

Aleg. 195.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie pomocy kraju dla zabezpieczenia budowy sieci kolei wschodnio-galicyjskich.

Wysoki Sejmie!

Sprawa budowy sieci kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich, która już od dawna była przedmiotem starań stron bezpośrednio interesowanych, poruszoną została po raz pierwszy w Wysokim Sejmie w 1883 roku. Już wówczas Wysoki Sejm uznając, że brak kolei w południowo-wschodniej części kraju przynosi wielki uszczerbek zarówno tym okolicom, pozbawionym zupełnie komunikacyi kolejowej, jak i całemu krajowi, rezolucyą z dnia 20. października 1883 zwrócił uwagę c. k. Rządu na to, że najżyźniejsza część kraju t. j. powiaty trembowelski, skałacki, borszczowski, horodeński i zaleszczycki, nie posiada żadnej kolei żelaznej i wezwał c. k. Rząd o najrychlejsze możliwe uposażenie tych okolic odpowiednimi liniami kolejowemi w kierunku od Tarnopola ku południowi.

Rezolucya ta nie odniosła pożądanego skutku, co skłoniło — na wniosek posła Chamca i towarzyszy — Wysoki Sejm do powzięcia w tym przedmiocie, na posiedzeniu z dnia 23. listopada 1889, następującej uchwały:

„I. Sejm przeznaczą tytułem subwencyi z funduszu krajowego na cel budowy sieci kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich z Tarnopola w kierunku Zaleszczyk, Skały i Mielnicy, rentę pięćdziesięcioletnią w kwocie rocznej 25.000 zł. w. a.

II. Sejm przyznaje tę subwencyę pod warunkami następującymi:

a) że c. k. Rząd wybuduje powyższe linie kosztem skarbu państwowego, lub na cel ich budowy przyzna z funduszków państwowych subwencyę w sumie przynajmniej jednego miliona zł. w. a. bądź w formie kapitału, bądź w formie renty;

b) że przed rozpoczęciem budowy kolei zapewnioną zostanie wpłata całego kapitału potrzebnego na zupełne wykończenie całej sieci;

c) że przed rozpoczęciem budowy zostanie złożoną deklaracya przedsiębiorstwa, iż kolej będzie budowana ile możności siłami krajowemi;

d) że budowa kolei zostanie rozpoczęta najpóźniej w r. 1891.

III. Jeżeli warunki objęte uchwałą II. zostaną wypełnione, wstawi Wydział krajowy przyznana w uchwale I. rentę do budżetu funduszu krajowego, począwszy od roku, w którym budowa kolei zostanie rozpoczęta, wszakże nie wcześniej jak począwszy od 1891 roku.

IV. Przyznana uchwałą I. renta będzie, począwszy od roku, w którym zostanie wstawioną do budżetu funduszu krajowego, wypłacaną przez Wydział krajowy, w ratach półrocznych, z dołu, mianowicie dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku, do rąk osoby, która się wykaże jako prawny zastępca przedsiębiorstwa powyższych kolei.

V. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby o przebiegu i stanie sprawy kolei wschodnio-galicyskich złożył sprawozdanie na sesyi najbliższej⁴.

Uchwała ta, odnosząca się do sieci kolejowej w łącznej długości około 206 kilometrów, której koszt budowy według przybliżonych dat zawartych w sprawozdaniu komisji administracyjnej z dnia 15. listopada 1889 L. S. 1246 wynosić miały 12¹/₂ milionów, a ewentualnie nawet 14¹/₂ milionów zł. w. a., pomimo mnogich przypomnień ze strony Wydziału krajowego, nie weszła w wykonanie z powodu niedopełnienia warunków wyżej przytoczonych.

Alegat A.

Wprawdzie c. k. Ministerstwo handlu w dołączonym (aleg. A.) reskrypcie z dnia 18. lutego 1892 L. 18991/91. zakomunikowanym Wydziałowi krajowemu odezwą c. k. Namiestnictwa z dnia 27. lutego 1892 L. 15888, a dotyczącym ogólnego programu budowy sieci kolei lokalnych w naszym kraju, uznało linie kolei lokalnych wschodnio-galicyskich, a mianowicie:

- 1) linię Tarnopol-Ostrów-Trembowla-Kopyczyńce;
 - 2) linię Hadynkowce-Teresin-Iwanie puste, z odnogą do Skały;
 - 3) linię Kalinowszczyzna-Tłuste-Zaleszczyki;
- w łącznej długości około 170 kilometrów.

Za najważniejsze i za takie, które w pierwszym rzędzie na pomoc państwa zasługują, lecz nie określiło bliżej warunków tej pomocy, żądając na razie tylko ewentualnego porozumienia się z Wydziałem krajowym co do zaprojektowania ustawy krajowej, obejmującej ogólne normy dla subwencjonowania kolei lokalnych, w myśl uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 29. listopada 1890 r. i udzielając w tym przedmiocie wielu cennych wskazówek, świadczących o nader życzliwym przyjęciu powyższej uchwały i rozpoczętej przez Wydział krajowy akcji odnośnej. Wydział krajowy będąc zdania, że sprawa, której nagłość Wysoki Sejm już dwukrotnie uznał, wymaga wyjęcia jej z owego ogólnego programu budowy kolei lokalnych na podstawie norm będących przedmiotem badań jeszcze nie ukończonych i osobnego jak najrychlejszego traktowania, udał się odezwą z dnia 8. marca 1892 L. 11722 do c. k. Namiestnictwa z zapytaniem, czy jest życzeniem c. k. Rządu, aby pomieniona wyżej uchwała Wysokiego Sejmu z dnia 23. listopada 1889 roku i ewentualnie z jakimi zmianami wznowioną została. Zarazem Wydział krajowy oświadczył gotowość, wraz z przychylną odpowiedzią, przedłożenia Wysokiemu Sejmowi, jeszcze w bieżącej sesyi, odpowiedniego wniosku w tej sprawie.

Alegat B.

W odpowiedzi na pomienioną odezwę otrzymał Wydział krajowy przy odezwie c. k. Namiestnictwa z dnia 22. marca b. r. L. 24.082 dołączony (aleg. B.) reskrypt c. k. Ministerstwa handlu z dnia 18. marca 1892 L. 12.679, z którego wynika, że c. k. Rząd byłby skłonnym przedsięwziąć starania o wyjednanie gwarancyi państwowej, celem zabezpieczenia walorom pierwszeństwa wydać się mającym przez przedsiębiorstwo kolei lokalnych wschodnio-galicyskich, 4% dochodu na oprocentowanie i amortyzację planem oznaczoną, jeżeli kraj bądź przyzna temu przedsiębiorstwu roczną rentę w kwocie 25,000 zł. a. w. na przeciąg najwyżej lat 75, począwszy od roku rozpoczęcia budowy kolei, nie wcześniej jednak jak od 1893 roku, bądź też udzieli jednorazowej subwencji w kwocie 500,000 zł. w. a. Zarazem oświadcza c. k. Ministerstwo, że c. k. Rząd nie miałby nie przeciwko temu, gdyby kraj w zamian za powyższą subwencję zastrzegł sobie przyznanie akcyj z kapitałowych przedsiębiorstwa kolei wschodnio-galicyskich, w nominalnej wartości 500,000 zł.

Warunki zaproponowane w powołanym wyżej reskrypcie ministeryalnym co do pomocy kraju w celu zabezpieczenia budowy sieci kolei galicyjskich, o ile dotyczą przyznania renty rocznej

w kwocie 25.000 zł., różnią się od warunków zawartych w przytoczonej powyżej uchwale Wysokiego Sejmu z dnia 23. listopada 1889 tem, że kiedy podług tej uchwały pomieniona renta miała być wypłacaną przez lat pięćdziesiąt, to w razie przyznania jej na podstawie propozycyi c. k. Rządu w tej samej kwocie rocznej, okres czasu, przez który miałaby być wypłacaną, mógłby trwać dłużej a nawet w razie niepomysłnego rezultatu sfinansowania walorów pierwszeństwa, wypuszczonej przez przedsiębiorstwo kolejowe dla uzyskania kapitału potrzebnego do pokrycia kosztów budowy, mógłby ta renta kraj być obciążony przez lat siedmdziesiąt pięć.

Wobec tego stanu rzeczy, porównał Wydział krajowy tę propozycyę c. k. Rządu z propozycyą alternatywną, podług której miałaby być przyznana jednorazowa subwencya w sumie 500.000 zł. w. a. i wypłaconą przedsiębiorstwu kolejowemu, nie wczesniej jak w roku 1893. Z porównania tego okazuje się, że roczna renta po 25.000 zł. przez lat 75 wypłacana, nie licząc procentów składanych, wymagałaby wydatku w sumie 1,875.000 zł. w. a., podczas gdy jednorazowa subwencya 500.000 zł., gdyby nawet pokryta być miała 5% (4½% na odsetki a ½% na amortyzacyę kapitału) pożyczką zaciągniętą w gotówce u. p. w galicyjskiej Kasie oszczędności, spłacalną w 50 latach po 25.000 zł. rocznie, wymagałaby ogólnego wydatku tylko w sumie 1,250.000 zł. w. a. oprócz ewentualnych wydatków na stemple i podatek dochodowy. Przyznanie więc jednorazowej subwencyi w sumie 500.000 zł., byłoby dla funduszu krajowego korzystniejszym a ofiara kraju w tym wypadku byłaby równą a ewentualnie nie o wiele znaczniejszą, aniżeli ta, którą Wysoki Sejm postanowił był przyjąć na rzecz budowy sieci kolei wschodnio-galicyjskich uchwałą swą z dnia 23. listopada 1889. Natomiast otrzymałby kraj w zamian za subwencyę 500.000 zł. akcyę zakładowę, które w takim razie mogłyby osiągnąć znaczniejszą wartość dla funduszu krajowego, gdyby koszta sfinansowania kapitału zakładowego, oraz właściwe koszta budowy i przyszłej eksploatacyi kolei zostały o ile możności niższe, przy należytem zbadaniu projektu budowy i eksploatacyi, nie mniej też przy wykonywaniu ścisłej kontroli nad budową i eksploatacyą pomienionej sieci kolei lokalnych. Co do sposobu pokrycia subwencyi jednorazowej w kwocie 500.000 zł., nie przedstawia Wydział krajowy żadnej na razie propozycyi, albowiem subwencya ta miałaby być wypłaconą najwczesniej w r. 1893 i Wydział krajowy w razie przyjęcia przez Wysoki Sejm niżej przytoczonych wniosków, będzie miał jeszcze czas i sposobność przedłożenia Wysokiemu Sejmowi onej sprawy.

Na podstawie powyższego wywodu Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. W celu zabezpieczenia budowy sieci kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich z Tarnopola do Zaleszczyk, Skały i Iwania pustego (Mielnicy), przeznacza Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, jednorazową subwencyę w sumie pięciuset tysięcy zł. w. a.

II. Sejm przyznaje powyższą pomoc pod następującymi warunkami:

a) że w zamian za tę subwencyę otrzyma Reprezentacya kraju Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem akcyę zakładowę przedsiębiorstwa sieci kolei wschodnio-galicyjskich, w pełnej nominalnej wartości 500.000 zł. w. a.;

b) że resztę potrzebnego kapitału zakładowego pomienionych kolei, o ile nie zostanie dostarczoną przez miejscowych interesentów, w zamian za akcyę zakładowę, zbierze przedsiębiorstwo za pomocą wypuszczenia walorów pierwszeństwa (akcyę pierwszeństwa i obligacyę pierwszeństwa) na podstawie gwarancyi, której udzielić ma państwo, w celu zabezpieczenia 4%-go dochodu na oprocentowanie i umorzenie walorów rzeczonych;

c) że przed rozpoczęciem budowy kolei zapewnioną zostanie wpłata całego kapitału potrzebnego na zupełne wykończenie całej sieci kolejowej powyżej oznaczonej;

d) że przed rozpoczęciem budowy złoży przedsiębiorstwo deklaracyę, iż pomieniona kolej budowaną będzie ile możności siłami krajowemi;

e) że budowa powyższej kolei zostanie rozpoczętą najpóźniej w r. 1893.

III. Jeżeli warunki objęte uchwałą II. zostaną dopełnione, wypłaci Wydział krajowy po otrzymaniu akcyj zakładowych przedsiębiorstwa wymienionych w tejże uchwale, subwencję krajową w sumie 500.000 zł. w. a., wszakże nie wcześniej jak w 1893 roku, do rąk tych osób, które przedsiębiorstwo kolejowe do odbioru tej sumy i do pokwitowania w swoim zastępstwie prawnie upoważni.

IV. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby o przebiegu i stanie sprawy sieci kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich złożył sprawozdanie na sesyi najbliższej i w razie przyznania gwarancji państwowej w myśl uchwały II. b., przedstawił Sejmowi wniosek co do pokrycia wydatku na spłatę oznaczonej powyżej subwencji krajowej.

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

We Lwowie dnia 25. marca 1892.

Marszałek krajowy:

Sanguuszko m. p.

Sprawozdawca.

Edward Jędrzejowicz w. r.

Członek Wydziału krajowego

Alegat A. do sprawozdania Wydziału krajowego L. 14.639/92.

O d p i s

odezwy c. k. Namiestnictwa we Lwowie z dnia 27. lutego 1892
l. 15.888 do Wydziału krajowego.

Odnosnie do szacownych odezw z dnia 16. marca 1891 l. 8.503, z 30. czerwca 1891 l. 18.590 i z 26. października 1891 l. 40.779 w sprawie zamierzonej przez Świetny Wydział krajowy krajowej akcyi dla uzupełnienia sieci kolei lokalnych w kraju, c. k. Namiestnictwo ma zaszczyt udzielić w załączeniu odpis wydanego w tym przedmiocie reskryptu J. E. Pana c. k. Ministra handlu z dnia 18. lutego 1892 l. 18.991 ex 1891 w dosłownem brzmieniu z prośbą o za wiadomienie c. k. Namiestnictwa, czy Świetny Wydział stosownie do końcowych ustępów powyższego reskryptu zamierza wysłać swych delegatów do proponowanej konferencyi w c. k. Ministerstwie handlu, a w takim razie o podanie nazwisk tych delegatów i czasu, w którym odbycie konferencyi byłoby pożądanę.

Wspomniany w reskrypcie ministeryalnym egzemplarz kraińskiej ustawy krajowej z d. 4. marca 1891 dz. u. k. kraińskich Nr. 6, tudzież mapa projektowanych linii kolei lokalnych, udzieloną będzie Świetnemu Wydziałowi krajowemu niebawem.

Subalegat do Aleg. A. do sprawozdania L. W. kr. 14.639/92.

O d p i s

reskryptu ministeryalnego z dnia 18. lutego 1892 l. 18991/91 wystoso-
wanego do J. E. c. k. Namiestnika.

Mit Beziehung auf die Berichte vom 20. April, 30. September und vom 23. November 1891. Zl. 23315, 56379 und 85178 über die vom galiz. Landesausschusse eingeleitete Action wegen Förderung des Localbahnwesens und eventuellen Subventionirung von Localbahnprojecten in Galizien beehre ich mich Euere Exzellenz auf Grund der nunmehr vorgelegten Äusserungen der im Gegenstande einvernommenen technischen Fachbehörden des h. o. Ressorts behufs geneigter Mittheilung an den genannten Landesausschuss Nachstehendes zu eröffnen: Eine planmässige

Action zur Entwicklung des Localbahnwesens in Galizien in der Richtung, dass die Subventionirung von projectirten Localbahnen, welche vom Standpunkte der Landesinteressen als nützlich und wichtig anerkannt sind, aus Landesmitteln in weiterem Umfange als bisher in systematischer Weise ins Auge gefasst wird, muss die rationelle Durchführung dieser Intention vorausgesetzt, auch vom Standpunkte der Regierung als zweckmässig und erwünscht bezeichnet werden, da hiedurch das Zustandekommen gemeinnütziger, zum Theil auch gesamtstaatlichen Interessen dienenden Bahnprojecte theils überhaupt ermöglicht, theils wesentlich gefördert und insbesondere die Möglichkeit gebothen wird, bei entsprechender Intervention des Landes die Geldbeschaffung für neue Localbahnprojecte unter Vermeidung der mit privater Finanzierung zumeist verbundenen Übelstände und Mehrkosten erheblich zu verwohlfeilen und zu erleichtern, hiemit aber das gesammte Localbahnwesen in finanzieller Beziehung auf eine weitaus gesündere Grundlage zu stellen, als dies bei Überlassung desselben an die Privat-Speculation möglich wäre.

Ein kräftiges Eingreifen des Landes in Bezug auf die Ausgestaltung des galiz. Localbahnwesens erscheint nach meiner Ansicht auch aus dem Grunde gebothen, weil wenigstens nach den bisherigen Erfahrungen die Ausführung neuer Localbahnen lediglich durch die Interessenten und Privatunternehmer wegen der in den meisten Fällen unzureichenden Rentabilität nicht in Aussicht zu nehmen ist; andererseits aber die Regierung in Folge der so bedeutenden Inanspruchnahme des Staatsschatzes für Eisenbahnzwecke und für andere gesamtstaatliche Interessen, sowie im Hinblick auf die dauernde Erhaltung der so mühsam erzielten Ordnung des Staatshaushaltes sich in Bezug auf die Subventionirung von Localbahnprojecten die grösste Zurückhaltung auferlegen muss.

Was nun vorerst die vom Landesauschusse angestrebte Aufstellung eines allgemeinen Programmes für die Anlage von neuen Localbahnen in Galizien anbelangt, so muss es in erster Linie wohl dem Landesauschusse selbst vorbehalten bleiben, durch Umfragen bei den massgebenden Faktoren, insbesondere den Handels- und Gewerbe-Kammern, den Bezirks- und Gemeindevertretungen und den Interessenten zur Kenntniss der in erster Linie bauwürdigen Localbahnen zu gelangen, wobei es selbstverständlich nicht ausgeschlossen sein wird, dass auch nach Aufstellung eines solchen allgemeinen Localbahnprogrammes Änderungen oder Ergänzungen desselben auf Grund der vorzunehmenden näheren Studien und Erhebungen oder in Folge nachträglich hervortretender Bedürfnisse vorgenommen werden. Nach dem Ergebnisse der in dieser Hinsicht von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gepflogenen Erhebungen wäre nun nach Ansicht der Regierung die Ausführung der nachstehend angeführten aus der beiliegenden Übersichtskarte zu entnehmenden Localbahnlinien nach Massgabe des im Einzelnen zu constatirenden Verkehrsbedürfnisses und der verfügbaren Geldmittel, beziehungsweise der zu erzielenden Interessentenbeiträge ins Auge zu fassen: 1) In erster Linie wird nach h. ä. Ansicht die Sicherstellung der im beiliegenden Plane mit 1 bis 3 bezeichneten sogenannten ostgalizischen oder podolischen Localbahnen, d. i. der Linien von Tarnopol über Ostrów und Trembowla nach Kopyczyńce, von Hadynkowce über Teresin nach Iwanie puste mit der Abzweigung nach Skała und von Kalinowszczyzna über Tluste nach Zaleszczyki anzustreben sein, bezüglich welcher Linien bekanntlich Verhandlungen im Handelsministerium wegen gesetzlicher Erwirkung einer entsprechenden finanziellen Unterstützung durch den Staat anhängig sind; 2) wird die von den Interessenten seit längerer Zeit angestrebte zum Theile auch gesamtstaatliche Rücksichten förderliche Abzweigung von den sub. 1. genannten Linien bei Ostrów über Kozowa einerseits, nach Halicz andererseits; 3) über Brzeżany und Rohatyn nach Chodorów mit eventueller dereinstiger Fortsetzung nach Stryj ins Auge zu fassen sein (Z. Z. 4, 5 und 6 der Karte); ferner wäre die Ausführung der nachstehenden Localbahnlinien im südöstlichen Theile Galiziens (Z. Z. 7, 8 und 9 der Karte) in Aussicht zu nehmen u. zw. 4), einer Localbahn von Śniatyn oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Lemberg-Czernowitz nach Horodenka, eventuell nach Zaleszczyki; 5) einer Abzweigung von Śniatyn nach Kutyn und 6) eine

Verbindung der Kolomeaer Localbahnen von Kniaźdwór mit der auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahn Stanislaw-Woronianka bei Delatyn; 7) erscheint im allgemeinen und im finanziellen Interesse des Staates wünschenswerth die Anlage von Localbahnen zur Einbeziehung der Salinen in Kałusz, Dolina mit Fortsetzung nach Strutyn und Spas, dann in Bolechów, Drohobycz und Stebnik (Z. Z. 10 bis 14 der Karte). Ausserdem wird in Erwägung zu ziehen sein: 8) die Anlage einer Localbahn von Sambor über Staremiasto nach Turka, dann im nordöstlichen Theile Galiziens: 9) Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Krystynopol über Mosty einerseits nach Krasne, anderseits nach Żółkiew, (Z. Z. 15, 16 und 17. der Karte). Im nördlichen Theile Galiziens ist ferner in Betracht zu ziehen 10), die auch vom Standpunkte der Militärverwaltung als wünschenswerth bezeichnete Bahnverbindung Rozwadów. Przeworsk, (Z. 18 der Karte), während im nordwestlichen Theile des Landes: 11) die vorzugsweise im Interesse der Production und der Verfrachtung der Kohlen aus den Revieren von Jaworzno gelegene Bahnverbindung Jaworzno-Zator-Wadowice-Skawee mit eventueller Abzweigung nach Trzebinia und 12) eine Abzweigung der k. k. Staatsbahnen von Chabówka über Neumarkt nach Zakopane (Z. Z. 19 und 20 der Karte), ins Auge zu fassen sein wird. — In Bezug auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Sicherstellung der vorangeführten Localbahnlinien gebührt nach h. ä. Ansicht den sub. 1 und 2 genannten Ergänzungslinien im östlichen Landestheile, deren Ausführung in technischer Beziehung keinen erheblichen Schwierigkeiten unterliegt, und die im Hinblick auf die anerkannte Entwicklungsfähigkeit des berührten Gebietes bei entsprechender Ökonomie des Baues und Betriebes, insbesondere bei Einhebung angemessener Localbahntarife eine, wenn auch anfänglich bescheidene Rentabilität erwarten lassen, unbedingt der Vorzug. Ausserdem dürfte es sich empfehlen der Realisirung der sub 7 genannten verhältnissmässig geringe Kosten erfordernden Bahnverbindungen zu den im Lande befindlichen Salinen baldigst näher zu treten.

Bezüglich der übrigen im Vorstehenden angedeutenden Localbahnprojecte dürfte die Reihenfolge der näheren Behandlung und der eventuellen Sicherstellung, wie früher bemerkt, von den nachzuweisenden Rentabilitätschancen und der Höhe der Interessentenbeiträge abhängig zu machen sein. Nachdem übrigens derzeit schon als feststehend angesehen werden kann, dass die meisten der fraglichen Localbahnprojecte eine zur Bedeckung der Kapitallasten ausreichende Rentabilität nicht erwarten lassen und demnach die eventuelle Realisirung derselben nur mit erheblichen Opfern für jene Faktoren und Interessenten, welche die bezüglichen Kapitallasten übernehmen sollen zu ermöglichen sein wird, dürfte es sich von anderen Erwägungen abgesehen, schon aus naheliegenden finanziellen Rücksichten empfehlen, die Realisirung dieser Bahnprojecte nicht allzusehr zu beschleunigen, sondern dieselbe den Verhältnissen entsprechend auf einen längeren Zeitraum zu vertheilen. Was nun die finanzielle Seite der vom Lande beabsichtigten Action zur Förderung des Localbahnwesens in Galizien gleich wie von anderen Landesvertretungen bisher geübte Praxis der Zusicherung von Landessubventionen à fonds perdu, oder gegen Übernahme von Stammactien der betreffenden Localbahngesellschaft in den meisten Fällen insbesondere dann, wenn eine entsprechende finanzielle Unterstützung durch den Staat nicht thunlich ist, theils nicht ausreichend, theils insoferne nicht zweckmässig erscheint, als hiedurch die Schwierigkeiten und die erfahrungsgemäss sehr bedeutenden Mehrkosten der restlichen Geldbeschaffung durch Ausgabe von Vorzugstitres (Prioritätsactien und Prioritätsobligationen), nicht beseitigt werden. Aber auch für jene Fälle, in welchen auch künftig die Zusicherung einer Kapitalssubvention aus Landesmitteln für die Realisirung des betreffenden Bahnprojectes, als ausreichend und zweckmässig erkannt werden sollte, dürfte es sich zur Schonung der finanziellen Gebahrung des Landes und im Interesse einer zweckmässigen Vertheilung der Kapitallasten auf einen längeren Zeitraum empfehlen, das Erforderniss für die Bezahlung der zugesicherten Landessubventionen durch eine umfassendere finanzielle Transaction des Landes, beziehungsweise durch ein im Interesse der Förderung des Localbahnwesens in Galizien unmittelbar vom Lande oder eventuell unter Garantie des letzteren, von einem bestehenden oder neu zu creirenden Finanzinstitut aufzunehmendes grösseres Anlehen zu bedecken. Eine derartige umfas-

sendere finanzielle Transaction des Landes dürfte auch insoferne erhebliche Vortheile bieten, als hiedurch die Möglichkeit geschaffen würde Vorzugstitres von Localbahnunternehmungen, deren Erträgniss durch den zu erwartenden Verkehr durch Frachtengarantien, Jahresbeiträge der Interessenten oder selbst durch eine Staatsgarantie gesichert wurde, demnach mit ausreichender Sicherheit im Übrigen aber ohne Verlust und selbst mit finanziellen Vortheilen für das Land von Seite des letzteren zu angemessenen Begebungscoursen zu dem Ende zu erwerben, um die sonst erfahrungsgemäss eintretenden, die Rentabilität des Localbahnunternehmens beeinträchtigenden, erheblichen Coursverluste zu vermeiden.

Unter Umständen wird die Realisirung von Localbahnprojecten auch dadurch zu ermöglichen sein, dass nach dem Vorbilde des in einem Abdrucke mitfolgenden krainischen Landesgesetzes vom 4. März 1891 (Krain. Landesgesetz Bl. Nr. 6) betreffend die Unterkraimerbahnen von dem Lande die Garantie eines für die Verzinsung und Tilgung des Vorzugtitres ausreichenden Bahnerträgnisses übernommen wird, eine Finanzierungsmodalität, die insbesondere dann von Vortheil sein wird, wenn einerseits wie bei den genannten Unterkraimerbahnen, durch nebenhergehende Vereinbarungen mit Interessenten entsprechende Bahnerträgnisse sichergestellt sind, und wenn andererseits die günstige Begebung solcher, auf einer Landesgarantie basirten, sonach eine gesicherte Kapitalsanlage ermöglichenden Localbahntitres an creditfähige, statutenmässig hiezu berechnigte Finanzinstitute in Aussicht genommen werden kann. Wieder in anderen Fällen wird die directe Erwerbung der A. H. Concession durch den Landesauschuss, sowie der Bau und Betrieb der Localbahn für Rechnung des Landes mit oder ohne Vorbehalt der nachträglichen Bildung einer Actiengesellschaft ins Auge zu fassen sein, welche Modalität eine zweckmässige Geldbeschaffung durch eine entsprechende finanzielle Transaction des Landes im Sinne der früheren Andeutungen vorausgesetzt, gerade in Galizien besondere Vortheile bieten dürfte, resp. mit verhältnissmässig geringen Regie- und Verwaltungsauslagen durchgeführt werden könnten, da die Staatseisenbahnverwaltung gerade in Galizien, wo sämmtliche neue Localbahnen an Staatsbahnen oder im Staatsbetriebe stehende Localbahnen anschliessen werden, keinen Anstand nehmen wird, und bezw. dazu berufen erscheint, bezüglich solcher projectirten Localbahnen die Projectsaufstellung, die Vorbereitung und Leitung des Baues und die Betriebsführung für Rechnung der betreffenden Bahnunternehmung lediglich gegen Vergütung der Selbstkosten, im Übrigen aber unter möglichst günstigen Bedingungen zu übernehmen. Im Falle Seitens des galizischen Landesauschusses die Erlassung einer allgemein gesetzlichen Norm behufs Förderung des Localbahnwesens in Galizien im Wege eines Landesgesetzes in Aussicht genommen wird, erachte ich mit Rücksicht auf die in anderen Ländern gewonnenen Erfahrungen empfehlen zu sollen, dass einerseits die gesetzlichen Voraussetzungen und Bedingungen für die finanzielle Bethheiligung des Landes an der Sicherstellung von Localbahnen nicht zu rege gefasst werden mögen, zumal hin olmedem voraussichtlich die Entscheidung bezüglich der einzelnen Localbahnprojecte speziell zu erlassenden Landesgesetzen vorbehalten werden dürften und dass andererseits dem Landesauschusse die Möglichkeit gewährt werde ohne Abänderung der zu erlassenden grundsätzlichen Normen in jedem einzelnen Falle die den besonderen Verhältnissen am meisten entsprechende Modalität der Finanzierung der bezüglichen Localbahnprojecte und der erforderlichen Beihilfe aus Landesmitteln eintreten zu lassen.

Schliesslich erkläre ich mich bereit, falls dies von Euer Exzellenz und rücksichtlich vom Landesauschusse als dem angestrebten Zwecke förderlich erachtet wird, eine Besprechung der massgebenden Gesichtspunkte und der in Frage kommenden Modalitäten der vom Landesauschusse beabsichtigten Action zu Gunsten des Localbahnwesens in Galizien in Handelsministerium einzuleiten, ob und eventuell in welcher Weise die gedachte Action bereits bei der Finanzierung der sogenannten ostgalizischen oder podolischen Localbahnen verwerthet werden könnte, für welche wie Euer Exzellenz bekannt, eine sehr erhebliche finanzielle Unterstützung durch den Staat beansprucht, respective in Aussicht genommen wird.

Ich lade sohin Euer Exzellenz ein, von dem Vorstehenden dem galiz. Landesauschusse mit Beziehung auf dessen an Euer Excellenz gerichteten im Anschlusse zurückfolgenden Zuschriften vom 16. März, 30. Juli, und 26. September v. J. Zl. 8503, 18590 und 40779 Kenntniss zu geben und dem gedachten Landesauschusse anheimzustellen, falls derselbe auf die vorstehende Anregung einzugehen gedenkt, baldmöglichst seine Vertreter in das Handelsministerium zu entsenden, welche sich bezüglich des Zeitpunktes der zu pflegenden Verhandlungen mit dem h. ä. Departament VII im kurzen Wege ins Einvernehmen zu setzen hätten, und denen es freigestellt wird zum Zwecke eines Finanz- oder banktechnischen Beirathes auch einen Vertreter der galiz. Landesbank oder eines anderen vertrauenswürdigen Bankinstitutes zu der fraglichen Besprechung beizuziehen.

Zugleich stelle ich Euer Exzellenz anheim sich an obiger Berathung durch Entsendung eines Vertreters zu betheiligen, und denselben behufs Verständigung von dem Zeitpunkte des Zusammentrittes anher namhaft zu machen. Genehmigen Euer Exzellenz die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung. Der k. k. Handelsminister Bacquehem mp.

Alegat B. do sprawozdania Wydziału krajowego 14.639/1892.

O d p i s

odezwy c. k. Namiestnictwa we Lwowie z dnia 22. marca 1892 do l.
24.082 do Wydziału krajowego we Lwowie.

Odnosnie do szacownej odezwy z dnia 8. marca 1892 l. 11.722 w sprawie zamierzonego przez Świetny Wydział krajowy wznowienia uchwały sejmowej z d. 23. listopada 1889, zmierzającej do przyspieszenia budowy kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich, c. k. Namiestnictwo ma zaszczyt udzielić Świetnemu Wydziałowi krajowemu w załączeniu odpis wydanego w tym przedmiocie reskryptu Jego Excellencyi Pana ek. Ministra handlu z d. 18. marca 1892 l. 12.679 w dosłownem brzmieniu z prośbą o zawiadomienie c. k. Namiestnictwa, czy Świetny Wydział krajowy stosownie do końcowego ustępu tego reskryptu byłby skłonnym dla dalszego rozwinięcia podjętej przez Reprezentacyę kraju akcyi co do budowy galicyjskich kolei lokalnych, wziąć udział przez swych delegatów w proponowanej konferencyi w c. k. Ministerstwie handlu.

O dalszym postępie tej sprawy, względnie o ewentualnych rozprawach w Sejmie krajowym zechce Świetny Wydział krajowy zawiadomić c. k. Namiestnictwo celem zdania sprawy Wysokiemu c. k. Ministerstwu handlu.

D. u. s.

O d p i s

reskryptu e k. Ministerstwa handlu z 18. marca 1892 L. 12.679

do J. E. p. Namiestnika.

Mit Beziehung auf das Berichtschreiben vom 11. März 1892 Z. 20.161 betreffend die vom galizischen Landesauschusse beabsichtigten Massnahmen zur Förderung des Localbahnwesens im Lande, beehre ich mich Eurer Excellenz unter Rückschluss der Communikate Nachstehendes zu eröffnen: Insoferne es sich zunächst nur darum handelt, einen Beschluss des galizischen Landtages über die Gewährung einer Landessubvention für die projektirten ostgalizischen und podolischen Bahnen als Voraussetzung für die diesem Bahnunternehmen — voraussichtlich in Form einer staatlichen Erträgnissgarantie — zuzuwendende finanzielle Unterstützung durch den Staat ehemöglichst herbeizuführen, bemerke ich im Allgemeinen, dass es zu dem bezeichneten Zwecke nothwendig erscheint, dem in Frage stehenden Bahnunternehmen im Wege der zu gewährenden Landessubvention einen Kapitalswerth von mindestens 500.000 fl. entsprechend dem Betrage der von den Localinteressenten baar und zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien zuzuwenden.

Zu diesem Ende wären die am 23. November 1889 bezüglich des mehrgedachten Bahnprojektes gefassten Beschlüsse etwa in nachstehender Formulirung zu erneuern, bezw. abzuändern: I. Der Landtag gewährt zum Zwecke der Sicherstellung des Baues des ostgalizischen Localbahnnetzes von Tarnopol in der Richtung gegen Zaleszezyki, Skala und Iwanie-puste (Mielnica) eine Annuität im Betrage von 25.000 fl. auf die Dauer von längstens 75 Jahren vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet. Dieser Jahresbetrag ist entweder unmittelbar dem Localbahn — Unternehmen zuzuwenden, oder zur Verzinsung und Tilgung einer vom Landesauschusse aufzunehmenden schwebenden Schuld im Effectbetrage von 500.000 fl. mit der Massgabe zu verwenden, dass der obengedachte Kapitalsbetrag als einmalige Beitragsleistung des Landes an die Bahnunternehmung zu bezahlen ist. II. Der Landtag bewilligt diese Subvention unter den nachstehenden Bedingungen: A) Dass das restliche Bancapital für die Ausführung des vorbezeichneten Localbahnnetzes, soweit dasselbe nicht von den Localinteressenten durch Uebernahme von Stammactien der zu bildenden Localbahngesellschaft zum vollen Nennwerthe aufgebracht wird, auf Grund einer vom Staate zu gewährenden Erträgnissgarantie behufs Sicherstellung der 4% Verzinsung und der planmässigen Tilgung der von der Local-Bahn-Unternehmung auszugebenden Vorzugstitres (Prioritätsobligationen und Prioritätsactien) beschafft werde; b) dass vor Beginn des Bahnbaues die Einzahlung des ganzen Kapitalbetrages, welcher zum vollständigen Ausbaue des ganzen Bahnnetzes nothwendig ist, gesichert werde; c) dass vor dem Baubeginne seitens der Unternehmung eine Erklärung des Inhalts abgegeben werde, dass zum Bahnbau nach Möglichkeit einheimische Kräfte verwendet werden; d) dass mit dem Bahnbaue spätestens im Jahre 1893 begonnen werde. III. Im Falle der Erfüllung der im Beschlusse II. enthaltenen Bedingungen hat der Landesauschuss die mit Beschluss I. bewilligte Rente von jenem Jahre angefangen, in welchem der Bahnbau beginnen wird, jedoch nicht früher, als vom Jahre 1893 an, in das Budget des Landesfondes einzustellen. IV. Die mit Beschluss I. bewilligte Rente wird von dem Jahre an, in welchem die Einstellung derselben in das Budget des Landes-

fondes erfolgt, seitens des Landesausschusses in halbjährigen decursiven, am 30. Juni und 31. Dezember eines jeden Jahres fälligen Raten entweder zu Händen jener Personen, welche sich als Rechtsvertreter des Unternehmens der in Rede stehenden Bahnen legitimirt, oder zu Händen des Gläubigers, der eventuell nach Punkt I. vom Lande aufzunehmenden schwebenden Schuld ausbezahlt werde. Desgleichen wird der Landesausschuss ermächtigt, den eventuell im Sinne des Beschlusses I. im Wege einer schwebenden Schuld aufzunehmenden Kapitalsbetrag von 500.000 fl. als einmalige Beitragsleistung des Landes für die Bahnunternehmung an die letztere nach Massgabe der diesfalls mit derselben zu treffenden Vereinbarung auszuzahlen. Zur Erläuterung des vorstehenden Vorschlages ist noch beizufügen, dass eine genaue Festsetzung der Dauer der vom Lande für die projectirten ostgalizischen Bahnen zu gewährenden Annuität aus dem Grunde nicht zweckmässig, resp. für das Land nicht vortheilhaft ist, weil diese Festsetzung bei Festhaltung eines effektiven Kapitalswerthes der Landessubvention von 500.000 fl. von dem Begebungscourse der von der Localbahngesellschaft anzugebenden Titres, den Modalitäten der Escomptirung der vom Lande zu gewährenden Annuität und anderen, derzeit nicht genau zu bestimmenden Voraussetzungen abhängig erscheint. Der Alternativvorschlag der Aufnahme einer schwebenden Schuld des Landes aber, ist der Erwägung entsprungen, dass die directe Escomptirung der vom Lande für das Bahnunternehmen zu gewährenden Annuitäten durch den Landesausschuss, abgesehen von einer für die Localbahngesellschaft augenscheinlich sehr werthvollen Vereinfachung ihrer finanziellen Gebahrung unter Umständen auch für die Landesfinanzen selbst von erheblichen Vortheile sein dürfte. Indem ich noch beifüge, dass es von Seite der Regierung eventuell, soferne dies im Interesse der leichteren Vertretung dieser Anträge im Landtage wünschenswerth erscheinen sollte, auch keinem Anstande unterliegen würde, wenn das Land sich die Refundirung der gewährten Subvention in Stammactien im Nominalbetrage von 500.000 fl. vorbehalten würde, bemerke ich schliesslich, dass im dermaligen Stadium der Angelegenheit die Intervention des namhaft gemachten Vertreters des galizischen Landesausschusses im Handelsministerium nur in dem Falle nothwendig werden dürfte, wenn wider Erwarten seitens des Landesausschusses Einwendungen und Bedenken gegen die hierseits in Vorschlag gebrachten Anträge erhoben werden sollten. Dagegen dürfte es allerdings für die weitere Entwicklung der Localbahnfrage in Galizien, beziehungsweise für die Fortsetzung der bezüglichlichen Action der galizischen Landesvertretung von Vortheil sein, wenn vor den in dieser Hinsicht in Aussicht genommenen Verhandlungen im galizischen Landtage die mit dem hierämtlichen Erlasse vom 18. Februar l. J. Zl. 18991 ex 1891 angeregte mündliche Erörterung des Gegenstandes mit Vertretern des galizischen Landesausschusses und eventuell auch der Euerer Excellenz unterstehenden k. k. Statthalterei etwa während oder unmittelbar nach Abschluss des nächsten Sessionsabschnittes der Verhandlungen des Reichsrathes im Handelsministerium stattfinden würde. Ueber den weiteren Verlauf der bezüglichlichen Verhandlungen bei der galizischen Landesvertretung sehe ich den baldigen Mittheilungen Euerer Excellenz mit Interesse entgegen. Wien am 18. März 1892. Der k. k. Handelsminister Bacquehem m. p. An Seine des Herrn k. und k. Geheimen Rathes, k. k. Statthalter Casimir Grafen Badeni, Excellenz.

