresie starań kraju, a druga przeważnie w zakresie starań państwa, mamy zaszczyt zaznaczyć ze swej strony, że w sposobie finansowania linii obu tych grup, oraz poparcia finansowego takowych tak przez państwo, jak przez kraj, zdaje nam się potrzebną pewna wzajemność świadczeń, a pod tym właśnie względem, reskrypt Wysokiego c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. czerwca b. r. nasuwa nam niejakie wątpliwości co do interpretacji odnośnych postanowień tutejszej ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 D. u. kr. Nr. 42, o popieraniu kolei niższorzędnych.

Punkt b) §. 2. tej ustawy postanawia mianowicie, że określone w §. 1. tej ustawy poparcie kraju może być udzielane, jeżeli czynniki interesowane, t. j. państwo, powiaty, gminy, obszary dworskie i osoby prywatne, lub jeden tylko z tych czynników, zapewnią w sposób prawomocny pokrycie udziałami swymi co najmniej $\frac{1}{3}$ nominalnej wartości kapitału zakładowego odnośnej kolei, a to bądź á fond perdu, bądź w zamian za objęcie akcji zakładowych w pełnej ich nominalnej wartości, lub też jeżeli w formie prawomocnej zobowiążą się pokrywać co najmniej jedną trzecią raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie oraz planem wskazane umorzenie tegoż kapitału zakładowego.

Pomieniona ustawa zalicza więc państwo do czynników interesowanych, mających zapewnić co najmniej $\frac{1}{3}$ część kapitału zakładowego

projektowanej kolei niższorzędnej, bądź to udziałami á fond perdu, bądź w zamian za objęcie akcji zakładowych, bądź wreszcie gwarancją oprocentowania i umorzenia tejże części kapitału. Tak wskazany sposób poparcia państwowego w regule dla wszystkich kolei niższorzędnych, któreby także przez kraj miały być popartemi, znajduje zdaniem Wydziału krajowego zupełne uzasadnienie w korzyściach wszelkiego rodzaju, bezpośrednich i pośrednich, jakie z kolei niższorzędnych wynikają dla państwa i dla istniejących kolei państwowych.

Dla tego też w piśmie swoim z d. 8. maja b. r. L. 19.401., Wydział krajowy miał zaszczyt zaznaczyć, że w myśl wskazanego przez Waszą Ekscelencyę zadania wspólnej akcji państwa i kraju, t. j. dążenia do tego, aby koleje lokalne nie obciążały funduszków krajowych, staraniem Wydziału krajowego będzie ułatwić dostarczenie tej części kapitału, która o ile możności znalazłaby oprocentowanie i umorzenie w spodziewanym czystym dochodzie kolei. Pokrycie reszty kapitału, nie mogącej w regule liczyć na oprocentowanie, byłoby więc pozostawione państwu i interesentom miejscowym.

Takie jest i dzisiaj zapatrywanie Wydziału krajowego co do sposobu finansowania i poparcia kolei niższorzędnych, których doprowadzenie do skutku leżałoby w zakresie starań kraju, a to tem bardziej, że nawzajem, dla linii przedstawiających przede wszystkim interes ogólnopaństwowy, jako to dla linii Chodorów-Rohatyn-Podwysokie i Rzeszów, względnie Przeworsk-Rozwadów, Wysokie c. k. Ministerstwo handlu — mając prawdopodobnie na uwadze postanowienie ustępu pierwszego §. 3. powołanej już ustawy krajowej, według którego Sejm krajowy określa w każdym wypadku, czy budowie kolei niższorzędnej ma być udzielone poparcie w myśl §. 1., czy też w jakikolwiek inny sposób — żąda od kraju i interesentów ofiar á fond perdu, przekraczających nawet $\frac{1}{3}$ część kapitału potrzebnego do zbudowania wymienionych dwóch li-

ni w typie kolei niższorzędnych, który to typ, nie biorąc w rachubę wymogów strategicznych, najzupełniej odpowiadałby miejscowym stosunkom ekonomicznym i spodziewanemu na tych liniach ruchowi. Ze zaś proporcya udziału kraju stosować się może tylko do kosztów budowy kolei w typie ekonomicznym-niższorzędnym obliczonych, zastrzega to ustęp drugi §. 3. powołanej ustawy krajowej, który brzmi: „Kraj o tyle tylko ma się przyczyniać do finansowego poparcia budowy niższorzędnych kolei, o ile będzie potrzeba zapewnienia takiej budowy kolei, jakiej wymagać będzie regularny ruch zastosowany do wymogów miejscowych stosunków ekonomicznych“.

Jeżeli więc Wysokie c. k. Ministerstwo uważa za stosowne, aby na rzecz budowy proponowanych linii państwowych kraj i interesenci dostarczyli w zasadzie $\frac{1}{3}$ część tej sumy, jaka potrzebną by była do zbudowania tych linii w typie ekonomicznym niższorzędnym, zdaje nam się logicznem, żeby nawzajem dla linii krajowych, państwo łącznie z interesentami zapewniło co najmniej $\frac{1}{3}$ część kapitału potrzebnego do budowy kolei bądź to udziałami à fond perdu, bądź w zamian za akcye zakładowe, bądź gwarancją oprocentowania i umorzenia tejże części kapitału.

Odnosnie do poparcia przez kraj budowy kolei Chodorów-Podwysokie i Rzeszów względnie Przeworsk-Rozwadów, Wydział krajowy ma zaszczyt oświadczyć Waszej Ekscelencyi, że po otrzymaniu i rozpatrzeniu elaboratów pomienionych linii, których udzielenie zostało nam przez Wysokie c. k. Ministerstwo handlu zapowiedziane, ale jeszcze niedokonane, przedłożymy Wysokiemu Sejmowi nasze wnioski.

Co się tyczy jednak życzenia wyrażonego w reskrypcie Wysokiego c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. czerwca b. r., że „Eine wesentliche Förderung würden aber die vorgedachten beiden Bahnprojecte (Podwysokie-Chodorów und Rozwadów nach Rzeszów oder Przeworsk) jedenfalls dadurch erfah-

ren, wenn die galizische Landesvertretung sich entschliessen könnte, nach dem Vorbilde des vom steiermärkischen Landtage in Bezug auf die Bahnprojecte Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllau und St. Georgen-Rohitsch-Grenze eingehaltenen Vorgänge ausser den obigen Beitragsleistungen (circa 1,500.000 fl. à fond perdu) auch noch die Garantie für jenen Kapitalsbetrag, welcher in den ermittelten Erträgen der Bahnen voraussichtlich seine Bedeckung finden wird, ganz oder wenigstens theilweise auf sich zu nehmen“, — już teraz mamy zaszczyt oświadczyć, że nie moglibyśmy zalecać Wysokiemu Sejmowi przyjęcia jakiegokolwiek gwarancji dla linii budowanych przez państwo, które miałyby być przez kraj już w inny sposób finansowo poparte.

Odnosnie do projektu dwóch odnóg Potutory-Brzeżany i Potutory-Podhajce, których użyteczności nie zaprzeczamy, Wydział krajowy nie uważa za wskazane, żeby projekty te, lub jeden z nich tylko: Potutory-Brzeżany, były objęte programem, który w roku bieżącym Wyokie c. k. Ministerstwo handlu zamierzamy przedstawić, — a to z tego powodu, że 1) pilna potrzeba połączenia kolejowego Brzeżan i Podhajec nie jest już aktualną w obec tego, że okolica tamtejsza w bliskim czasie przeciętą będzie linią Halicz-Tarnopol, 2) odnogi te prędzej czy później stanowiąc będą mogły część trasy kolejowej, któraby prowadziła z jednego z punktów szlaku Lwów-Tarnopol, przez Brzeżany i Podhajce ku Monasterzyskom; nakoniec 3) miejscowi interesenci nie czynią dalszych kroków w celu przyspieszenia budowy tych odnóg.

Co się zaś tyczy t. z. kolei salinarnych, Wydział krajowy mniema, iż winien trwać przy zapatrywaniu, że doprowadzenie tych kolei do skutku leży głównie w interesie administracyi państwowej.

Przedkładając powyższe wywody i uwagi do łaskawego uwzględnienia Waszej Ekscelencyi, mamy zaszczyt ponownie wyrazić zamiar przedstawienia Waszej Ekscelencyi w odpowiednim czasie konkretnych wniosków co do poparcia kilku projektów kolei lokalnych w Galicyi.

O d p i s

odezwy Wydziału krajowego z dnia 17. października 1894 L. 55.182
do JE. c. k. Ministra handlu w Wiedniu.

Ekscelencyo!

Odnosnie do reskryptu Wysokiego c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. czerwca b. r. L. 29 976 i w ślad za odezwą naszą z dnia 31. lipca b. r. L. 33.413, którą wyraziliśmy zamiar przedłożenia Waszej Ekscelencyi wniosków co do poparcia kilku projektów kolei lokalnych w Galicyi, podpisany Wydział krajowy ma zaszczyt oznajmić Waszej Ekscelencyi co następuje:

Po przeprowadzeniu przez nasze organa wyczerpujących studyów technicznych i komercyjnych dla poszczególnych projektów, a mianowicie dla linii:

Trzebinia—Skawce,
Chabówka—Zakopane,
Łupków—Cisna,
Borki wielkie—Grzymałów,
Kołomyja Zaleszczyki
i Szeparowce—Delatyn,

jesteśmy obecnie w możności przedłożyć Waszej Ekscelencyi nasze wnioski celem ewentualnego zakończenia podjętych z Wysokiem c. k. Ministerstwem rokowań w sprawie koncesyi, sfinansowania, budowy i eksploatacyi wymienionych linii

Do niniejszej odezwy naszej dołączamy krótki memoriał o studyach technicznych i komercyjnych, dotyczących się przedłożonych przez nas projektów, z wykazaniem rezultatów osiągniętych na podstawie tychże studyów.

Stosownie do Wys. reskryptu L. 29.976/94 przewidujemy zastosowanie toru wąskiego dla tych linii, gdzie tego wymaga konfiguracja terenu i gdzie przy zastosowaniu toru normalnego na odpowiednią rentowność liczyć nie można. Linie te są:

Chabówka—Zakopane i Łupków—Cisna.

Na wybór wąskiego toru dla linii Chabówka-Zakopane wpłynęły warunki terenu; budowa normalnotorowej kolei nawet przy użyciu spadku 25% w tym terenie górzystym i usuwistym, wymagałaby wysokich nasypów, głębokich wykopów, znacznie-

szych obiektów, ewentualnie wiaduktów lub nawet tunelu na dziale wód przez co koszta budowy tak byłyby wysokie, że kapitał zakładowy nie mógłby znaleźć w dochodach eksploatacyi dostatecznego oprocentowania.

Dla linii Łupków-Cisna uważamy tor wąski jako bezwarunkowo wskazany, gdyż na tej linii, którą za górską kolej uważać należy, zastosowanie toru normalnego wymagałoby tak znacznego zwiększenia kosztów, że rentowność tejże byłaby wątpliwą.

Dla innych programem niniejszym objętych linii zastosowanie toru normalnego jest według naszego zdania jedynie racjonalne.

Linia Trzebinia-Skawce łączyć ma stacje istniejących kolei normalnotorowych: Trzebinia, Spytkowice, Wadowice i Skawce, zastosowanie więc wąskiego toru wymagałoby czterokrotnego przeładowywania i z tego względu jest wykluczonem.

Dla linii Borki wielkie-Grzymałów osiągnięta przez zastosowanie toru wąskiego oszczędność byłaby tak małą, że zaledwie wystarczyłaby na pokrycie kosztów przeładowywania i innych wydatków jak to w alegacie dołączonego sprawozdania, jest wykazaniem, a to dla tego, że teren którym rzeczona linia ma być przeprowadzoną wcale nie wymaga znacznych robót ziemnych.

Do linii Kołomyja-Zaleszczyki i Szeparowce-Delatyn stosuje się ta sama uwaga co do linii Borki wielkie-Grzymałów; niemniej przemawia tu za torem normalnym i ta okoliczność, że obie wymienione linii mają łączyć trzy bądź to istniejące, bądź to na pewno budować się mające linie kolejowe o torze normalnym, wskutek czego zastosowanie toru wąskiego wymagałoby kilkakrotnego przeładowywania.

Sprawdzony przez nasze organa kapitał nominalny potrzebny do budowy wymienionych linii, przedstawiamy w następującem zestawieniu:

L. porządkowa	Nazwa linii	Długość w kilometrach	Kapitał potrzebny dla		
			toru normalnego	toru wąskiego	Ogółem
1	Trzebinia-Skawce	49·5	2,500.000	—	2,500.000
2	Chabówka-Zakopane	47·0	—	1,400.000	1,400.000
3	Łupków-Cisna	27·4	—	700.000	700.000
4	Borki wielkie-Grzymałów	31·4	900.000	—	900.000
5	Kołomyja-Zaleszczyki	64·6	2,550.000	—	2,550.000
6	Szeparowce-Delatyn	28·9	850.000	—	850.000
	Razem .	248·8	6,800.000	2,100.000	8,900.000

Ułożenie teraźniejszego programu naszego oparliśmy na następujących zasadach:

1) Linie programem objęte odpowiadają ogólnym interesom kraju, a szczególnie ekonomicznym potrzebom odnośnych okolic.

2) Rachunki rentowności poszczególnych linii zestawione przez koncesjonariuszów, jakkolwiek takowe były bardzo optymistycznie przedstawiane, jakoteż te, które nam przez fachowe organa c. k. kolei państwowych dostarczone zostały, a następnie przez nasze organa zbadane i co się tyczy piętwszych, znacznie zredukowane, pozwalają jednak spodziewać się, że $\frac{2}{3}$ kapitału zakładowego znajdują w czystych dochodach (netto) stosowne oprocentowanie po 4% i umorzenie w ciągu trwania koncesyi.

3) Wychodząc z założenia, że kraj w regule zapewnić ma $\frac{2}{3}$ kapitału, przyjęliśmy jako zasadę przy oznaczeniu ogólnej sumy potrzebnej do budowy kolei lokalnych w najbliższym okresie, że roczna rata uchwalona przez Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 13. lutego 1894 w wysokości 300.000 złr. na przeciąg lat 75, odpowiednio skapitalizowana według przewidzianej w §. 8. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. (Dz. u. kr. Nr. 42) 4% stopy procentowej, po potrąceniu sumy ewentualnie użytą być mającej na subwencyonowanie niektórych przez Wysoki c. k. Rząd projektowanych kolei, wystarczy do zupełnego pokrycia gwarantowanego przez kraj kapitału budowy linii programem naszym objętych, a to bez względu na ich spodziewany czysty dochód.

Co do sfinansowania potrzebnego kapitału zakładowego przyjęliśmy założenie stosownie do §. 2. ustępu 6) wspomnianej ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893, że oprócz $\frac{2}{3}$ kapitału, zapewnionych przez kraj przy współdziałaniu finansowem banku krajowego, resztująca $\frac{1}{3}$ część pokrytą zostanie przez czynniki interesowane t. j. przez państwo, powiaty, obszary dworskie, gminy i prywatne osoby i że państwo ze względu na wielkie korzyści jakie dla niego przedstawiają linie programem naszym objęte pokryje z pomienionej $\frac{1}{3}$ części i tę kwotę także, której—o ile to będzie dostatecznie udowodnione—interesenci prywatni nie będą w stanie dostarczyć w zamian za akcje zakładowe w myśl ustawy krajowej o popieraniu kolei niższorzędnych.

Co się tyczy udziału finansowego interesentów w kosztach budowy omawianych linii, to oprócz ustnych oświadczeń na rzecz budowy linii Chabówka-Zakopane, Łupków-Cisna i Borki wielkie-Grzymałów, nie posiadamy jeszcze żadnych innych deklaracji; spodziewamy się jednak, że takowe w formie prawnej otrzymamy w najbliższym czasie.

Dla linii Trzebinia-Skawce, ubiegający się o koncesye oświadczył gotowość dostarczenia kwoty 400.000 złr. to jest połowy tej $\frac{1}{3}$ części kapitału, która ma być zebrana przez interesentów w zamian za akcje zakładowe.

Ubiegający się o koncesyę na budowę linii Chabówka-Zakopane oświadczył gotowość złożenia kwoty 230.000 złr. to jest połowy tej $\frac{1}{3}$ części kapitału nominalnego, która ma być dostarczoną przez interesentów w zamian za akcje zakładowe.

Dla linii Borki wielkie-Grzymałów kwota, którą interesenci obiecują dostarczyć w zamian za akcje zakładowe wynosi 90.000 złr.

Dla linii Łupków-Cisna zobowiązują się koncesjonariusze zapewnić całą $\frac{1}{3}$ część kapitału budowlanego w akcyach zakładowych t. j. 230.000 złr.

Co się tyczy kolei lokalnych Trzebinia-Skawce, Kołomyja-Zaleszczyki i Szeparowce-Delatyn to w braku na razie deklaracji ze strony koncesjonariuszów przyjmujemy, że kwota mająca być złożona przez czynniki interesowane, zostanie w połowie przez państwo, a w połowie przez innych interesowanych pokrytą.

W powyższem założeniu przedstawia się gwarancja kapitału budowy rzeczonych linii jak następuje:

L. porządkowa	Nazwa linii	Zabezpieczenie kapitału budowy								Razem	
		przez kraj w			przez czynniki interesowane						
		obligacyach	akcyach pierwszeństwa	akc. zakładowych	przez państwo w			przez strony prywatne			
obligacyach	akc. pierwszeńs.				akcyach zakładowych	obligacyach	akc. pierwszeńs.	akcyach zakładowych			
1	Trzebinia-Skawce . . .	1,700.000	—	—	—	—	400.000	—	—	400.000	2,500.000
2	Chabówka-Zakopane . . .	940.000	—	—	—	—	230.000	—	—	230.000	1,400.000
3	Łupków-Cisna . . .	—	470.000	—	—	—	—	—	—	230.000	700.000
4	Borki w. Grzymałów . . .	600.000	—	—	—	—	210.000	—	—	90.000	900.000
5	Kołomyja-Zaleszczyki . . .	1,700.000	—	—	—	—	425.000	—	—	425.000	2,700.000
6	Szeparowce-Delatyn . . .	570.000	—	—	—	—	140.000	—	—	140.000	850.000
	Suma . . .	5,510.000	470.000	—	—	—	1,405.000	—	—	1,515.000	8,900.000

Z tego przypadku :

na kraj	5,980.000 złr. . .	67 ⁰ / ₁₀
na interesentów } państwo	1,405.000 . . .	16 ⁰ / ₁₀
} strony pryw.	1,515.000 . . .	17 ⁰ / ₁₀
Ogółem	8,900.000 złr. . .	100 ⁰ / ₁₀

Wykazany w powyższem zestawieniu udział finansowy kraju może być uważany za ostatecznie oznaczony i zabezpieczony, z zastrzeżeniem ewentualnej w tym przedmiocie uchwały Wys. Sejmu.

Dwie inne sumy, to jest udziały państwa i interesentów mogą o tyle uleść zmianie o ile, by c. k. Rząd w myśl oświadczenia wyrażonego w reskrypcie Wysokiego c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. czerwca 1893 L. 29.976 byłby skłonny celem umożliwienia budowy tych linii pokryć ze skarbu państwa tę część udziału której interesenci pokryćby nie mogli wskutek tego udział państwa obliczony w naszym zestawieniu może być uważany tylko jako minimalny.

O ile więc Wysoki c. k. Rząd zgodzi się na nasze propozycje i o ile wyżej wskazane udziały interesentów będą prawomocnie zapewnione, kwestya sfinansowania programem objętych linii byłaby załatwioną.

Co się tyczy dalszych kwestyi, jako to, koncesyonowania, utworzenia towarzystw prywatnych, sposobu prowadzenia budowy i eksploatacyi tychże linii, to sprawy te zamierzamy uczynić przedmiotem osobnych rokowań, z Wys. c. k. Ministerstwem.

Pod tym względem zachodzi zdaniem naszym konieczna potrzeba porozumienia się z Wysokiem c. k. Ministerstwem co do niektórych zasadniczych kwestyi, omówionych bliżej w załączonym memoryale.

Wychodzimy z tego zapatrywania, że budowa i urządzenie tych kolei lokalnych przeprowadzone będą z największą oszczędnością stosownie do charakteru kolei niższorzędnych jakoteż, że budowle nowe, powiększenia budynków, torów, urządzeń stacyjnych, oraz innych potrzeb na stacjach zła-

czenia z liniami należącemi do państwa lub przez państwo zawiadowanemi, na jego koszt przeprowadzone zostaną; nakoniec, że przy ustanawianiu taryf i innych należności, które mają być od stron pobierane, pozostawioną będzie koncesyonaryuszom zupełna swoboda w granicach warunków koncesyi; i że w razie objęcia eksploatacyi przez c. k. koleje państwowe jak najdalej idące ulgi i ułatwienia będą stosowane.

Co do tej ostatniej kwestyi, w memoryale naszym przedkładamy Wys. c. k. Ministerstwu do rozważenia i ewentualnego zatwierdzenia formułę przez nas ułożoną celem ustanowienia wysokości wydatków na eksploatacyę w stosunku do spodziewanych dochodów brutto kolei.

Wreszcie sądzimy, że przyjscie do skutku omawianych linii zawisłem jest w pierwszym rzędzie od ulg i ułatwień, jakie przynieść powinna nowa ustawa państwowa o kolejach lokalnych, przyczem nadmienić należy, że popieranie tych przedsiębiorstw wieleby na tem zyskać mogło, gdyby państwo oprócz swego udziału finansowego, zechciało pewną część przez wybudowanie tychże kolei osiągniętych oszczędności wszelkiego rodzaju jakoteż z tejże samej przyczyny wynikających dla państwa i dla c. k. kolei państwowych zysków obrócić na korzyść tychże kolei lokalnych.

W załączonym memoryale i tę kwestyę bliżej omawiamy.

Ponieważ urzeczywistnienie podjętej przez kraj akcyi kolejowej jest dla niego potrzebą nagłą przeto mamy zaszczyt upraszać: Wasza Ekscelecencya raczy najlaskawiej przedłożyć do przyjęcia Wysokiej Radzie państwa, jeszcze w ciągu pierwszego okresu jej teraźniejszej sesyi, wynikające z naszych propozycyi wnioski, aby nam daną była możność przedstawienia z naszej strony Wysokiemu Sejmowi krajowemu, na zbliżającej się sesyi tegoż to jest z początkiem 1895 roku odpowiednich wniosków do uchwały odnośnej.

O d p i s

w przekładzie polskim memoriału technicznego dołączonego do odezwy Wydziału krajowego z dnia 17. października 1894 L. 55.182/94. wystosowanej do JE. c. k. Ministra handlu w Wiedniu.

Program pierwszego okresu akcji krajowej w zakresie popierania kolei lokalnych obejmuje następujące linie:

1. Trzebinia - Skawce
2. Chabówka - Zakopane
3. Łupków - Cisna
4. Borki w. - Grzymałów
5. Kołomyja - Zaleszczyki
6. Szeparowce - DeIatyn.

Łączna długość tych linii wynosi 248.8 km., zaś koszt ich budowy 8,900.000 zł.

Przedmiotem niniejszego memoriału jest:

1) umotywowanie zasad i dat, na których opierają się nasze obliczenia;

2) wykazanie i uzasadnienie rezultatów badań technicznych i komercyjnych, przeprowadzonych przez krajowe biuro kolejowe dla każdej poszczególnej linii.

Wychodząc z założenia, że projektowane koleje lokalne spowodują bardzo znaczny wzrost ruchu osobowego i towarowego na liniach c. k. kolei państwowych, z którymi łączyć się mają, przyjmujemy w zasadzie, że pewna część zysków z tego powodu przypadających kolejom państwowym, przeznaczoną będzie na rzecz kolei lokalnych.

Założenie powyższe jest tem uzasadnione, że w rzeczywistości każda osoba koleją lokalną jadącą, jak niemniej każda jednostka towarowa koleją lokalną przewieziona, przebywa w dalszym ciągu o wiele dłuższą drogę na głównych liniach c. k. kolei państwowych, wskutek czego dochód z tego ruchu wypływający przypada stosunkowo w znacznie większej części c. k. kolejom państwowym, aniżeli samym kolejom lokalnym.

W zupełności byłoby przeto usprawiedliwionem, jak zresztą znajdujemy podobne temu przykłady w niektórych krajach, by c. k. koleje państwowe uiszczają kolejom lokalnym premie za każdą oddaną im lub odebraną od tychże do dalszego przewozu osobę lub tonę towaru. Wyso-

kość tej premii oceniliśmy na 10 ct. od każdej osoby, a 15 ct. od każdej tony towaru, uzasadniając to w załączniku Nr. 1.

Dalszą kwestyą, którą w odezwie naszej do Wysokiego c. k. Ministerstwa poruszyliśmy byłoby ustanowienie pewnej formuły dla oznaczenia kosztów eksploatacyi, w tym wypadku, gdy c. k. koleje państwowe obejmują zarząd kolei lokalnej.

Wedle poniżej przedstawionej formuły kilometryczne koszta eksploatacyi pozostawałyby w związku z kilometrycznymi dochodami kolei.

Formuła ta jest następująca:

jeżeli przez **E** oznaczymy kilometryczny dochód (brutto) zaś przez **A** kilometryczne koszta eksploatacyi, to:

$$A = 800 + \frac{0.25}{1 + 0.0000262[E - 800]} [E - 800].$$

Przy ułożeniu powyższej formuły uwzględniliśmy zasady niejednokrotnie przez Wysoki c. k. Rząd zalecane, opierając się równocześnie na tem, że zarząd i ruch kolei lokalnych winien być jak najprostszyszy.

Formuła ta da się przeto zastosować do takich kolei lokalnych, dla których wskazanem jest urządzenie ruchu i zarządu w sposób jak najprymitywniejszy i których dochody kilometryczne nie przekraczają 6.000 zł.

Stałą cyfrę 800 zł. od kilometra, przyjętą jako minimum kilometrycznych wydatków, oznaczyliśmy na podstawie rzeczywistych danych (uzasadnienie w załączniku L. 2) z uwzględnieniem praktykowanych w Galicyi cen materiałów i robocizny; oprócz tego dla uzasadnienia powyższej cyfry przytaczamy w załączniku L. 2. cały szereg dat z wyników eksploatacyi licznych kolei niższorzędnych.

Co się tyczy podziału nadwyżki dochodów ponad 800 zł., to w naszej formule bierzemy w rachunek 0.25 tejże nadwyżki, a współczynnik ten

otrzymujemy z faktycznych rezultatów już istniejących kolei lokalnych w Austrii i Węgrzech.

W kwestyi tariff przyjęliśmy zasadę, że na każdej poszczególnej linii, tariffy dla przewozu osób zastosowane być powinny do stosunków miejscowych.

Co do przewozu osób i przesyłek wojskowych, jakoteż urzędników, szupaśników i poczty, przyjmujemy, iż w tym względzie specjalne umowy muszą być zawarte z Wysokim c. k. Rządem, przy czem wyraźnie zastrzegamy, że takie ulgi jakie na kolejach głównych przysługują podobnym transportom, żadną miarą nie mogłyby być przyznane na kolejach lokalnych i że przeciwnie, Wysoki c. k. Rząd, powodowany przewodnią myślą popierania kolei lokalnych w każdym kierunku, przyzna krajowym kolejom lokalnym jak najdalej idące wynagrodzenie za oddawane celom państwowym usługi.

Jako zasadę przyjęliśmy, że podróżnym nie przyznaje się bezpłatnego przewozu pakunków.

Dla przewozu towarów przyjmujemy tariffy idące najdalej do podwójnej wysokości stopy tariffowej c. k. kolei państwowych. Prócz tego bierzemy w rachunek należytość za manipulację w wysokości 4 centów za cetnar metryczny towaru.

Co się tyczy klasyfikacji towarów, trzymamy się w tym względzie w ogóle systemu c. k. kolei państwowych.

Dla kolei o wąskim torze, należytość za przeładowanie towarów na stacjach złączenia z kole-

jami normalnotorowemi wcielamy do jednostkowej kilometrycznej stopy tariffowej za przewóz.

Każdy z projektów przedłożonych nam przez interesentów został pod względem technicznym zbadany przez nasze organa, a rezultaty tych badań podajemy w specjalnych załącznikach, w których uwidocznione są dokonane przez nas obniżenia, względnie uzupełnienia wykazanych kosztów budowy.

Podobnie zbadane zostały także rachunki rentowności, przedłożone przez ubiegających się o koncesję projektantów, jak to miało miejsce przy linii Borki wielkie-Grzymałów. Dla linii Chabówka-Zakopane i Trzebinia-Skawce przyjęliśmy za podstawę naszych obliczeń rachunki rentowności zestawione przez organa c. k. kolei państwowych, zmieniając tylko przyjęte tam tariffy i obszary ciężenia. Co się tyczy linii Kołomyja-Zaleszczyki i Szeparowce-Delatyn, nie byliśmy w możności przeprowadzić wyczerpujących studyów komercyjnych, raz dla braku czasu, a powtóre dla braku przedłożenia nam odpowiednio i fachowo sporządzonego rachunku rentowności.

Linia Kołomyja-Zaleszczyki pozwala jednak spodziewać się dosyć korzystnych rezultatów; a chociaż na linii Szeparowce-Delatyn, stosunki mogą na razie mniej korzystnie się przedstawiać, nie jest wykluczonem, że z czasem czysty dochód obu tych kolei oprocentuje po 4% kapitał pierwszeństwa.

Linia Trzebinia-Skawce.

Budowa linii Trzebinia-Skawce projektowana jest przez centralny zarząd dóbr hr. Andrzeja Potockiego, który jako właściciel kopalń węgla w Sierzyszy jest bardzo interesowany w doprowadzeniu do skutku tej kolei.

Linia ta przedstawia wysoką ważność nie tylko dla interesów naszego kraju lecz również i państwa, w szczególności zaś c. k. kolei państwowych, gdyż wpłynie na podniesienie przemysłu tej ruchliwej i postępu domagającej się okolicy, a nadto tworząc połączenie nowych a bogatych pokładów węgla z liniami c. k. kolei państwowych, uwolni takowe od uciążliwej i kosztownej konieczności przewożenia obcą koleją węgla przeznaczonego do własnego użytku.

Prócz tego linia ta jest najkrótszym połączeniem w kierunku z północy na południe między Górnym Szląskiem a zachodnią Galicyą, a więc połączeniem Górnego Szląska ze znacznymi obszarami lasów na stokach zachodnich Karpat, wskutek czego zapewni w kierunku na północ rozwój ożywionego wywozu drzewa, które dzisiaj o wiele

dłuższą okrężającą drogę odbywać musi, aby się tam dostać.

Kolej ta jest 49.5 kilometrów długa, pod względem budowy i urządzenia projektowana jako normalnotorowa kolej lokalna.

Zastosowania wąskiego toru nie bierzemy dla niej na uwagę z tego powodu, że Wysokie c. k. Ministerstwo reskryptem L. 44.821/93 odnoszącym się do rezultatów rewizji trasy, zatwierdziło takową, a tem samem przyjęło w zasadzie tor normalny, jakoteż i z tego względu że przy linii, która stanowi połączenie kilku istniejących kolei normalnotorowych, użycie toru wąskiego wydaje się wykluczonem.

Koszta budowy tej linii zostały przez nasze organa zbadane i z uwzględnieniem zarządzonych, wżprzytoczonym reskryptem zmian niwelety i kierunku trasy odpowiednio zredukowane.

Rezultaty zarządzonej przez nas rewizji kosztorysu podajemy w załączniku Nr. 3.

Präliminowane przez koncesyonaryusza koszta budowy w kwocie 2,547.369 zł., dadzą się zredu-

kować na 2,410.000 zł., przyczem przyjmujemy 159.759 zł. na fundusz rezerwowy i 150.000 zł. na koszta złączenia.

Co się tyczy tych ostatnich, to z jednej strony wskazówki i zastrzeżenia Wysokiego c. k. Ministerstwa poczynione w odezwie z dnia 4. sierpnia 1893 L. 44821 w sprawie połączenia omawianej linii z c. k. koleją państwową w Spytkowicach i Skawcach, z drugiej zaś strony warunki stawiane przez kolej północną w sprawie złączeń w Trzebinii i Wadowicach, uniemożliwiają ustanowienie sumy kosztorysowej, bez poprzedniego stanowczego załatwienia tej kwestyi.

Dalsze trudności nasuwają się z powodu żądań Wysokiego c. k. Ministerstwa wojny, stojących w sprzeczności z charakterem niższorzędny projektowanej kolei, a które to żądania zwiększyłyby znacznie koszta budowy.

Należy przypuszczać, że wyrażone w powyżej przytoczonym piśmie z dnia 4. sierpnia 1893 ówczesne zapatrywania Wysokiego c. k. Ministerstwa zmieniły się w duchu ułatwienia i umożliwienia budowy kolei lokalnych, i że dzisiaj nie stoi już nic na przeszkodzie załatwieniu tej sprawy w sposób słuszny.

Na podstawie tego założenia i powyżej wspomnianego kapitału budowlanego można oznaczyć kapitał nominalny na 2,500.000 zł. Przyjmujemy że $\frac{2}{3}$ tego kapitału t. j. 1,700 000 zł. pokryte będą przez kraj. Resztująca zaś trzecia część t. j. 800.000 zł., ma być dostarczoną przez interesentów wraz z rządem.

Koncesyonaryusz oświadczył gotowość pokrycia 400.000 bądź w zamian za akcje zakładowe *à pari*, bądź też obejmując gwarancją dochodów.

Przypada zatem i na państwo zapewnienie 400.000 zł. Kwota ta w stosunku do korzyści, jakieby dla rządu wynikły z przyjęcia do skutku tej kolej, jest za nisko oszacowaną.

Kwota zapewniona przez kraj, przedstawia przy kursie emisyjnym 95% kapitał wartości 1,615.000 zł., do tego zapewniona przez interesentów $\frac{1}{3}$ *à pari* 800.000 zł., razem 2,415.000 zł.

Kwota ta wystarcza w zupełności do pokrycia wykazanych przez koncesyonaryusza, a przez nas sprawdzonych kosztów budowy.

Przy zestawieniu rachunku rentowności posługiwaliśmy się datami, przesłanymi nam w krótkiej drodze przez krakowską Dyrekcyę c. k. kolei państwowych, jak to w załączniku Nr. 4. jest przedstawione

Zestawienie rachunku rentowności oparte na badaniach w granicach obszaru ciężenia tejże linii nie mogło być przeprowadzone, a to dlatego, że granica takiego obszaru dla tej linii nie da się oznaczyć.

Przyjęte do naszego rachunku taryfy, są te same jak przy c. k. kolejach państwowych, zaznaczamy jednak iż należałoby wziąć na uwagę, czy nie byłoby korzystniej oznaczyć w koncesyi wyższe jednostki taryfowe, aniżeli te, jakie barometrem kolei państwowych są objęte.

Przyjmujemy, że przewożenie pakunków bez odpowiedniej opłaty nie będzie podróżnym dozwolone, jakoteż, że c. k. koleje państwowe będą płaciły premie nowej kolei lokalnej za ruch związkowy przechodowy (*Anschlussverkehr*) a to w wysokości 10 ct. za każdego podróżnego, a 15 ct. za każdą tonę.

Wychodząc z założenia, że eksploatacyę tej linii obejmuje zarząd c. k. kolei państwowych, koszta eksploatacyi oznaczone zostaną na podstawie wspomianej już formuły:

$$A = 800 + \frac{0.25}{1 + 0.0000262[E - 800]} [E - 800].$$

Z uwagi na to co wyżej powiedziano, dochody brutto przedstawiają się w wysokości 181.220 zł. koszta eksploatacyi 75.035 „

pozostaje . 106 185 „
jako czysty dochód.

Do oprocentowania kapitału pierwszeństwa po 4% i umorzenia tegoż w przeciągu lat 75 potrzeba rocznej raty 73.100 zł.

Pozostaje jako czysty dochód 33.085 „
która to kwota oprocentuje jeszcze akcje zakładowe po 4.14%.

Linia Chabówka - Zakopane.

Budowę tej linii projektuje właściciel Zakopanego hr. Wł. Zamoycki, a domagają się jej równocześnie właściciele ziemscy, powiat i gminy.

Linia ta jest niermiernej wagi ze względu na podniesienie powszechnie znanego zdrojowiska Zakopanego, które już dzisiaj licznie jest odwiedzane, jak nie mniej ze względu na rozwój przemysłu i gospodarstwa lasowego tamtejszej okolicy. Przyłączamy się też w zupełności do wyводу uzasa-

dnienia ekonomicznego budowy tej linii, jakie projektant ubiegający się o koncesyę w sprawozdaniu technicznym przedłożył.

Linia ta 47 km. długa, projektowana jest o torze wąskim, z powodu słusznych, a przez projektanta w sprawozdaniu technicznym wyłuszczonej motywów.

Przedłożone przez projektanta studyum o ewentualnem zastosowaniu toru normalnego umocniło

w nas przekonanie, że ze względu na nadzwyczajne trudności terenną a tem samem na bardzo znaczne koszta zastosowanie toru wąskiego jest jedynie racjonalne dla tej linii.

Koszta budowy kolei o wąskim torze wynoszą na kilometr bieżący 29.000 zł., podczas gdy budowa tejsze linii przy zastowaniu toru normalnego wymagałaby wedle dat podanych przez samego projektanta na kilometr bieżący 69.000 zł.

Naszem zdaniem cyfra ta jest stanowczo za niską i mamy słuszne powody do twierdzenia, że budowa kolei o torze normalnym w tym tak urwistym i w wielu miejscach usuwistym terenie nie da się wykonać za niższą cenę jak 80.000 zł. od kilometra.

W załączniku Nr. 5. podajemy rezultaty zarządzonych przez nas badań kosztorysu budowy w wysokości 1,383.210 zł., dadzą się zredukować na 1,353.340 zł., kapitał nominalny można więc oznaczyć na 1,400.000 zł.

Przy oznaczeniu tego kapitału przyjęliśmy jako założenie, że kraj obejmując obligacje, pokryje $\frac{2}{3}$ takowego w wysokości 940.000 zł. co przy kursie emisyjnym 95% przedstawia wartość 893.000 zł.

Resztująca zaś $\frac{1}{3}$, która ma być przez interesentów pokryta w zamian za objęcie akcji zakładowych al pari wynosi	460.000 zł.
doliczając do tego	893.000 „
<hr/>	
otrzymujemy kapitał rzeczywisty do budowy potrzebny	1,353.000 zł.

która to kwota w zupełności do pokrycia kosztów budowy wystarcza.

Co do zapewnienia tej $\frac{1}{3}$ części, która być dostarczoną przez interesentów, przyjmujemy, że połowę tejsze $\frac{1}{3}$ części t. j. 230.000 zł. pokryje projektant ubiegający się o koncesję, do czego gotowość swą oświadczył.

Drugą połowę będzie musiał pokryć rząd przez objęcie akcji zakładowych albo a fond perdu.

Żądanie to jest uzasadnione niezmiernem znaczeniem jakie linia ta dla interesów państwowych, a w szczególności dla c. k. kolei państwowych przedstawia.

Rachunek rentowności oparty został na danych dostarczonych nam przez c. k. koleje państwowe, w których poczyniliśmy tylko nieznaczne zmiany pod względem ilości przewozu jak to w załączniku Nr. 7 jest przedstawione.

Odstąpiliśmy jednak od jednostek taryfowych, przez organa c. k. kolei państwowych przyjętych z tego powodu, że taka stopa taryfowa nie zapewniłaby wcale rentowności tej kolei, dlatego też podwoiliśmy jednostkę stopy taryfowej dla ruchu towarowego.

Na podstawie powyższego założenia otrzymujemy następujące taryfy dla przewozu osób:

I klasa	4'5 ct.
II „	3 „
III „	2 „

Dla przewozu towarów otrzymana przeciętna jednostka wynosi 4'66 ct. za ton kilometr., aby zaś i należytość za przeładowanie wziąć w rachubę, rozdzieliliśmy odpowiednio takową i podnieśliśmy kilometryczną jednostkę taryfową na 5'4 ct.

Oprócz tego projektowane jest pobieranie należytości za manipulację w wysokości 4 ct. od cetnara metrycznego towaru.

Przyjmujemy, że podróżnym nie będzie w zasadzie przyznany bezpłatny przewóz pakunków jakoteż, że c. k. koleje państwowe będą płaciły kolei lokalnej premie za ruch związkowy, a to w wysokości 10 ct. od osoby, a 15 ct. od tony towaru włącznej kwocie 10.773 zł. rocznie.

Na podstawie powyż przytoczonych cyfr otrzymujemy dochód brutto	111 405 zł.
wydatki wynoszą wedle proponowanej przez nas formuły	59.793 „
która to kwotą objęte są koszta przeładowania	2.888 zł.
jakoteż koszta ogólnego zarządu	1.657 „

Pozostały więc czysty dochód wynosi 51.612 zł.

Ponieważ zaś kapitał pierwszeństwa wynosi 940.000 zł. i na oprocentowanie po 4% oraz umorzenie w ciągu trwania koncesyi potrzebuje kwoty 40.420 zł., pozostały więc czysty dochód dla kapitału akcji zakładowych wynosi więc 11.192 zł.

Objęcie zatem pomienionej linii programem akcji krajowej jest zupełnie uzasadnione.

Linia Łupków - Cisna.

Budowa tej kolei zamierzona jest przez grupę właścicieli lasów a to głównie dla tego, aby umożliwić eksploatację prawie dziewiczych obszarów leśnych, które teraz niemal żadnego zbytu nie mają.

Linia powyższa będzie urządzoną dla ruchu dziennego tak osobowego jak i towarowego i jako kolej lokalna o torze wąskim (0'76) budowaną.

Użycie toru wąskiego jest koniecznem ze względu na konfigurację terenu, jakoteż ze względu na ogólny charakter tej linii, jako kolei dowozowej.

Sprawdzone i sprostowane przez nas koszta budowy wynoszą 676.500 zł.

Przyjmujemy z góry przy złączeniu tej linii czy to w Łupkowie czy w jakim innym punkcie

linii głównej nie napotkamy na żadne utrudnienia ani ze strony c. k. kolei państwowych, ani też ze strony innych kompetentnych organów administracyjnych, oraz, że ewentualnie c. k. kolej państwowa sama zechce pokryć kosztą wspomnianego złączenia.

Jako podstawę przyjmujemy, że kraj zapewni $\frac{2}{3}$ kapitału nominalnego t. j. 470.000 zł. wzamian za akcje pierwszeństwa, resztującą zaś $\frac{1}{3}$ 230.000 zł. dostarczą sami interesenci.

Ogólny kapitał nominalny wynosi zatem 700.000 zł.

Przyjęliśmy w tym wypadku akcję pierwszeństwa zamiast obligacji dlatego że dochody kolei tej zależne są od eksploatacji lasów, która trwać będzie przez czas nie dający się ściśle oznaczyć, należy więc mieć na oku okres umorzenia, a potrzebna na ten cel roczna rata może być uzyskaną tylko zapomocą odpowiedniego rozdziału zysków w formie superdywidendy.

Z tego też powodu nie należy liczyć na pomoc materyjalną rządu a to tem bardziej że sami interesenci obowiązują się dostarczyć ustawą przepisana $\frac{1}{3}$ część kapitału nominalnego.

Rachunek rentowności zestawiony został na podstawie fachowej opinii c. k. radcy dworu i byłego dyrektora domen i lasów p. Józefa Glanza.

Obszar ciężenia projektowanej kolei, oznaczony został na podstawie tejże opinii jakoteż z uwzględnieniem warunków racjonalnego gospodarstwa lasowego, przyczem ilości drzewa przeznaczone do wyrębu i wysyłki projektowaną koleją jak najściślej zostały obliczone.

W załączniku Nr. 10 podajemy rezultaty naszych komercyjnych obliczeń. Przy oznaczeniu dochodów braliśmy w rachubę tylko ruch drzewa bez uwzględnienia przewozu innych towarów ani ruchu osobowego.

Taryfy przyjęliśmy następujące:

Za t o n o k i l o m e t r drzewa budowlanego i materyału rzniętego 9 ct., zaś drzewa opałowego 4·5 ct

Następnie tak jak i przy innych liniach bierzemy w rachubę że c. k. koleje państwowe uiczać będą i tej kolei lokalnej premie w wysokości 15 ct. od każdej tony.

Przy oznaczeniu wydatków użyliśmy również poprzednio omówionej i uzasadnionej formuły:

$$A = 800 + \frac{0.25}{1 + 0.0000262[E - 800]} [E - 800]$$

wychodząc z założenia, że linia ta dla ogólnego publicznego ruchu urządzoną zostanie.

Zastrzegamy jednak, że gdyby ruch projektowanej linii ograniczonym został tylko do przewozu

towarów w pełnych ładugach wagonowych, to koszt eksploatacji obliczone na podstawie powyższej formuły znacznieby się dały zredukować; z tego więc powodu należy uważać otrzymaną na podstawie powyższych obliczeń cyfrę wydatków jako najwyższą (maximum) a obliczony czysty zysk (minimum).

Na podstawie powyższych dat dochody brutto w pierwszym 20-letnim okresie wynoszą 70.850 zł., kosztu eksploatacji 38.450 zł., pozostaje przeto czysty dochód 32.400 zł.

Ponieważ na oprocentowanie kapitału pierwszeństwa po 4% i umorzenia takowego w przeciągu lat 30 potrzeba 5·78% t. j. 27.200 zł., to pozostaje jeszcze 5.200 zł. czyli 2·26% na oprocentowanie akcji zakładowych jako czysty dochód.

Dla następnego dziesięcioletniego okresu ruchu przedstawia się rentowność jak następuje:

dochód brutto	172.100 zł.
wydatki	65.655 „
czysty dochód	106.445 zł.
odtrąciwszy od tego annuitety potrzebne na umorzenie i oprocentowanie akcji pierwszeństwa	27.200 „
pozostaje	79.245 zł.
jako czysty dochód.	

Z tego czystego dochodu należy oprocentować akcje zakładowe po 5% t. j. 11.500 zł. pozostawałaby zatem jeszcze pewna superdywidenda do rozdziału między akcje zakładowe i akcje pierwszeństwa, jakoteż do utworzenia funduszu budowlanego funduszu rezerwowego dla przedłużenia projektowanej linii do Wietliny.

Przedłużenie to wynosiłoby około 20 kilometrów, przyjmując więc kosztu budowy po 28.000 zł. na kilometr potrzeba ogólnego kapitału wynosić będzie 560.000 zł., czyli że rocznie trzeba z czystego dochodu obrócić na ten cel 56.000 zł.

Odstąpiliśmy dlatego od wypuszczenia obligacji, chociaż koncesya na lat 75 udzieloną będzie, że sądzimy, iż po zupełnem umorzeniu akcji pierwszeństwa w 30 latach, kolejowy fundusz krajowy będzie mógł mieć pewien udział w czystych zyskach przez wypuszczenie w obieg akcji użytkowych (Genusscheine).

Powyższe w ogóle uwagi, jakoteż potrzeba popierania przemysłu krajowego przez umożliwienie dostarczenia mu laniego kapitału, motywują dostatecznie objęcie linii Łupków-Cisna obecnym programem akcji krajowej.

Linia Borki wielkie-Grzymałów.

Budowa tej linii zamierzona jest przez grupę właścicieli większych posiadłości, a tem uzasadnioną że ta linia jest niezmiernie wagi dla tamtejszej, jednej z najurodzajniejszych części kraju. Nadto doprowadzenie do skutku tej linii, koniecznem jest dla tamtejszej okolicy celem podniesienia rolnictwa i powołania do życia niezbędnego tamże przemysłu cukrowniczego.

Linia ta 31 kilometrów długa, projektowaną jest o torze normalnym, z charakterem kolei niższej, nie uwzględniając użycia takowej do celów wojskowych.

Sprostowany przez nas kapi.ał normalny (załącznik 11.) wynosi 900.000 zł., z czego przypada na rzeczywiste wydatki 810.000 zł., a 90.000 uważać należy jako fundusz dyspozycyjny do pokrycia nieprzewidzianych wydatków i do utworzenia kapitału rezerwowego potrzebny.

W myśl pisma Wysokiego c. k. Ministerstwa handlu L. 29.967 z dnia 15/6 b r rozpatrywaliśmy kwestyę zastosowania toru wąskiego do tej kolei i doszliśmy do przekonania, że w tym konkretnym wypadku użycie toru wąskiego nie przedstawia żadnych korzyści, co przypisać należy charakterowi i konfiguracji terenu, przez który projektowana kolej ma być poprowadzoną, a mianowicie temu, że nie można użyciem ostrych łuków zmniejszyć robót ziemnych.

Oszczędność osiągnięta przez zastosowanie toru wąskiego ogranicza się na zmniejszeniu szerokości korony, względnie przekrojów poprzecznych, oraz na zmniejszeniu wagi szyn i wynosi ogółem około 91.000 zł. to znaczy na kilometr około 2.900 zł.

Natomiast ponieważ przy zastosowaniu wąskiego toru nie można liczyć na posiłkowanie się taborom c. k. kolei państwowych, wraze chwilowego wzrostu ruchu, przeto należy tu wziąć w rachubę takie pogotowie taboru, któreby wszelkiem zapotrzebowaniom i wymogom odpowiedziało, jakoteż urządzenia potrzebne do przeładowywania na stacyi złączenia, wskutek czego wykazana powyżej oszczędność redukuje się okragło na 39.000 zł., czyli nominalnie na 40.000 zł., co odpowiada rocznej rencie w wysokości 1.900 zł.

Wziąwszy jednak na uwagę zwiększenie wydatków powodowane przeładowywaniem wszelkich towarów jakoteż kosztami utrzymania i naprawy zwiększonej ilości taboru, które około 4.700 zł. rocznie wynosić będzie, otrzymujemy na niekorzyść toru wąskiego rocznie około 2.800 zł.

Ekspluatacya tej kolei prowadzoną będzie przez c. k. koleje państwowe na podstawie zawrzed

się mającej umowy, przyczem do oznaczenia wydatków zastosować należy kilkakrotnie wspomnianą już formułę:

$$A = 800 + \frac{0.25}{1 + 0.0000262[E - 800]} [E - 800]$$

W umowie tej należy przyjąć również za podstawę, że koncesyonaryuszowi przysługuje prawo ustanowienia taryf, niezależnie od norm przyjętych przy c. k. kolejach państwowych.

Taryfy przyjęte za podstawę naszego rachunku rentowności są następujące:

za osobokilometr

I klasa 4.5 ct.

II " 3 "

III " 2 "

Przewozu pakunków bez odpowiedniej opłaty nie uwzględnia się.

Taryfowa jednostka za przewóz przesyłek pospiesznych i pakunków wynosi 2 ct. za cetnar metryczny.

Dla przewozu towarów przyjęta stopa taryfowa wynosi dla każdej poszczególnej klasy prawie dwa razy tyle, co odpowiednia jednostka taryfowa na c. k. kolejach państwowych, czyli w przecięciu 5.55 ct. za tonokilometr.

Do obliczenia rozmiarów ruchu, przyjęliśmy za podstawę ruch obecnie do istniejących stacyi kolei Karola Ludwika ciężący i podzieliśmy takowy w stosunku do powierzchni i ilości mieszkańców obszaru ciężenia projektowanej kolei uwidocznionego w załączniku Nr. 14, nie biorąc przy tem w rachubę napewno oczekiwanego zwiększenia istniejącego ruchu wskutek przyjscia do skutku pomienionej kolei.

Również nie uwzględniono ruchu, jaki powstanie między własnymi stacyami tejże kolei, a to z braku dat opartych na pewnych podstawach.

W załączeniu podajemy wyniki sprawdzonych przez nasze organa rachunków rentowności, które wykazują dochody brutto całej linii na 63.595 zł. czyli na kilometr 2.025 zł.

Rachunkiem rentowności objęte są premie, jakie c. k. koleje państwowe kolei lokalnej za ruch związkowy uiszczą będą, a to w kwocie 6.170 zł.

Wydatki na podstawie kilkakrotnie wspomnianej formuły obliczone wynoszą 34.446 zł. czyli na kilometr 1.097 zł., do czego doliczyć należy koszt ogólnego zarządu w kwocie 1.033 zł.

Ogół wydatków wynosi zatem 35.479 zł.

A więc czysty dochód . . . 28.116 zł.

Ponieważ kapitał nominalny wynosi 900.000 zł i składa się z obligacji w kwocie 600.000 zł. i akcji zakładowych 300.000 zł., przeto na procentowanie kapitału pierwszeństwa po 4% i umorzenie w czasie trwania koncesyi potrzeba użyć z czystego dochodu 25.800 zł.

pozostaje zatem na rzecz akcji zakładowych nadwyżka 2.316 zł. która jednak zapewne się zwiększy.

Założenie to opiera się na spodziewanem zwiększeniu ruchu wskutek zamierzonej przez koncesyonaryuszów budowy cukrowni.

Linia Kołomyja - Stefanówka (Zaleszczyki).

Połączenie Kołomyi z Zaleszczykami projektowane jest przez dwie różne grupy interesentów, z których każda swój projekt nam przedłożyła.

Pierwsze konsorcjum z baronem Jakóbem Romaszkanem na czele zamierza budowę linii o łącznej długości 70,5 km., która wychodząc z Kołomyi kończyłaby się w Zaleszczykach lub też w miejscowości Kostrzyżówka po prawej stronie Dniestru naprzeciw Zaleszczyk położonej.

Drugi przez Kołomyjskie lokalne koleje przedłożony projekt ma na celu połączenie Kołomyi z projektowaną koleją lokalną Łużany - Zaleszczyki na stacyi Stefanówka; długość tej linii wynosiłaby 64,6 km.

Ponieważ dotychczas nie doszliśmy do stanowczego porozumienia z żadną z dwóch grup, zaś wybór między jednym a drugim projektem zależnym jest od dalszych pertraktacji, uwzględniając jednak, że przy obydwu projektach prawie te same kierunki i wzniesienia trasy są zastosowane, wzięliśmy jednen z dwóch, a mianowicie drugi pod rozwagę.

Wynikające z naszych spostrzeżeń rezultaty i wnioski mogą być następnie zastosowane do jednego z dwóch, a mianowicie do tego projektu, który programem akcji krajowej objęty zostanie.

Przyjmując, że budowa linii Łużany - Zaleszczyki przyjdzie do skutku, to przy założeniu powyżej przez nas wspomnianem długość linii wynosić będzie 64,6 km., gdyby to jednak nie nastąpiło w takim razie długość ta wynosiłaby 70,5 km.

Linia Kołomyja - Stefanówka (Zaleszczyki) projektowaną jest jako kolej lokalna o torze normalnym; zastosowanie toru wąskiego wykluczonem jest z tego względu, że linia ta łączyć ma normalnotorową kolej istniejącą z drugą koleją projektowaną również o normalnym torze.

Z długości linii Kołomyja - Stefanówka przypada na terytorjum Galicyjskie 57,0 km.
" " Bukowińskie 7 " "
Przeto razem 64,6 km.

Linia ta będzie budowaną i urządzoną dla ruchu dziennego osobowego i towarowego i to dla chyżości 30 km. na godzinę.

W załączniku Nr. 15 podajemy wyniki badań kosztorysu przedłożonego przez projektanta, poczynione przez nasze organa.

Rzeczywiste koszty budowy obliczone na podstawie powyższej wynoszą dla całej linii 2,465.000 złr. to jest 38.158 " na kilometr.

Z tego przypada na Galicyę 2,175.000 złr.
" " " Bukowinę 290.000 "

"Pod względem sfinansowania nie otrzymaliśmy dotąd odnośnych deklaracji od żadnej grupy, dlatego przyjmujemy, że dostarczenie potrzebnego kapitału i przy tej linii nastąpi w ten sposób, jak przy innych, a mianowicie, że kraj zapewni $\frac{2}{3}$ kapitału nominalnego, a reszta pokryta zostanie przez państwo i inne czynniki interesowane.

Kapitał nominalny oznaczony został na 2,550.000 złr., na kraj przypada 1,700.000 złr., na interesentów 850.000 złr.

Kapitał nominalny dostarczony przez kraj w zamian za obligacje pierwszeństwa wynosić będzie przy kursie emisyjnym 95% 1,615.000 złr. z czego przypada:

na Galicyę 1,400.000 złr.
na Bukowinę zaś 215.000 złr.
do tego kapitał mający być dostarczony przez interesentów w zamian za objęcie *al pari* akcji zakładowych. 850,000 złr.

Zatem razem 2,465.000 złr.

który zupełnie wystarcza do pokrycia wyżej wymienionych kosztów.

Przy obliczaniu rentowności omawianej kolei lokalnej trzymaliśmy się tych samych zasad w przedmiocie taryf, premii przez c. k. koleje państwowe uiszczających oraz użycia formuły kosztów eksploatacji, co przy liniach poprzednio omówionych, a programem naszym objętych.

Musimy jednak nadmienić, że ani pierwsza, ani druga grupa nie dostarczyła nam wcale wyczerpujących i na pewnych podstawach opartych rachunków rentowności. Dla proejktu przedłożonego przez koleje kołomyjskie miał przeprowadzić rachunek rentowności starszy inspektor stacyonowany w Czerniowcach p. Brühl, a to na mocy odnośnego polecenia c. k. Generalnej Dyrekcji kolei

państwowych w myśl wysokiego reskryptu L. 29.976 z dnia 15. czerwca 1894.

Udzielenie takowego polecenia opóźniło się prawdopodobnie z powodu okoliczności nieznanych nam tak, że pomieniony p. nadinspektor nie był w stanie odpowiedzieć na czas zadaniu, które mu było powierzane.

W braku więc dat pewnych opiera się projektant na formule Plessnera, podanej w jego broszurze: „Anleitung zur Ermittlung der Betriebs-einnahmen und Ausgaben der Localbahnen“. Berlin, Seydel 1873. Seite 64.

Naszem zdaniem, użycie tej formuły w tym wypadku nie jest uzasadnione i sądzymy, że dokładne obliczenia, jakich zresztą bez wątpienia p. Brühl dostarczy, są konieczne. W braku tego musimy na razie ograniczyć się na pobieżnym i ogólnym ocenieniu spodziewanego ruchu i wyników takowego, jakoteż na przybliżonym porównaniu z kolejami lokalnymi już istniejącymi, a w podobnych warunkach położonymi. Jako minimum jednak spodziewanego ruchu przyjmujemy:

Ruch osobowy:

75.000 osób o 1,950.000 osobokilometrach a 2:1 ct. 40.950 złr.

Ruch towarowy:

60.000 ton, o 1,950.000 tonokilometrach a 4:3 ct. 83.850 złr.

należności za manipulację

20.000 ton \times 0.40 8.000 „

razem 91.850 „

Premie od c. k. kolei państw.:

za osoby 37.500×0.10 . . . 3.750 złr.

za towary 30.000×0.15 . . . 4.500 „

razem 8.250 „

przeto suma dochodów „brutto“ . . . 141.050 złr.

czyli na kilometr . . . 2.183 złr.

Koszta eksploatacyi obliczonej na

podstawie formuły:

$$A=800 + \frac{0.25}{1+0.0000262} [E-800] [E-800]$$

wynoszą na km. 1.134 złr.

przeto na całą linię . . . 73.256 „

zarząd zaś ogólnego zarządu

3% kosztów eksploatacyi t. j. 2.194 „

przeto ogółem 75.450 złr.

Zostaje zatem czysty dochód . . . 65.600 złr.

Cały kapitał nominalny wynosi

2,250.000 złr., ponieważ najmniej

$\frac{2}{3}$ jako walory pierwszeństwa wy-

puszczone będą, przeto na opro-

centowanie po 4% i umorzenie

kapitału pierwszeństwa potrzeba

raty rocznej 73.000 „

posostałby zatem jeszcze brak . . . 7.500 złr.

do oprocentowania i umorzenia kapitału pierwszeństwa.

Można jednak liczyć na pewno, że rezultat rozpoczętych już szczegółowych studyów komercyjnych, przewyższy znacznie ruch przyjęty przez nas jako minimalny i nie wątpimy, że dochody tej linii oprocentują i umorzą $\frac{2}{3}$ kapitału budowy.

Linia Kołomyja - Szeparowce - Delatyn.

Połączenie Kołomyi z Delatynem projektowane jest przez dwie różne grupy.

Pierwsza z baronem Romaszkanem na czele przedłożyła nam projekt linii lokalnej o własnym szlaku, która to linia odgałęzia się od stacyi Delatyn, linii Stanisławów-Woronienka i przebiegłszy 37.7 km. dosięga stacyi Kołomyja linii Lwowsko-Czerniowieckiej.

Trasa projektu drugiej grupy to jest Towarzystwa kolei Kołomyjskich jest krótszą, gdyż wynosi tylko 28.9 km. wychodzi ona ze stacyi Szeparowce istniejącej kolei lokalnej i dochodzi do 20 km. użytkując gościniec rządowy; stąd podąża już dalej własnym szlakiem aż do stacyi Delatyn linii Stanisławów-Woronienka, której dosięga po dwukrotnem przejściu Prutu.

Z powyżej przytoczonych dwóch projektów, wybrał Wydział krajowy do programu akcyi krajowej projekt tańszy to jest ten, który ma być drogą prowadzony.

Kwestya finansowego poparcia jednego lub drugiego konsorcyum zależną jest od przedłużenia pomienionych linii do Horodenki względnie do Zaleszczyk. Po rozstrzygnięciu kwestyi tego przedłużenia, jakoteż po zredukowaniu kosztów budowy tej linii przez pierwszą grupę będzie mógł Sejm powziąć jaką uchwałę w tej sprawie.

Z tych względów wzięliśmy pod rozważę linię projektowaną na gościńcu rządowym.

Linia ta, projektowana jest pod względem budowy i urządzenia jako kolej o torze normalnym dla ruchu dziennego osobowego i towarowego. Badane przez nasze organa koszta budowy wynoszą po sprostowaniu uwidoczniomem w załączniku Nr. 17. 821.500 złr.

Co do sposobu zebrania kapitału budowlanego nie mamy dotąd żadnych prawomocnych deklaracyi od projektantów.

Przyjmujemy zatem tak jak dla innych linii, że $\frac{2}{3}$ takowego kapitału zapewni kraj, a resztującą

$\frac{1}{3}$ część dostarczą po połowie państwo i interesenci prywatni.

Kapitał nominalny wynosi 850.000 złr., na kraj zatem przypada 570.000 złr., na inne interesowane czynniki 280.000 złr.

Przyjąwszy kurs emisyjny 95% przy wypuszczeniu obligacyi wynosić będzie kapitał rzeczywisty 541.500 złr.
do tego udział interesentów *al pari*
w akcyach zakładowych 280.000 „
Ogółem zatem wynosi kapitał zakładowy 821.500 złr.
i wystarcza w zupełności na opędzenie powyżej wykazanych kosztów budowy.

Konsorecyum br. Romaszkana nie przedłożyło żyło nam dla swego projektu żadnych dat dotyczących obliczeń rentowności, dlatego nie byliśmy w możności powziąć naszego orzeczenia w tej mierze; ponieważ jednak projektowana przez drugą grupę linia przez te same punkta przechodzi, przeto poniżej wymienione uwagi znajdują zastosowanie i przy projekcie pierwszej grupy.

Drugie konsorecyum przedłożyło dla przeprowadzenia naszych obliczeń rentowności, sumaryczne wykazy, które mają być rzekomo zestawione na podstawie studyum komercyjnego opracowanego przez pomienionego już nadinspektora Brühla, szczegółowych jednak dat i wykazów nie dołączyło, dlatego też nie mogliśmy przeprowadzić dokładnego i szczegółowego rachunku.

Zaznaczamy z góry, że dla linii Szeparowce-Delatyn należy odróżnić i oddzielić przy rachunku rentowności doliczone przez projektantów zwiększenie dochodu istniejącej linii Kołomyja-Szeparowce.

W braku jednak dostatecznych danych i dokładnego zbadania nie sądzimy, żeby ilość osób i towarów podana przez projektantów, była za wysoką.

Co się tyczy taryf, to podana przez projektantów jednostka taryfowa dla przewozu osób 277 ct. za osobokilometr jest naszym zdaniem za wysoką. Ta sama uwaga da się zastosować do stopy taryfowej dla przewozu towarów, oznaczonej przez projektantów na 814 ct. za tonokilometr, a to tembardziej, że pomiędzy towarami stanowiącemi główny ruch projektowanej linii przeważa drzewo i to opałowe, a mianowicie stanowi ono 52% całego ruchu towarowego.

Zredukowanie więc powyżej przytoczonych jednostek taryfowych jest koniecznem szczególnie ze względu na drzewo. Naszem zdaniem przeciętna stopa taryfowa 43 ct. za tonokilometr jest maksymalną jaką projektować można dla ruchu towarowego.

Rezultaty otrzymane na podstawie powyższego założenia przedstawiają się jak następuje:

Dochód brutto.	
Ruch osobowy:	
700.000 osobokilometrów à 21 ct.	14.700 złr.
Ruch towarowy:	
833.500 tonokilom. à 43 ct.	27.850 złr.
Opłata za manipulację:	
$10.220 \times 0.40 =$	7.680 „
razem	35.438 złr.
Premie:	
za osoby $18.500 \times 0.40 =$	1850
za towary $19.222 \times 0.15 =$	2878
razem	4.728 „
Ogólna suma dochodów brutto	54.961 złr.
czyli na kilometr 1.902 złr.	

Wydatki na eksploatacyę:

Takowe otrzymujemy na podstawie wiadomej nam formuły:

$$A = 800 + \frac{0.25}{1 + 0.0000262} [E - 800] \quad [E - 800]$$

Wynoszą one na km.	1.068 złr.
t. j. na całą linię	30.865 „
do tego kosztu ogólnego zarządu 3% kosztów eksploatacyi t. j.	926 „
Ogół wydatków	31.791 złr.

Zostaje zatem czysty dochód	23.170 złr.
Na oprocentowanie i umorzenie kapitału pierwszeństwa potrzeba 570.000×0.043	24.510 „
Wykazuje się przeto brak	1.340 złr.

Wyżej wymieniony, a na podstawie pewnych dat obliczony czysty dochód linii Szeparowce-Delatyn mimo bardzo niskich kosztów jej budowy, wystarcza zaledwie na oprocentowanie kapitału pierwszeństwa; o podniesieniu więc kosztów budowy myśleć nawet nie można, dlatego też objęcie programem akcyi krajowej drugiego projektu t. j. tego, który zapożycza gościńca do budowy podtorowej jest najzupełniej uzasadnionem.

Odpis

reskryptu c. k. Ministerstwa handlu z dnia 9. listopada 1894 L. 59 038
do Wydziału krajowego we Lwowie.

(Przekład z niemieckiego.)

Treść cennej odezwy z dnia 17. października 1894 L. 55.182, jakoteż postawione w tejsze wnioski co do linii lokalnych w Galicyi, które w najbliższym czasie mają być doprowadzone do skutku wspólnymi siłami państwa, kraju i interesentów, z prawdziwym zajęciem do wiadomości przyjąłem, zarządzwszy poprzednio w tutejszym urzędzie kolei lokalnych, tudzież w c. k. jeneralnej Dyrekcji austr. kolei państwowych ściśle zbadanie przedłożonych operatów technicznych i komercyalnych.

Niezależnie od wyniku badań fachowych, tyczących się wspomnianych operatów starannie i ściśle opracowanych, jestem zniewolony już teraz zaznaczyć, że premie żądane przez Świetny Wydział krajowy, które miałyby być ze strony administracji c. k. kolei państwowych uiszczane na rzecz odnośnych przedsiębiorstw kolei lokalnych, w miarę ruchu przechodowego osób i towarów, jakiby istniał między kolejami lokalnymi a przyległymi liniami c. k. kolei państwowych w łącznej kwocie zł. 40.000 rocznie, wydają się z zasadniczych względów niedopuszczalne, tem bardziej że dla pierwszych trzech w cennej odezwie przytoczonych kolei lokalnych, wedle obliczeń rentowności zestawionych przez sam Wydział krajowy, premie rzezzone wcale nie są potrzebne do zabezpieczenia takiego stopnia rentowności tychże kolei, któryby już nie powodował finansowego obciążenia kraju.

Zresztą jak to Świetnemu Wydziałowi krajowemu wiadomem będzie z projektu rządowego nowej ustawy o kolejach lokalnych, przedłożonego Radzie państwa do konstytucyjnego traktowania w najbliższej przyszłości, projektowane jest ze strony Rządu, w uwzględnieniu korzyści jakie dla administracji kolei państwowych wskutek budowy nowych kolei lokalnych wynikną, wspieranie rzezonych kolei w innej formie, a mianowicie udziałem w kapitale lub

Von dem Inhalte der geschätzten Zuschrift vom 17. October 1894, Z. 55.182 und den in derselben gestellten Anträgen über die durch das Zusammenwirken des Staates, des Landes und der Interessenten zunächst sicherzustellen den Localbahnen in Galizien habe ich mit Interesse Kenntniss genommen und vorerst eine eingehende Überprüfung der vorgelegten technischen und commercieellen Operate im Wege des h. a. Localbahnamtes und der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen veranlasst.

Unbeschadet des Ergebnisses der diesfälligen fachmännischen Überprüfung der gedachten sorgfältig und eingehend ausgearbeiteten Operate sehe ich mich jedoch veranlasst, schon jetzt darauf aufmerksam zu machen, dass mir die seitens des löblichen Landesausschusses in Anspruch genommenen Prämien, welche nach Massgabe der zwischen den Localbahnen und den anschliessenden Staatsbahnen transitirenden Personen und Frachten seitens der Staatseisenbahnverwaltung an die betreffenden Localbahnunternehmungen im Gesamtjahresbetrage von rund 40.000 fl. zu leisten wären, aus principiellen Rücksichten nicht zulässig erscheinen, zumal nach den vom löblichen Landesausschusse selbst aufgestellten Rentabilitätsberechnungen die angesprochenen Prämien bezüglich der in der geschätzten Zuschrift erst angeführten drei Localbahnen auch gar nicht nothwendig sind, um jene Rentabilität der betreffenden Localbahnen sicherzustellen, bei welcher eine finanzielle Belastung des Landes nicht mehr zu besorgen ist.

Ueberdies ist wie dem löblichen Landesausschusse aus der zunächst zur verfassungsmässigen Behandlung im Reichsrathe eingebrachten Regierungsvorlage eines neuen Localbangesetzes bekannt sein wird, seitens der Regierung für die eventuelle Zuwendung von Vortheilen, welche der Staatseisenbahnverwaltung in Folge der Anlage neuer Localbahnen erwachsen an die betreffenden Localbahnunternehmungen eine andere Form, nämlich jene der Bei-

w ratach rocznych, a to bądź w zamian za objęcie walorów kolejowych, bądź bez tegoż, która to forma wedle przedłożenia Wydziału krajowego i tak jest przewidziana.

Żądanie Świątelnego Wydziału krajowego by wszelkie roboty i urządzenia na stacjach złączenia c. k. kolei państwowych lub kolei prywatnych w zarządzie państwa pozostających, potrzebne celem przystosowania wniścia projektowanych kolei lokalnych, zostały bezpłatnie wykonane, nie może być także za co innego poczytane, jak tylko za dalsze zwiększenie żądanej od państwa pomocy dla rzeczonych kolei lokalnych i to w dodatku jeszcze *à fond perdu*.

W tym względzie zaznaczam, że tylko te budowle na stacjach złączenia przeprowadzone będą przez c. k. jeneralną Dyrekcyę kolei państwowych na rachunek kolei lokalnych, które mają służyć do wjazdu tudzież wyjazdu ich pociągów i to wyłącznie do ich własnych celów.

O ile i te koszta złączenia, wedle obowiązujących prawideł administracyi, ciężące jedynie na przedsiębiorstwach kolei lokalnych, miałyby być pokryte całkowicie lub częściowo przez Zarząd kolei państwowych, to w każdym razie musiałoby naatąpić refundowanie tych kosztów w walorach kolei lokalnych, a przez to samo dostarczenie kapitału na ten cel potrzebnego musiałoby być rozłożone na wszystkie trzy interesowane czynniki t. j. państwo, kraj i interesentów.

Co się tyczy żadanego przez Świątelną Wydział krajowy subwencyonowania przez państwo 6 kolei lokalnych w szanownej odezwie wymienionych, to przedewszystkiem zwrócić muszę uwagę Świątelnego Wydziału krajowego na ustne wyjaśnienia dane swego czasu szanownym Jego zastępcem, wedle których państwowa subwencya na połączenie kolejowe Szeparowce-Delatyn nie może być z tego względu wziętą w rachubę, ponieważ na podstawie przeprowadzonych studyów nasuwa się obawa, że połączenie to spowoduje częściowe odwrócenie ruchu od istniejących kolei prywatnych na rachunek państwa eksploatowanych, a tem samem wpłynie niekorzystnie na finansowe interesa administracyi c. k. kolei państwowych.

Chociaż więc na państwową subwencyę dla rzeczonych linii liczyć nie można, to jednak mając na oku ważne znaczenie, przywiązywane do tego projektu ze stanowiska interesów miejscowych i kra-

tragsleistung im Capitale oder in Jahresbeträgen mit oder ohne Refundirung in Localbahntitres in Aussicht genommen, welche Modalität der finanziellen Unterstützung der fraglichen Localbahnen nach den Vorschlägen des löblichen Landesausschusses ohne dies in Aussicht genommen wird.

Auf die vom löblichen Landesausschusse angestrebte unengeltliche Ausführung der sämtlichen infolge der Einmündung der projectirten Localbahnen nothwendigen Anlagen in den Auschlussstationen der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen kann kaum anders, deren als eine weitere, noch dazu *à fonds perdu* in Anspruch genommenen Erhöhung der angestrebten staatlichen Beitragsleistungen für die mehrgedachten Localbahnen aufgefasst werden. Ich bemerke in dieser Hinsicht, dass seitens der General-Direction der österr. Staatsbahnen nur jene Herstellungen in den Auschlussstationen auf Rechnung der Localbahnen durchzuführen sein werden, welche die letzteren für die Ein- und Ausfahrt ihrer Züge und ausschliesslich für ihre eigenen Zwecke benöthigen.

Insoferne aber auch diess, nach wichtigen Verwaltungsgrundsätzen die Localbahnunternehmungen selbst treffenden Auschlusskosten ganz oder theilweise von der Staatseisenbahnverwaltung bestritten werden sollten, müsste jedenfalls eine Refundirung dieser Kosten in Localbahntitres platzgreifen und dementsprechend die Vertheilung der zu beschaffenden Kapitalsquoten auf die drei betheiligten Factoren: Staat, Land und Interessenten stattfinden.

Was nun die von dem löblichen Landesauschusse beantragte Subventionirung der in der geschätzten Zuschrift angeführten 6 Localbahnen durch den Staat enbelangt, muss ich vor Allem den löblichen Landesausschuss auf die seinerzeit bereits den wohlthorigen Herrn Vertreten gemachten mündlichen Mittheilungen verweisen, wonach eine staatlich Beitragsleistung für die letztangeführte Bahnverbindung Szeparowce-Delatyn aus dem Grunde nicht in Aussicht genommen werden kann, weil diese Bahnverbindung nach den gepflogenen Erhebungen eine theilweise Ablenkung des Verkehres von bestehenden Staatsbahnen, bezw. von einer für Rechnung des Staates betriebenen Privatbahn und mithin eine erhebliche Schädigung der finanziellen Interessen der Staatseisenbahnverwaltung besorgen lässt.

Wenn sonach auch eine staatliche Beitragsleistung für die vorgedachte Bahn nicht in Aussicht gestellt werden kann, so würde ich meinerseits doch in Anbetracht der besonderen Bedeutung,

owych, nie będę z mej strony czynił żadnych trudności co do dopuszczenia tej linii do budowy, ani o ile to możliwe, co do popierania jej w drodze administracyjnej, skoro tylko sfinansowanie tego przedsięwzięcia kolejowego zabezpieczone zostanie z wykluczeniem jakiegokolwiek bezpośredniego wsparcia finansowego ze strony państwa.

Co się tyczy innych w szacownej odezwie postawionych wniosków w przedmiocie subwencji państwowej dla projektów kolei lokalnych Trzebinia - Skawce, Chabówka - Zakopane, Borki wielkie-Grzymałów i Kołomyja-Zaleszczyki, to mogą już teraz, niezależnie od wyniku badań urzędowych powyżej wspomnianych, rozpocząć rokowania z delegatami Świątelnego Wydziału krajowego w sprawie omówienia wysokości, bliższych warunków i form poparcia państwowego, żądanego dla rzeczonych kolei lokalnych, przyczem spodziewam się, że żądana subwencya możliwie zredukowana zostanie.

Stosownie do udzielonych Świątelnemu Wydziałowi krajowemu wyjaśnień w piśmie z dnia 16. czerwca b. r. L. 29 976 muszę jednak stanowczo przy tem pozostać, że koleje lokalne obecnie najbardziej ze względu interesów krajowych w Galicyi pożądane, mogą być subwencyonowane przez państwo tylko pod tym warunkiem, jeżeli kraj i interesenci wezmą także odpowiedni udział w dostarczeniu kapitału dla połączeń kolejowych, będących wprawdzie przedewszystkiem w interesie ogólnopaństwowym, służących jednak równocześnie i interesom miejscowym, a mających prowadzić z Podwysokiego przez Rohatyn do Chodorowa i z Rozwadowa do Przeworska lub też do innego odpowiedniego punktu kolei Karola Ludwika.

Przedmiotem ustnych rokowań z Szanownymi zastępcami tamtejszymi będzie także zatem omówienie sposobu zabezpieczenia budowy powyżej przytoczonych dwu projektów kolejowych leżących głównie w interesie ogólnopaństwowym, względnie oznaczenia wysokości i rodzaju subwencji krajowej na ten cel, przyczem nie zajdzie z naszego stanowiska żadna przeszkoda co do odroczenia na później — a to z powodu uchylania się Świątelnego Wydziału krajowego oraz interesentów — omawianej w swoim czasie sprawy odnóg od kolei Halicz-Tarnopol do Brzeżan i Podhajec, budować się mających w danym razie jako koleje lokalne, jak również tak zwanych kolei salinarnych, dla których brak na razie opracowanych projektów i odpowiednich wniosków.

welche diesem Bahnprojecte vom Standpunkte der localen und der Landesinteressen beigelegt wird, keinen Anstand nehmen, die Ausführung dieses Bahnbaues zuzulassen und, soweit thunlich, in administrativem Wege zu fördern, wenn und sobald die Finanzierung dieses Bahnunternehmens unter Umgangnahme von jeder directen finanziellen Unterstützung durch den Staat sichergestellt sein wird.

Bezüglich der übrigen in der geschätzten Zuschrift gestellten Anträge wegen staatlicher Subventionirung der Localbahnprojecte Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane, Borki wielkie-Grzymałów und Kolomea-Zaleszczyki bin ich unbeschadet des Ergebnisses der eingangs erwähnten ämlichen Erhebung schon jetzt bereit, mit Vertretern des löblichen Landesausschusses wegen Vereinbarung des Ausmasses und der näheren Bedingungen und Modalitäten der erbetenen staatlichen Beitragsleistung für die obige Localbahn in Anhoffnung der thunlichsten Subventionsbeträge sofort in Verhandlung zu treten.

Im Einklange mit den dem löblichen Landesausschusse bereits unterm 16. Juni 1894 Z. 29.976 diesfalls gemachten Mittheilungen muss ich jedoch unbedingt daran festhalten, das eine Beitragsleistung des Staates für die zunächst im Landesinteresse gelegenen Localbahnen in Galizien nur unter der Bedingung erfolgen kann, dass seitens des Landes und der Interessenten auch eine angemessene Be-theiligung an der Kapitalsbeschaffung für die zwar in erster Lime im gesamtstaatlichen Interesse gelegenen, zugleich aber auch den Bedürfnissen des Localinteressen dienenden Bahnverbindungen von Podwysokie über Rohatyn nach Chodorów und von Rozwadów nach Przeworsk oder an einen anderen geeigneten Punkt der galizischen Carl Ludwig Bahn zugeführt werde.

Es wurde sonach in die im Gegenstande mit wöhl dortigen Vertretern zu pflegen den mündlichen Verhandlungen auch die Modalitäten der Sicherstellung der letztangeführten mehr im gesamtstaatlichen Interesse gelegenen beiden Bahnprojecte, bezw. auch die Festsetzung des Ansmasses und der Art den diesen Bahnprojecten aus Landesmitteln zuzuwendenden finanziellen Uterstützung einzubeziehen sein, wogegen es vom h. o. Standpunkte keinem Anstande unterliegt, die bei den seinerzeitigen Besprechungen gleichfalls in Erörterung gezogenen, gegebenen falls als Localbahnen herzustellenden Zweigbahnen der Eisenbahn Halicz-Tarnopol nach Brzeżany und Podhajec mit Rücksicht auf die ablehnende Haltung des löblichen Landesausschusses und der Interessenten bis auf Weiteres ebenso ausser Betracht zu lassen, wie die sog. Salinenbahnen, bezüglich welcher geeignete Projecte und entsprechende Anträge noch nicht vorliegen.

Ze względu na powyższe uwagi zalecam Świątnemu Wydziałowi krajowemu, możliwie najrychlejsze wysłanie delegatów do Ministerstwa handlu celem zniesienia i porozumienia się w powyższej sprawie oraz poruczenie takowym by o dzień i godzinę rozpoczęcia tych rokowań ułożyli się bezpośrednio z tutejszem urzędem I. kolei lokalnych.

Przy tem pozostawiam uznaniu Świątnego Wydziału krajowego czy nie należałoby do ustnych rokowań, jakie mają być przeprowadzone, powołać także zastępców galicyjskiego banku krajowego do współdziałania przy dotyczących transakcyach finansowych.

Im Hinblicke auf die vorstehenden Bemerkungen gebe ich sohin dem löblichen Landessausschusse anheim baldmöglichst Vertreter zum Zwecke der im Gegenstande zu pflegenden Besprechungen und Vereinbarungen in das Handelsministerium zu entsenden und dieselben anzuweisen, sich bezüglich des Tages und der Stunde des Beginnes der Verhandlungen mit dem h. a. Localbahnname I unmittelbar ins Einvernehmen zu setzen.

Ich überlasse es hiebei dem Ermessen des löblichen Landessausschusses, ob zu der in Aussicht genommenen mündlichen Verhandlungen auch bereits Vertreter der zur Mitwirkung bei den bezüglichlichen finanziellen Transactionen berufenen galizischen Landesbank beigezogen werden sollen.

Alegat 8. do sprawozdania Wydziału krajowego do L. 72.541 z r. 1894.

Przegląd

uwag przedłożonych przez krajowe biuro kolejowe co do projektu ustawy państwowej o kolejach lokalnych i kolejach najniższego rzędu.

Co do części A. projektu ustawy:

(Koleje lokalne).

do Artykułu I.

O udzielaniu ulg i ułatwień poszczególnym kolejom lokalnym Ministerstwo handlu nie tylko w porozumieniu z innemi Ministerstwami powinno stanowić, ale także w porozumieniu z odnośnym Wydziałem krajowym i za jego zgodą, jeżeli kolej lokalna otrzymuje pomoc finansową kraju.

do Artykułu II.

Oprócz uwolnienia kolei lokalnych od bezpłatnego przewożenia poczty i od ponoszenia kosztów nadzoru policyjnego i skarbowego, pożądaną jest także ulga w tym kierunku, aby obowiązek przymusowych transportów wojennych według przepisów §. 10. lit. f) rozporządzenia ministeryalnego z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238.) ciążył na kolejach lokalnych pod tym tylko warunkiem, że wysokość wyna-

grodenia za te transporta będzie przedmiotem osobnych układów między c. i k. Ministerstwem wojny a koncesyonaryuszami poszczególnych kolei.

Nadto pożądanym jest w części A. ustawy, osobny artykuł, któryby w duchu i uzupełnieniu artykułu XVIII. rzeczonyj ustawy postanawiał dla kolei lokalnych, iż takowe, podobnie jak koleje najniższego rzędu (Kleinbahnen), obowiązane będą do zadośćuczynienia wymogom administracyi wojskowej jedynie w tym razie, jeżeli wymogi te nie będą stały w sprzeczności z ich charakterem budowy i urządzeniem ruchu, przy czem koszta wymaganych przez Ministerstwo wojny budowli i urządzeń linii projektowanych, jak w ogóle rozszerzeń i uzupełnień na liniach już istniejących, ponieść powinno państwo, o ile żądane roboty nie będą zgodne z naturą niższorzędnego charakteru poszczególnych linii lokalnych.

do Artykułu III.

Dla kolei lokalnych które mają być wybudowane przy finansowym współudziale kraju, maksymalne jednostki taryfowe powinny być ustanawiane w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

Przedsiębiorstwom kolei lokalnych należałoby przyznać tak dla linii we własnym ich zarządzie pozostających, jak dla linii administrowanych przez państwo, prawo swobodnego ustanawiania taryf w granicach przepisów koncesyi, z uwzględnieniem powinności ogłaszania tych taryf i równego traktowania stron prywatnych.

do Artykułu IV.

Pożądanem byłoby uchylenie ustępu ograniczającego prawo uwolnienia kolei lokalnych od stempli i należności w ten sposób, że uwolnienie to miałoby tracić moc swoją jeszcze przed upływem 30-go roku koncesyi, jeżeli własne dochody linii wystarczyłyby na oprocentowanie i umorzenie całego kapitału zakładowego, a to po 4% od pożyczek pierwszeństwa, po 5% od kapitału akcyjnego.

Pożądanem byłoby natomiast uwolnienie biletów osobowych od opłaty należności stemplowej tak na liniach lokalnych mających się budować jak na liniach lokalnych już istniejących.

Do Artykułu VII.

Uwolnienie od należności podatkowych i stemplowych należałoby przyznać także, obligom dłużnym wypuszczonym przez Banki krajowe na cele kolejowe. Tym obligom należałoby także zapewnić inne ulgi, o których mowa w ustępie 5. niniejszego sprawozdania.

Do Artykułu VIII.

Pożądaną jest zmiana przepisu projektu ustawy państwowej w tym kierunku, aby obligi wypuszczone przez banki krajowe mogły służyć bezwarunkowo, — a więc bez wydawania w każdym poszczególnym wypadku osobnej ustawy, — za kaucyje w kasach państwowych jakoteż za lokacje kapitałów fundacyjnych, funduszków pupilarnych, fideikomisowych i depozytowych. Kwestya ta jest również w związku z ustępem 6. niniejszego sprawozdania.

Do Artykułu IX.

W razie, gdy kolej lokalna miałaby się łączyć z koleją państwową, albo z koleją w zarządzie państwa będącą lub wreszcie z koleją przez państwo gwarantowaną, koszta budowy nowej stacyi złączenia albo powiększenia istniejącej stacyi, jakoteż koszta nowych budowli i urządzeń dla obopólnej służby powinny być po-

nieść państwo względnie administracya kolei skarbowych.

Inwentarz i tabor powinny być w regule dostarczone tylko w stosunku do potrzeb normalnego ruchu na kolei lokalnej; w razie wyjątkowego powiększenia ruchu należałoby używać zapasowego taboru i inwentarza kolei państwowych.

Przewóz wszelkich materyałów potrzebnych do budowy i eksploatacyi kolei lokalnych winien być dokonany przez koleje państwowe za zwrotem własnych kosztów bez policzenia kosztów centralnego zarządu i innych dodatków administracyjnych.

Do Artykułu X.

Pożądanem jest postanowienie, któreby kolejom lokalnym, łączącym się z kolejami państwowymi lub przez państwo eksploatowanymi albo gwarantowanymi, zapewniało ze strony kolei państwowych pewną stałą premię za każdą osobę jakoteż za każdą tonnę ruchu przechodowego.

Premie te mogłyby być przyznawane w formie rocznej subwencyi albo skapitalizowane; pokrycie tych premii miałoby być wstawione do rocznego budżetu kolei państwowych.

Do Artykułu XII.

Ustęp o prawie odkupienia kolei powinien być przedmiotem osobnego artykułu któryby zastrzegł państwu prawo odkupienia kolei lokalnej każdego czasu po otwarciu ruchu na niej.

Jeżeliby koncesyonowana linia była przez kraj subwencynowana, warunki tego wykupu powinny być w porozumieniu z Wydziałem krajowym oznaczone.

Do oznaczenia ceny wykupu względnie spłat rocznych odpowiadających oprocentowaniu i umorzeniu wartości kolei powinien być wzięty w regule za podstawę średni czysty dochód z ostatnich lat siedmiu, wykluczając dwa najgorsze lata. Annuiteta ta nie powinna być mniejsza od 5.2% całego nominalnego kapitału zakładowego.

Prawo współużywania szlaku kolejowego do prowadzenia obcych wagonów i pociągów za stosowną opłatą (péage), przysługiwać winno Rządowi tylko na tych kolejach lokalnych, którym przyznane zostały ułatwienia i korzyści artykułami V, VI, VII, VIII, IX, X, oraz pomoc finansowa państwa wyszczególniona w artykułach IX, X, i XI, projektu nowej ustawy z tem jednakże zastrzeżeniem, że pomieniona pomoc w dostarczaniu kapitału budowy wyniesie przynajmniej 15% tego kapitału.

Prawo to przysługiwałoby kolejom państwowym do prowadzenia szynami kolei lokalnych nie pojedynczych wagonów ale całych pociągów. Na kolejach lokalnych, które mają być wy-

budowane przy finansowym współudziale poszczególnych krajów, opłata za prawo współużywania kolei (peage) powinna być oznaczona w porozumieniu i za zgodą odnośnych krajów.

Co do części B. projektu ustawy.

Koleje najniższego rzędu (Kleinbahnen).

Do Artykułu XVI.

Celem zawarowania wpływu kraju na warunki koncesjonowania poszczególnych linii, należałoby artykuł ten uzupełnić w następującym kierunku: Prawo uznania kolei za kolej najniższego rzędu, tudzież udzielania koncesyi na takową, przysługuje Ministerstwu handlu w porozumieniu z innymi interesowanymi Ministerstwami a jeżeli kolej taką popiera finansowo kraj także w porozumieniu z Wydziałem krajowym. Koncesya trwać powinna najwyżej 75 lat, zamiast jak projekt rządowy podaje, tylko 50 lat.

Do Artykułu XIX.

Na kolejach najniższego rzędu co do których państwo zrzekło się prawa odkupienia

i prawa spuścizny, prawoniżenia taryf przysługiwać winno rządowi a w razie finansowego poparcia przez kraj, w porozumieniu z tymże, jeżeli czysty dochód pokryje przez dwa po sobie następujące lata 5% kapitału zakładowego wraz z umorzeniem.

Prawo to powinno być wykluczone względem tych kolei, które państwo może każdego czasu odkupić.

Do Artykułu XX.

Uwolnienie kolei najniższego rzędu od podatków i innych należności wszelkiego rodzaju powinny być tak jak dla kolei lokalnych zastrzeżone na lat 30 nie na 15 jak podaje projekt rządowy.

Co do części C. projektu ustawy.

Postanowienia końcowe.

Do Artykułu XXII.

Przepisy i rozporządzenia ministeryalne mające być wydawane odnośnie do nowej ustawy państwowej, należałoby ułożyć w porozumieniu z Wydziałami krajowymi celem uproszczenia postępowania przy wywłaszczeniu gruntów, uwzględ-

nienia udziału delegatów krajowych przy komisjach kolejowych w charakterze rzeczywistych członków tych komisji i utworzenia dla kolei lokalnych osobnych agend generalnej Dyrekcji kolei państwowych przy poszczególnych Dyrekcjach ruchu.