

## Sprawozdanie

komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w zakresie spraw kolejowych.

### Wysoki Sejmie!

Od czasu uchwały sejmowej z dnia 8. lutego 1895 obejmującej program akcji kolejowej w najbliższym czasie, biuro kolejowe zajęte było pracą organizacyjną i negocjacjami z c. k. Rządem. Budowa uchwalonej kolei dotąd się nie zaczęła. Wynika to z nader skomplikowanych stosunków i konieczności współdziałania najrozmaitszych władz i czynników.

To samo zresztą pokazuje się nie tylko w Galicji ale i w innych krajach monarchii austriackiej. W radzie państwa, referent Russ wnosząc ustawę o kolejach lokalnych na r. 1895 zaznaczył że z kolei uchwalonych rok przedtem t. j. w r. 1894 prawie żadna jeszcze nie została rozpoczęta. Taki fakt jest najlepszym tłómaczeniem naszego własnego biura kolejowego, które przez cały czas gorliwie wykonywało polecenia Wydziału krajowego w celu utworzenia umiejętnej podstawy do dalszej akcji, która też prawdopodobnie w roku bieżącym wejdzie w stadium urzeczywistnienia.

Negocjacje z c. k. Rządem tyczyły się przeważnie trzech spraw t. j.

a) kosztów i sposobów połączenia projektowanych kolei lokalnych z kolejami państwowymi,

b) ułożenia się co do kosztów objęcia ruchu na kolejach lokalnych przez Dyrekcyę kolei państwowych,

c) uzyskania statecznego zatwierdzenia typu wąskotorowego dla kolei Chabówka Zakopane.

Co do dwóch ostatnich kwestyi to dotąd wynik rokowań nie może być uważany za całkowicie korzystny i zabezpieczający interesa kraju. Biuro kolejowe wyrachowało na podstawie mozolnych i gruntownych badań pewną formułę do obliczenia kosztów ruchu jako podstawę wynagrodzenia ryczałtowego dla kolei państwowych. Ta formułka pozwalała z góry obliczyć wysokość tych kosztów i ułatwiała obliczenie rentowności. Pomimo usilnych starań Wydziału krajowego Rząd nie dał się skłonić do przyjęcia tej podstawy i nie odstąpił od swojego żądania zwrotu rzeczywistych kosztów ruchu. Wprawdzie Dyrekcyja kolei państwowych przedstawiając swój preliminarz dla sieci kolei objętych programem krajowym, doszła do całkowitej kwoty nie o wiele wyższej jak kwota wyrachowana przez krajowe biuro kolejowe na podstawie proponowanej formułki. Ale na każdy wypadek staje się w ten sposób zależnym od zapatrywań i dobrych chęci, które w danym wypadku mogą przeważać w nowo utworzonym ministerstwie kolei żelaznych. Gwarancya, że interesa kraju nie będą pominięte polega na koncesyi uzyskanej co do corocznego sporządzania preliminarzy wydatków na eksploatacyę, które ma się odbywać w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a dopiero w razie gdyby porozumienie nie przyszło do skutku ma rozstrzygać c. k. Ministerstwo. Zawarowaną jest także za obopólną zgodą możliwość innego urządzenia eksploatacyi.

Komisyja kolejowa jest zdania, że przy ciągłej baczności Wydziału krajowego i jego biura kolejowego można i w ten sposób tak poprowadzić sprawy, ażeby nie narazić funduszu krajowego na straty, żałuje jednak że propozycja ryczałtowego wynagrodzenia postawiona przez Wydział krajowy nie została przyjęta.

Co do trzeciego przedmiotu pertraktacyi z Rządem t. j. co do uzyskania wąskiego toru dla kolei Chabówka-Zakopane, to komisya kolejowa wyraża również ubolewanie, że nie udało się dotychczas nakłonić Ministerstwa wojny do kategorycznego cofnięcia swoich zarzutów. Wydział krajowy posiadał wprawdzie silne poparcie ówczesnego ministra handlu hr. Wurmbranda, który w komisji kolejowej Rady państwa złożył takie oświadczenia że terażniejszy referent komisji kolejowej Sejmowej mógł dnia 30. maja 1895 wypowiedzieć w pełnej izbie zdanie:

„In dieser Beziehung hat die Regierung im Eisenbahn Ausschuss genügende Erklärungen abgegeben, und wir sehen dass der Bau dieser Schmalspurbahn nach denjenigen Ideen vor sich gehen kann die wir im galizischen Landtage als nothwendig anerkannt haben“.

Trudności napotkane jednak w przeprowadzeniu typu wąskotorowego kolei lokalnych skłaniają komisję kolejową do ponowienia rezolucyi zeszłorocznej odnoszącej się do tej sprawy.

W kraju rolniczym i pozbawionym większej ilości kopalni i zakładów przemysłowych które gdzieindziej zabezpieczają rentowność kolei, kwestya w większej części kraju stoi tak, że albo koleje będą wąskotorowe — albo ich w ogóle nie będzie. Stanowisko ministerstwa wojny jest tylko zrozumiałe, jeżeli ono może przypuszczać że w razie uniemożliwienia budowy kolei lokalnej, przecież środki się znajdują na kolej o pełnym torze. Tak stanowczo nie jest, i gdyby ministerstwo wojny nie zechciało cofnąć swej opozycyi to wielkie obszary kraju będą skazane na zrzeczenie się tych środków komunikacyjnych od których podniesienie ekonomiczne tych okolic zależy. Analogia kolei podolskich jednakowoż chociaż normalnotorowych przy których po wieloletnich targach, przecież ostatecznie Ministerstwo wojny odstąpiło od pierwotnych wymagań urzędzenia stacyi dla potrzeb wojskowych i zmiany sposobu budowy całej linii, pozwala i w obecnym wypadku spodziewać się, że po ponownem i odpowiedniem przedstawieniu sprawy, ministerstwo wojny da się nakłonić do zezwolenia na budowę kolei wąskotorowych.

W tym samym przedmiocie komisya kolejowa załatwia petycję gmin Nowotarskich o dodatkowe fundusze ze strony kraju w celu zapewnienia budowy przestrzeni Chabówka-Nowy targ o pełnym torze, i wnosi dla niej, jako niezgodnej z badaniami i obrachunkami krajowego biura kolejowego przejście do porządku dziennego.

Ta kwestya wąskiego toru stanowi szkopuł, który przeszkadza sporządzeniu preliminarzy kosztów i rentowności całego szeregu kolei lokalnych jak n. p. Rzeszów-Dynów-Rymanów, któraby się doskonale rentowała przy wąskim torze, a nie mogłaby wykazać rentowności przy torze normalnym.

Oprócz projektów rozmaitych kolei poleconych zeszłego roku Wydziałowi krajowemu do zbadania, podniósł poseł Osuchowski w komisji kolejowej brak środków komunikacyjnych w powiecie turczańskim i wykazał zgubny wpływ na całą okolicę takiego odcięcia od ruchu kolejowego i żądał, ażeby polecić Wydziałowi krajowemu zbadanie możliwej trasy kolejowej oraz warunków lokalnych tak, ażeby można zadość uczynić wymaganiom krajowej ustawy kolejowej i nakłonić strony interesowane do powzięcia tej inicjatywy, której się ustawa krajowa słusznie domaga.

Wydział krajowy zdaje sprawę z wykonania uchwały sejmowej co do ustanowienia stałej etatowej posady dyrektora krajowego biura kolejowego i nadania tej posady p. Kazimierzowi Zaleskiemu, a przy końcu zawiera ustęp co do tymczasowej organizacyi krajowego biura kolejowego. Wynika z tego sprawozdania, że oprócz dyrektora i inżyniera I. klasy przydzielonego z oddziału techniczno-drogowego, reszta urzędników pełni służbę prowizorycznie za wynagrodzeniem czy to miesięcznem czy dziennem. Komisya kolejowa nie sądzi

ażeby taka organizacya prowizoryczna odpowiadała zadaniom biura kolejowego, którego praca nietylko będzie ciągła, ale prawdopodobnie będzie się ciągle wzmagala.

Oprócz nawału pracy organizacyjnej, która w chwili obecnej stanowi główną czynność biura, i oprócz badania nowych projektów, które się ciągle pojawiają i pojawiać będą, to pozostaną nadal inne czynności stałe i niemniej doniosłe. Każdy krok naprzód, wystąpienie się o koncesyę, przygotowanie planów szczegółowych, kontrola budowy, sporządzenie preliminarzów kosztów ruchu dla kolei już wybudowanych i ciągła interwencya i pośredniczenie pomiędzy władzami a pojedynczemi towarzystwami kolei lokalnych, nałoży na biuro kolejowe obowiązki niezwykle mozolne i doniosłe, i od umiejętnego wykonania których użyteczność i skuteczność całej akcji kolejowej zawisła.

Do wykonywania takich stałych obowiązków, biuro kolejowe będzie wymagało większego etatu stałych urzędników, aniżeli je posiada obecnie i dla tego komisya kolejowa przedkłada rezolucyę wzywającą Wydział krajowy do przedłożenia na przyszłej sesyi sejmowej planu organizacyjnego dla biura kolejowego.

Na podstawie powyższych uwag komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Przyjmuje się do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w zakresie spraw kolejowych za czas od 15. grudnia 1894 do 25. listopada 1895.

2. Wzywa się c. k. Rząd, ażeby w większej niż dotąd mierze uwzględniał zastosowanie wąskiego toru przy budowie kolei lokalnych, albowiem tylko w ten sposób umożliwia się budowę wielu linii odpowiadających potrzebom ekonomicznym kraju, a których urzeczywistnienie przy przyjęciu szerokiego toru byłoby z finansowych względów niemożliwym.

3. Wzywa się Wydział krajowy, ażeby zbadał możliwość połączenia powiatu turczańskiego z siecią kolei państwowych i przyprowadzenia do skutku budowy odpowiedniej kolei lokalnej w granicach krajowej ustawy z dnia 17. lipca 1893.

4. Wzywa się Wydział krajowy, ażeby na najbliższej sesyi sejmowej przedłożył plan stałej organizacyi krajowego biura kolejowego.

5. Nad petycyą Nr. 1102 przechodzi się do porządku dziennego.

We Lwowie dnia 6. lutego 1896.

Przewodniczący:

*Zaleski.*

Sprawozdawca:

*Szczepanowski.*

