

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie poparcia poszczególnych kolei lokalnych po myśli ustawy kraj. z d. 17. lipca 1893. D. u. k. Nr. 42.

Wysoki Sejmie!

W sprawozdaniu z dnia 21, grudnia 1894 L. W. 72.541/94 z czynności Wydziału krajowego w zakresie spraw kolejowych, przedstawiliśmy i uzasadniliśmy program nasz co do poparcia poszczególnych kolei lokalnych w pierwszym okresie akcji kraju, zaznaczając, że usiłowaniem naszym było program ów tak ułożyć, aby przy wszelkiej przezorności osiągnąć przecież możliwość jak najdalej idącego zużytkowania środków finansowych w tym pierwszym okresie rozporządzalnych.

Programem pomienionym objęliśmy następujące linie, dla których obok wykazujemy w cyfrach ostatecznie proponowaną wysokość poparcia krajowego:

Linie projektowane przez konsorcya prywatne:

Trzebinia - Skawce	1,660.000 złr.
Chabówka - Zakopane	930.000 "
Łupków - Cisna	465.000 "
Borki Wielkie - Grzymałów	600.000 "
Szeparowce - Delatyn i Kołomyja - Stefanówka (Zaleszczyki)	2,270.000 "

Linie projektowane przez c. k. Rząd:

Rozwadow - Przeworsk lub Rzeszów	250.000 złr.
Podwysokie - Chodorów, wraz z interesentami	1,000.000 "
Razem	7,175.000 złr.

Celem wyjednania dla linii projektowanych przez konsorcya prywatne najwydatniejszej z każdego względu pomocy państwa, odnieśliśmy się w tej mierze odezwą z d. 17. października 1894 (al. 6-a do sprawozd. L. W. 72.541/94) do c. k. Ministerstwa handlu, a chociaż w nader ważnej kwestyi kosztów eksploatacyi, w razie oddania ruchu pomienionych linii w zarząd kolei państwowych, nie otrzymaliśmy do tej chwili jeszcze stanowczej odpowiedzi od tegoż Ministerstwa, to jednakowoż porozumienie z niem nastąpiło już o tyle, że reprezen-

tanci jego wspólnie z delegatami Wydziału krajowego ułożyli przy ustnych rokowaniach punktacye przedugodne w sprawie zabezpieczenia kapitału do budowy tych linii potrzebnego, wspólnymi siłami kraju, państwa i interesentów miejscowych. Zaznaczyć tu należy — o czem wspomnieliśmy w wyżej powołanem sprawozdaniu, — że w rokowaniach tych nie żądaliśmy wcale subwencji państwowej na rzecz linii Łupków - Cisna, której kapitał zabezpieczony będzie przez kraj wspólnie z interesentami miejscowymi, i że co do linii Szeparowce-Delatyn, odmówiło c. k. Ministerstwo handlu udziału państwa w kapitale zakładowym tej kolei, z powodów wyłuszczonej w rzeczonym sprawozdaniu.

Pomienione punktacye przedugodne w całej osnowie przytoczone w sprawozdaniu do LW. 72.541/94, przedstawiliśmy następnie wraz z programem naszym krajowej Radzie kolejowej, która na posiedzeniach d. 6. i 7. grudnia z. r. oświadczyła się przeciwko poparciu linii Łupków-Cisna z funduszu krajowego, jako linii odpowiadającej — według ówczesnego zapatrywania Rady kolejowej — jedynie interesom prywatnego przedsiębiorstwa lasowego; zaś co do poparcia linii Szeparowce-Delatyn odroczyła wzmieniona Rada wyrażenie swojej opinii, z uwagi, że w ostatnich czasach co do projektu tej kolei zaszły nowe okoliczności. Natomiast doradziła krajowa Rada kolejowa objęcie obecnym programem także poparcia linii Jaworzno - Piła, która podniosłaby w znacznej mierze rentowność projektowanej kolei Trzebinia-Skawce, tworząc połączenie tejże z najobfitszym basenem węgla kamiennego w naszym kraju.

Uznając przedewszystkiem doniosłe znaczenie, jakie linia Jaworzno-Piła przedstawiałaby dla zbytu tamtejszego węgla kamiennego, oraz obficie w okolicy znachodzących się rud cynkowych i ołowianych, Wydział krajowy przychyła się w zupełności do opinii Rady kolejowej, proponując Wys. Sejmowi poparcie tej linii w sposób i pod warunkami wyłuszczonej w wniosku VI. niniejszego sprawozdania, przyczem zauważa, że poparcie to ma być poręczone przez interesentów miejscowych, a jako takie nie obciąży krajowego funduszu kolejowego, lecz przeprowadzone będzie zapomocą pożyczki kolejowej udzielonej koncesyonaryuszom przez Bank krajowy.

Nie podzielał natomiast Wydział krajowy wyżej wyrażonej opinii Rady kolejowej w przedmiocie linii Łupków-Cisna; jakkolwiek bowiem linia ta projektowana jest przez właścicieli tamtejszych lasów głównie w ich interesie, to nie da się zaprzeczyć, że przy racjonalnem gospodarstwie lasowem nietylko przyniesie ona w ogóle krajowemu przemysłowi znaczny pożytek ekonomiczny, ale nadto według programu opracowanego przez Wydział krajowy (vide al. 6—b do sprawozdania Lw. 72541/94) służyć ma do ruchu publicznego tak towarowego jak osobowego. Że zaś budowa tej linii jest dla całej okolicy pożądaną, sądzić o tem należy z podań 17 gmin tamtejszych, wniesionych jeszcze z początkiem roku zeszłego do Wydziału krajowego z prośbą o zaprowadzenie na niej ruchu publicznego, jakoteż z podań wniesionych do Wydziału krajowego po rzeczonyj sesyi kraj. Rady kolejowej, a mianowicie 4 podań Wydziału pow. w Lisku wraz z 9 gminami, podań 12 gmin tamtejszych, podań 6-ciu urzędów parafialnych i podań 18-tu obszarów dworskich.

Co się tyczy rentowności tej linii, to jakkolwiek mieliśmy już wielce poważną opinię przedłożoną przez c. k. radcę dworu pana Głanza, na której oparliśmy nasze badania rentowności, to jednak w obec wyżej wymienionych wątpliwości krajowej Rady kolejowej, udaliśmy się jeszcze o objawienie zdania w tym przedmiocie do c. k. radcy lasowego pana Góralczyka, który nie tylko przystąpił w zupełności do zdania pana radcy dworu Głanza, lecz w równie znakomicie opracowanem zestawieniu przedłożył daty, które rentowność tej kolei i jej potrzebę dla interesów okolicy i gospodarstwa lasowego jeszcze w korzystniejszym przedstawiają świetle. Polegając na powyższych opiniach, przewidujemy, że poparcie finansowe pomienionej linii pod warunkami Wys. Sejmowi we wniosku V. przedstawionymi, nie pociągnie za sobą obciążenia krajowego funduszu kolejowego. Ażeby zaś zapewnić racjonalne gospodarstwo lasowe na obsza-

rach do projektowanej kolei ciężących, zastrzegamy w rzeczonym wniosku dla Wydziału krajowego prawo do wykonywania odpowiedniego nadzoru, którego koszta pokrywane być mają z dochodów kolei pomienionej.

Co się tyczy linii z Szeparowiec do Delatyna, której trasa — według projektu przyjętego w naszym programie — prowadzi gościńcem rządowym, zaszła już po ułożeniu rzeczzonego programu i rokowaniach ustnych w Ministerstwie handlu ta okoliczność, że c. k. Rząd oświadczył się przeciw prowadzeniu kolei gościńcem i zażądał zarazem przedłużenia tej kolei osobnym szlakiem z Szeparowiec do Kołomyi, przez co pierwotnie przyjęty przez nas kosztorys budowy znacznie musi być podwyższony. Mając na uwadze postanowienie §. 3 ustawy kraj. z dn. 17. lipca 1893, wedle którego kraj o tyle tylko ma się przyczyniać do finansowego poparcia budowy kolei lokalnych, o ile będzie potrzeba zapewnienia funduszu na wykonanie takiej budowy kolei, jakiej wymagać będzie regularny ruch zastosowany do wymogów miejscowych stosunków ekonomicznych, nie mógł Wydział kraj. dla wymagań znaczenia ogólnopublicznego, zwiększyć pierwotnie oznaczonej subwencji krajowej na rzecz kolei Szeparowce-Delatyn, w obec czego zwołał konferencyę interesentów miejscowych celem zasiągnięcia wiadomości, o ile byliby gotowymi pokryć niezabezpieczoną część kapitału zwiększonego. Na konferencyi pomienionej złożyli interesenci oświadczenie, że traktując kolej z Delatyna na Szeparowce, Kołomyję i Horodenkę do Stefanówki (Zaleszczyk) jako jedną całość i przyjmując kapitał nominalny dla linii Delatyn-Kołomyja na 1,300.000 zł.

„ „ Kołomyja-Stefanówka na 2,550.000 „

razem 3,850.000 zł.

zobowiązują się: przy udziale kraju 2,270.000 „

i „ „ państwa 425.000 „

a mianowicie: Wydziały powiatowe Kołomyjski i Horodeński, tudzież gmina m. Kołomyi gwarantować na czas trwania koncesyi oprocentowanie i umorzenie łącznej sumy 833.000 „

zaś ubiegający się o koncesyę, zobowiązali się wówczas w razie uzyskania koncesyi, dostarczyć w zamian za akcye zakładowe w pełnej nominalnej wartości . 322.000 „

a nadto pokryć ewentualną nadwyżkę kosztów budowy linii Delatyn-Kołomyja ponad kwotę 1,300.000, wreszcie wziąć na siebie sfinansowanie kapitału odpowiadającego gwarancyom obu powiatów i gminy m. Kołomyi.

Powyższy sposób sfinansowania kolei Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka zastrzegając we wniosku IV., proponujemy w nim zarazem przelanie pomienionych gwarancyi na rzecz koncesyonaryusza, albowiem gwarancye te zeznane być mają w deklaracyi prawomocnej na rzecz funduszu krajowego.

Celem przedstawienia krajowej Radzie kolejowej wyżej określonych nowych okoliczności, dodatnie mających znaczenie w kwestyi poparcia projektowanych kolei lokalnych Szeparowce-Delatyn i Łupków-Cisna z funduszu krajowego, zwołaliśmy krajową Radę kolejową na nadzwyczajną sesyę d. 16 b. m., na której takowa reasumują w obec nowych okoliczności swe pierwotne zapatrywanie co do linii Łupków-Cisna, jednomyślnie oświadczyła się za poparciem przez kraj obu rzeczonych kolei w sposób przez Wydział krajowy zamierzony.

W ogóle co się tyczy wniosków, które Wys. Sejmowi w przedmiocie poparcia kolei lokalnych przez konsorcya prywatne projektowanych, na końcu niniejszego sprawozdania przedstawiamy, zaznaczyć należy, że z wyjątkiem linii Łupków-Cisna, dla której z powodów wyłuszczonej w ustępie 11. sprawozdania do LW. 72.541/94 proponujemy objęcie akcyi pierwszeństwa przez kraj, subwencya krajowa na rzecz wszystkich innych linii opiewa na krajową gwarancyę oprocentowania i umorzenia pożyczek pierwszeństwa, zaciągnąć się mających przez koncesyonaryusów, która to forma nie przeszkadza objęciu także przez kraj obligacyi pierwszeństwa odnośnych przedsiębiorstw kolejowych.

Jak już nadmieniliśmy, w kwestyi kosztów eksploatacyi pomienionych linii nie otrzymaliśmy jeszcze stanowczej odpowiedzi c. k. Ministerstwa handlu, dlatego to, pragnąc, by warunki ewentualnego oddania ruchu tych kolei w zarząd kolei państwowych nie przyniosły uszczerbku przewidywanym w sprawozdaniu do LW. 72.541/94 wynikom finansowym eksploatacyi tych linii, a przez to samo nie narażały krajowego funduszu kolejowego na straty, w kwestyi tej doniosłego znaczenia każdy nasz wniosek zawiera właściwe zastrzeżenia.

W sprawie kosztów budowli na stacyach złączenia z kolejami państwowymi tudzież w sprawie premii, których żądaliśmy od kolei państwowych dla pomienionych kolei lokalnych za ruch przechodowy przynoszący znaczne dochody kolejom państwowym, odpowiedź Ministerstwa handlu w reskrypcie z dnia 9. listopada z r. (al. 7. do sprawozdania LW. 72.541/94) jest wprawdzie odmowną; wszelako w ustnych rokowaniach między delegatami naszymi a reprezentantami tego Ministerstwa, wyrazili ci ostatni zdanie, że w miejsce ulg i premii żądanych przez Wydział krajowy, przyznane być mogą kolejom lokalnym korzyści innego rodzaju lub w innej formie, a między innymi, ze strony zarządu kolei państwowych możliwem jest przyznanie takiej korzyści na rzecz łączących się z niemi kolei lokalnych, iż przy podziale wspólnych poborów za ruch przechodowy, koleje lokalne otrzymywałyby stosunkowo większą kwotę niż ta, jakaby z obrachowanej należitości według własnych ich taryf na nie przypadła. Z tego to powodu we wnioskach naszych zastrzegamy również, że kolejom, o których mowa, przyznane będą w myśl nowej ustawy państwowej o kolejach lokalnych takie ulgi, ułatwienia i korzyści w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacyi, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia im przewidzianego w rokowaniach z c. k. Ministerstwem handlu stopnia rentowności.

Co się tyczy linii przez c. k. Rząd projektowanych, a programem naszym objętych, nadmienić należy, że jakkolwiek w następstwie uchwały Wys. Sejmu z dnia 12. lutego z r. (ustęp 2. sprawozdania do LW. 72.541/94) Wydział krajowy oświadczył c. k. Rządowi iż większe znaczenie przypisuje kolei z Rozwadowa do Rzeszowa, niż z Rozwadowa do Przeworska, to jednak przy rokowaniach ustnych z c. k. Ministerstwem handlu odstąpił od tego oświadczenia, rezerwując stanowisko swoje w tej kwestyi aż do czasu, w którym zachodzące obecnie nowe momenta, jakoto: założenie cukrowni w Przeworsku, oraz projektowanie kolei z Rzeszowa do Sanoka i z Przeworska do Dynowa (Bachórz), rozstrzygną rzecz na korzyść jednego lub drugiego kierunku. W każdym razie szlak projektowany z Rozwadowa do Rudnika ewentualnie aż do Leżajska, stanowić ma część wspólną tak w razie przyjęcia kierunku kolei na Przeworsk, jak w razie przyjęcia tego kierunku na Rzeszów. Jakkolwiek w sprawie tej, na sesyi nadzwyczajnej dnia 16. b. m. krajowa Rada kolejowa doradziła Wydziałowi krajowemu by już obecnie oświadczył się stanowczo za kierunkiem wiodącym na Przeworsk, rozstrzygnięcie takie uważalibyśmy dzisiaj w każdym razie za przedwczesne.

W przedmiocie linii Podwysokie-Rohatyn-Chodorów, Wydział krajowy zaznacza, że poparcie jej ze strony kraju pozostaje w ścisłym związku z uchwałą Wys. Sejmu z dnia 19. maja 1893 powziętą w sprawie udzielenia pomocy kraju na rzecz budowy kolei Halicz-Ostrów z odnogami do Brzeżan i Podhajec. Z tego powodu i stosownie do wyników rokowań przeprowadzonych z c. k. Ministerstwem handlu, jak zaznaczyliśmy w ustępie 6. sprawozdania do LW. 72.541/94 oraz wyłuszczyli w sprawozdaniu w przedmiocie kolei lokalnych za rok 1893, zachodzi potrzeba zmiany pomienionej uchwały, a mianowicie w ten sposób, żeby bezzwrotna subwencya krajowa, uchwalona na rzecz kolei Halicz-Ostrów z odnogami do Brzeżan i Podhajec, przeniesioną została w niezmienionej wysokości na rzecz linii Podwysokie-Rohatyn-Chodorów, której budowy, jako właściwego połączenia okolicy Brzeżańsko-Podhajeckiej z odpowiednim punktem kolei Czerniowieckiej ile możności najdalej na zachód wysuniętym, kraj i inte-

resenci miejscowi zawsze usilnie się domagali. Siódmy nasz wniosek zawiera przeto propozycję uchylecia powołanej wyżej uchwały sejmowej z dnia 19. maja 1893 i zastąpienia takowej uchwałą na korzyść linii Podwysokie-Rohatyn-Chodorów.

Subwencye, które proponujemy dla kolei przez c. k. Rząd projektowanych, są w myśl żądań c. k. Ministerstwa handlu subwencyami bezzwrotnemi (à fond perdu), a to dla kolei z Rozwadowa do Przeworska lub Rzeszowa w wysokości 250.000 zł. nieobejmującej datków interesentów miejscowych, zaś dla kolei Podwysokie-Chodorów w wysokości łącznej 1,000.000 zł. wraz z datkami interesentów. W obec tak znacznej ofiary kraju à fond perdu na cele budowy pomienionych kolei, uważamy za stosowne zastrzedz we wniosku VII., że koleje te mają być zbudowane, eksploatowane i zarządzane jako koleje państwowe, a to głównie dlatego, żeby na nich obowiązywały taryfy kolei państwowych.

Co do pokrycia z krajowego funduszu kolejowego, łącznej wysokości poparcia, jakie dla ogółu linii programem naszym objętych proponujemy, z wyłączeniem linii Jaworzno-Piła, dla której finansowa pomoc kraju ma być przez interesentów poręczoną, rzecz tak się przedstawia:

Środki finansowe, rozporządzalne w pierwszym okresie krajowej akcji kolejowej, a wynikające z uchwały Wys. Sejmu z dnia 13. lutego 1894, zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 24. czerwca 1894 i upoważniającej Wydział krajowy do wstawienia w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania budowy kolei niższorzędnych, rocznej dotacyi w kwocie 300.000 zł. przez lat 75 począwszy od r. 1894, przedstawiają z końcem roku 1895 wartość następującą:

Raty powyższej dotacyi za rok 1894 i 1895 nieużyte (pomijając odsetki)	600.000 zł.
Wartość rat powyższej dotacyi, wstawianych w preliminarz począwszy od r. 1896 przez lat 73, przy stopie procentowej 4% przewidzianej ustawą krajową o kolejach niższorzędnych = $\frac{300.000}{0.0424219}$	7,071.819 „
Razem	7,671.819 zł.

bądź okrągło **7,670.000 zł.**

Ponieważ łączna wysokość poparcia krajowego, jaką dla linii programem objętych proponujemy, wynosi jak poprzednio zaznaczono, co najwyżej **7,175.000 zł.**, przeto kwota 495.000 zł. stanowiąca nadwyżkę rozporządzalnych środków finansowych nad wykazaną sumę łączną poparcia krajowego, nie tylko pozwala pokryć koszta administracyjne sfinansowania rzeczzonego poparcia, o ile koszta te nie znalazłyby całkowitego pokrycia w oznaczonej wysokości kapitału zakładowego poszczególnych kolei, — ale stanowi także rezerwę krajowego funduszu kolejowego.

Sposób sfinansowania subwencyi krajowych, proponowanych na rzecz poszczególnych linii, obejmujemy wnioskiem VIII.

W obec powyższego stanu rzeczy nie mogły być objęte obecnym programem inne linie, których projekty wstępne zostały Wydziałowi krajowemu przedłożone, a to tem mniej, że projekty te nie uzasadniają dostatecznie stopnia rentowności kolei, bądź też pozostawiają jeszcze wątpliwości co do kierunku trasy lub typu budowy, nadto nie odpowiadają warunkom przepisanej instrukcją Wydziału krajowego do L. 11.537/94 dla ubiegających się o pomoc kraju na rzecz projektowanych kolei niższorzędnych, a nadewszystko plany finansowania niemal ogółu tych linii, przedstawione przez interesentów, stoją w zupełnej sprzeczności z postanowieniami ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893.

Nie wynika stąd bynajmniej, aby po przeprowadzeniu dalszych badań pomienionych projektów przez Biuro kolejowe oraz ściślejszych pertraktacyi z interesentami, linie te nie miały być później poparte w miarę rozporządzalnych środków krajowego funduszu kolejowego.

Studjami rzeczonych linii nie przestaje się zajmować krajowe Biuro kolejowe, a o wynikach odnośnych badań i pertraktacyi zda Wydział krajowy w wykonaniu proponowanej przez nas uchwały IX. Wysokiemu Sejmowi sprawę w stosownym czasie

Na podstawie powyższego wywodu Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy powziąć następujące uchwały:

Uchwała I.

Na podstawie ustawy krajowej z dnia 17 lipca 1893. (Dz. u. k. N. 42.) Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uznając projektowaną kolej niższorzędną **Trzebinia-Skawce**, ze względu na interesa kraju za użyteczną i potrzebną, upoważnia Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na tę kolej, do udzielenia imieniem kraju na rzecz pomienionej linii i na czas nie dłuższy niż do końca roku 1968, gwarancyi oprocentowania po cztery od sta (4%) rocznie oraz planem wskazanego umorzenia kolejowej pożyczki pierwszeństwa, zaciągnąć się mającej przez koncesyonaryuszów w wysokości nieprzekraczającej zł. w. a. 1,660.000, wyraźnie milion sześćset sześćdziesiąt tysięcy złotych wal. austr.

Przyznanie powyższej gwarancyi czyni Sejm zależnem od dopełnienia następujących warunków:

1. pożyczka powyżej oznaczona zrealizowaną będzie po kursie nie niższym od tego, jaki Wydział krajowy ustanowi;

2. kapitał imienny rzeczonej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż zł. w. a. 2,500.000, wyraźnie dwa miliony pięćkroć sto tysięcy złotych wal. austr.;

3. z tego kapitału imiennego suma potrzebna ponad wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa a to co najmniej zł. w. a. 840.000, wyraźnie osmset czterdzieści tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną będzie przez emisję akcji zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, z których co najmniej zł. w. a. 420.000 obejmie państwo, a co najmniej zł. w. a. 420.000 interesenci miejscowi, i do których akcji zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy;

4. warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone zostaną w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesioną;

5. co do eksploatacyi przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §§. 7. i 12. powołanej już ustawy krajowej rokowania celem porozumienia się z c. k. kolejami państwowemi o objęcie przez takowe zarządu wymienionej linii z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grudnia 1894. (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) o kolejach lokalnych; jeżeli porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przyszyłoby do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego;

6. w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacji, przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) takie ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia powyższej kolei odpowiedniej rentowności.

Uchwała II.

Na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. (Dz. u. k. Nr. 42) Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uznając projektowaną kolej niższorzędną **Chabówka-Zakopane** ze względu na interesa kraju za użyteczną i potrzebną, upoważnia Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na tę kolej, do udzielenia imieniem kraju na rzecz pomienionej linii i na czas nie dłuższy niż do końca roku 1968, gwarancyi oprocentowania po cztery od sta (4%) rocznie, oraz planem wskazanego umorzenia kolejowej pożyczki pierwszeństwa, zaciągnąć się mającej przez koncesyonaryuszów w wysokości nie przekraczającej zł. w. a. 930.000 wyraźnie dziewięć set trzydzieści tysięcy złotych wal. austr.

Przyznanie powyższej gwarancyi czyni Sejm zależnem od dopełnienia następujących warunków :

1. Pożyczka powyżej oznaczona zrealizowaną będzie po kursie nie niższym od tego, jaki Wydział krajowy ustanowi;

2. kapitał imienny rzeczoney kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż złr. w. a. 1,400.000, wyraźnie milion czterekroć sto tysięcy złotych wal. austr.;

3. z tego kapitału imiennego suma potrzebna po nad wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa a to najmniej 470 000 wyraźnie czterysta siedemdziesiąt tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną będzie przez emisję akcji zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, z których co najmniej złr. w. a. 235.000 obejmie państwo, a co najmniej złr. w. a. 235 000 interesenci miejscowi i do których to akcji zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy;

4. warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone zostaną w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesioną;

5. co do eksploatacji przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §§. 7. i 12. powołanej już ustawy krajowej rokowania celem porozumienia się z c. k. kolejami państwowemi o objęcie przez takowe zarządu wymienionej linii, z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) o kolejach lokalnych; jeżeli porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przyszło do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego;

6. w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacji, przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei, w myśl ustawy pań-

stwowej z dnia 31. grudnia 1894. (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) takie ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia powyższej kolei odpowiedniej rentowności.

Uchwała III.

Na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. (Dz. u. k. Nr. 42.) Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uznając projektowaną kolej niższorzędną **Borki Wielkie - Grzymałów** ze względu na interesa kraju za użyteczną i potrzebną, upoważnia Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na tę kolej, do udzielenia imieniem kraju na rzecz pomienionej linii i na czas nie dłuższy niż do końca roku 1968, gwarancyi oprocentowania po cztery od sta (4%) rocznie oraz planem wskazanego umorzenia kolejowej pożyczki pierwszeństwa, zaciągnąć się mającej przez koncesyonaryszów w wysokości nie przekraczającej zł. w. a. 600.000 wyrażnie sześćkroć sto tysięcy złotych wal. austr.

Przyznanie powyższej gwarancyi czyni Sejm zależnem od dopełnienia następujących warunków:

1. pożyczka powyżej oznaczona zrealizowaną będzie po kursie nie niższym od tego, jaki Wydział krajowy ustanowi;

2. kapitał imienny rzeczoney kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż zł. w. a. 900.000 wyrażnie dziewięć kroć sto tysięcy złotych wal. austr.;

3. z tego kapitału imiennego suma potrzebna po nad wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa a to co najmniej zł. w. a. 300.000 wyrażnie trzy kroć sto tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną będzie przez emisję akcyi zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartosci, z których co najmniej zł. w. a. 210.000 wyrażnie dwa kroć dziesięć tysięcy złotych wal. austr. obejmie państwo, a co najmniej zł. w. a. 90.000, interesenci miejscowi i do którychto akcyi zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy;

4. warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone zostaną w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesioną;

5. co do eksploatacyi przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §§. 7. i 12. powołanej już ustawy krajowej, rokowania celem porozumienia się z c. k. kolejami państwowemi o objęcie przez takowe zarządu wymienionej linii z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grudnia 1894 r. (Dz. u. p. Nr. 2 z roku 1895) o kolejach lokalnych; — jeżeli porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przysłoby do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego;

6. w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacyi, przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei, w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894 r. (Dz. u. p. Nr. 2. z roku 1895) takie

ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne, ze względu na potrzebę zapewnienia powyższej kolei odpowiedniej rentowności.

Uchwała IV.

Na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. (D. u. k. Nr. 42) Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uznając projektowaną kolej niższorzędną **Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka** ze względu na interesa kraju za użyteczną i potrzebną, upoważnia Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na tę kolej, do udzielenia imieniem kraju na rzecz pomienionej linii i na czas nie dłuższy niż do końca roku 1968, gwarancyi oprocentowania po cztery od sta (4%) rocznie, oraz planem wskazanego umorzenia kolejowej pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesyonaryuszów w wysokości nieprzekraczającej zł. 2,270.000, wyraźnie dwa miliony dwakroć i siedmdziesiąt tysięcy złotych wal. austr.

Przyznanie powyższej gwarancyi czyni Sejm zależnem od spełnienia następujących warunków:

1. pożyczka powyżej oznaczona zrealizowaną będzie po kursie nie niższym od tego, jaki Wydział krajowy ustanowi;

2. kapitał imienny rzeczonyj linii ustanowiony będzie w taki sposób, iż dla linii Kołomyja-Horodenka-Stefanówka nie może być wyższy niż zł. w. a. 2,550.000, wyraźnie dwa miliony pięćset pięćdziesiąt tysięcy złotych wal. austr., zaś dla linii Delatyn-Kołomyja przyjmuje się takowy w sumie 1,300.000 zł. w. a., wyraźnie jeden milion trzysta tysięcy złotych wal. austr.;

3. reszta kapitału imiennego po nad powyżej wymienioną pożyczkę pierwszeństwa dostarczoną będzie:

a) na podstawie zagwarantowania przez interesentów miejscowych czystego dochodu w kwocie zł. 35.835, wyraźnie trzydzieści pięć tysięcy ośmset trzydzieści pięć złotych wal. austr. rocznie przez lat 75 po nad kwotę roczną potrzebną do oprocentowania i umorzenia wyżej oznaczonej pożyczki pierwszeństwa 2,270.000 zł. w. a.; przyczem upoważnia się Wydział krajowy do przelania tej gwarancyi na rzecz koncesyonaryusza pod warunkiem, że tenże zobowiąże się do pokrycia odpowiedniego do pomienionej gwarancyi kapitału, objęciem akcyi zakładowych w pełnej ich nominalnej wartości;

b) przez wpłatę 425.000 zł. w. a., wyraźnie czterysta dwadzieścia i pięć tysięcy złotych wal. austr. przez państwo w zamian za akcyje zakładowe objęte w pełnej ich imiennej wartości;

c) przez zapewnienie przez koncesyonaryusza wpłaty całej reszty potrzebnego kapitału w zamian za akcyje zakładowe objęte w pełnej ich imiennej wartości, a to także w tym wypadku, jeżeliby potrzebny na budowę linii Delatyn-Kołomyja kapitał imienny wynosił więcej niż 1,300.000 zł.

4. w razie gdyby koncesya państwowa na kolej lokalną Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka udzieloną była istniejącemu Towarzystwu kolejowemu, zapewnioną będzie zupełna odrębność kolei Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka od innych linii rzeczonoego Towarzystwa, — a to:

a) przez założenie osobnego wykazu w księdze kolejowej według §. 4. ustawy z dnia 19. maja 1874 (Dz. u. pr. Nr. 70);

b) przez wydanie specjalnie na tę kolej opiewających akcji zakładowych, od dotychczasowego kapitału akcyjnego istniejącego Towarzystwa kolejowego zupełnie odrębnych, mających tytuł własności kolei Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, zapisany w księdze kolejowej;

c) przez prowadzenie rachunkowości tej kolei zupełnie odrębnie od innych linii istniejącego Towarzystwa kolejowego a to tak odnośnie do kapitału budowy jak w ogóle do kapitału zakładowego, do wszelkich funduszków, oraz do wszelkich przychodów i wydatków.

5. warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone zostaną w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesioną.

6. co do eksploatacyi przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §§. 7. i 12. powołanej już ustawy krajowej rokowania celem porozumienia się z c. k. kolejami państwowymi o objęcie przez takowe zarządu wymienionej linii z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 1895) o kolejach lokalnych; jeżeli porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przyszłoby do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego.

7. w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacyi, przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894 (D. u. p. Nr. 2. z r. 1895) takie ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia powyższej kolei odpowiedniej rentowności.

Uchwała V.

A. Na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. Lipca 1893 r. (Dz. u. k. Nr. 42) Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uznając projektowaną kolej niższorzędną **Łupków-Cisna** ze względu na interesa kraju za użyteczną i potrzebną, upoważnia Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na tę kolej, do objęcia na kraj po kursie 95% akcji pierwszeństwa w sumie nie wyższej niż zł. w. a. 465.000 wyraźnie czterekroć i sześćdziesiąt pięć tysięcy złotych wal. austr., a to pod następującymi warunkami:

1. kapitał imienny tej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż zł. w. a. 700.000, wyraźnie siedemkroć sto tysięcy zł. wal. austr.

2. z tego kapitału imiennego reszta w sumie zł. w. a. 235.000, wyraźnie dwakroć i trzydzieści pięć tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną

będzie przez interesentów miejscowych w zamian za akcye zakładowe objęte w pełnej ich nominalnej wartości, do których nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych przez czas budowy.

3. po otwarciu kolei posiadacze akcyi zakładowych w takim dopiero razie pobierać będą dywidendę w stosunku 4% rocznie, jeżeli czysty dochód przynosić będzie kwotę potrzebną na oprocentowanie akcyi pierwszeństwa po 4% rocznie i umorzenie ich w ciągu lat 30 od czasu otwarcia kolei, w razie zaś dalszej jeszcze nadwyżki czystego dochodu, takowa w całości używaną będzie na oprocentowanie akcyi pierwszeństwa.

4. warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone zostaną w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesioną.

5. co do eksploatacyi przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §§. 7 i 12 powołanej już ustawy krajowej rokowania, celem porozumienia się z c. k. kolejami państwowymi o objęcie przez takowe zarządu wymienionej linii z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2. 1895) o kolejach lokalnych; jeżeli porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przysłoby do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego.

6. w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacyi, przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) takie ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia powyższej kolei odpowiedniej rentowności.

7. koszta wynikające z nadzoru wykonywanego przez Wydział krajowy w myśl punktu B) niniejszej Uchwały pokrywane będą z dochodów kolei powyższej.

B. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby czuwał nad gospodarstwem lasowem w obrębie obszaru ciężenia kolei Łupków-Cisna, w tym celu udawał się w razie potrzeby do c. k. Rządu i o wynikach tego nadzoru zdawał sprawę Sejmowi.

Uchwała VI.

A. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uznaje, że budowa kolei niższorzędnej z **Jaworzna** przez **Chrzanów** do **Piły**, łączyć się mającej z projektowaną koleją niższorzędną Trzebinia-Skawce, byłaby ze względu na interesa kraju użyteczną i potrzebną i zasługiwałaby na poparcie przez kraj w myśl ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893 r. (D. u. k. Nr. 42.).

B. Upoważnia się Wydział krajowy, by po przedłożeniu przez ubiegającego się o koncesyę, kompletnych operatów projektu rzeczzonej kolei, po zbadaniu takowych w myśl powołanej ustawy, i w razie gdyby spodziewany czysty dochód tej kolei wystarczał na oprocentowanie po 4% rocznie

oraz umorzenie do końca roku 1968 co najmniej $\frac{2}{3}$ części kapitału imiennego potrzebnego na jej budowę, a wydaną została na takową koncesya państwowa, — przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca roku 1968, gwarancję oprocentowania po cztery od sta (4%) rocznie oraz planem wskazanego umorzenia kolejowej pożyczki pierwszeństwa, jakaby koncesyonaryusze zaciągnęli do wysokości nie przynoszącej $\frac{2}{3}$ części całego kapitału imiennego tej kolei.

Przyznanie powyższej gwarancji czyni Sejm zależnym od dopełnienia następujących warunków:

1. pożyczka powyżej oznaczona zrealizowaną zostanie po kursie nie niższym od tego, jaki Wydział krajowy ustanowi;

2. pożyczka ta zabezpieczoną zostanie przez interesentów miejscowych subsidiarnie w sposób jaki Wydział krajowy za dostateczny uzna;

3. cała reszta potrzebnego kapitału imiennego pokrytą zostanie przez czynniki interesowane (interesenci miejscowi i państwo) przez wpłatę akcji zakładowych w pełnej ich nominalnej wartości;

4. warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone zostaną w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesioną;

5. co do eksploatacyi przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §§. 7. i 12. powołanej już ustawy krajowej rokowania, celem porozumienia się z c. k. kolejami państwowymi o objęcie przez takowe zarządu wymienionej linii z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grudnia 1894. (D. u. p. Nr. 2 z r. 1895) o kolejach lokalnych; jeżeli porozumienie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przyszłoby do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego;

6. w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacyi, przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894. (D. u. p. Nr. 2. z r. 1895) takie ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia powyższej kolei odpowiedniej rentowności.

Uchwała VII.

A. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uchyla uchwałę swoją z dnia 19. maja 1893 r. w przedmiocie kolei Halicz-Ostrów (Tarnopol) z odnogami do Brzeżan i Podhajec, którą upoważnił Wydział krajowy, iżby do kosztów budowy tych kolei przyczynił się subwencją bezzwrotną z funduszu krajowego, nie przynoszącą łącznie z ofiarami interesentów sumy jednego miliona zł. w. a.

B. W myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. (Dz. u. kr. Nr. 42) Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, uznając projektowaną kolej Chodorów - Rohatyn - Podwysokie ze względu na interesa kraju za użyteczną i potrzebną, upoważnia Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na tę kolej, do przyznania

imieniem kraju na rzecz pomienionej kolei subwencji bezzwrotnej w takiej wysokości, jaka będzie potrzebna, aby subwencją również bezzwrotną miejscowych interesentów (powiaty, gminy, obszary dworskie, osoby prywatne) na rzecz tejże kolei uzupełnić do sumy jednego miliona złotych w. a. — a to pod następującymi warunkami:

1. cała reszta potrzebnego kapitału na budowę, urządzenie i zaopatrzenie tej kolei będzie dostarczoną lub zapewnioną przez państwo bez wszelkiego dalszego obciążenia kraju;

2. kolej ta będzie budowaną i zarządzaną jako kolej państwowa;

3. wypłata subwencji krajowej nastąpi w połowie przy rozpoczęciu budowy rzeczonyj kolei, w połowie zaś najdalej do dni 14 po otwarciu na niej ruchu.

C. W myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. (Dz. u. kr. Nr. 42). Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uznając projektowaną kolej z Rozwadowa do Przeworska lub Rzeszowa ze względu na interesa kraju za użyteczną i potrzebną, upoważnia Wydział krajowy w razie wydania koncesyi państwowej na tę kolej, do przyznania imieniem kraju na rzecz pomienionej kolei, subwencji bezzwrotnej w wysokości nie przenoszącej 250.000 zł. wyrażnie dwieście i pięćdziesięciu tysięcy złotych w. a. — a to pod następującymi warunkami:

1. cała reszta kapitału potrzebnego na budowę, urządzenie i zaopatrzenie tej kolei dostarczoną lub zapewnioną będzie przez państwo i miejscowych interesentów (powiaty, gminy, obszary dworskie, osoby prywatne) bez wszelkiego dalszego obciążenia kraju;

2. w razie gdyby naprzód dokonaną być miała budowa tylko częściowego z Rozwadowa do Rudnika ewentualnie do Leżajska szlaku tej kolei, nastąpi wypłata takiej tylko części subwencji, jaka wyniknie ze stosunku kosztów budowy tego częściowego szlaku do sumy kosztorysowej całej linii;

3. kolej ta będzie budowaną i zarządzaną jako państwowa;

4. wypłata subwencji krajowej nastąpi w połowie przy rozpoczęciu budowy rzeczonyj linii, w połowie zaś najdalej do 14 dni po otwarciu na niej ruchu.

Uchwała VIII.

Upoważnia się Wydział krajowy do zaciągnięcia imieniem kraju pożyczki z terminem umorzenia do końca roku 1968 w 4% obligacyach kolejowych w Banku krajowym Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w takiej wysokości, jaka w uwzględnieniu osiągniętego najlepszego kursu okaże się potrzebną, celem a) nabycia po myśli uchwały V. akcji pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna w sumie 465.000 zł. w. a. po kursie 95%; b) pokrycia wpłat (subwencji bezzwrotnych) w sumach aż do 1,000.000 zł. w. a. i 250.000 zł. w. a. po myśli uchwały VII. na rzecz kolei Chodorów - Podwysokie i Rozwadów - Rzeszów lub Przeworsk.

Na pokrycie rat powyższej pożyczki, jakoteż na ewentualną dopłatę lub zapłatę rat od pożyczek pierwszeństwa wymienionych w uchwałach I. II. III. IV. i VI. a wynikające z udzielonej tymże pożyczkom gwarancyi kraju, służy krajowy fundusz kolejowy, utworzony uchwałą sejmową z dnia 13. lutego 1894, zatwierdzoną Najwyższem postanowieniem z dnia 24. czerwca 1894, którego roczne preliminarze i zamknięcia rachunkowe przedkładane będą Sejmowi do zatwierdzenia.

Uchwała IX.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby projekty niższorzędnych kolei żelaznych, które po zbadaniu okazały się lub okażą użytecznymi i potrzebnymi ze względu na interesa kraju, a co do których interesenci dopełnili warunków oznaczonych w §. 2. ustęp b. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. (Dz. ust. kr. Nr. 42.) oraz zastosowali się do przepisów instrukcyi z dnia 2. marca 1894 LW. 11.537/94, przedkładał Sejmowi do decyzji po myśli postanowień ustawy pomienionej a to w miarę rozporządzalnych zasobów krajowego funduszu kolejowego.

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

We Lwowie dnia 19. stycznia 1895.

Marszałek krajowy:

Sanguszko, w. r.

Sprawozdawca:

Edward Jędrzejowicz, w. r.

Członek Wydziału krajowego.