

Alegat. 91.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego do l. 38181 r. 1880 w przedmiocie projektu budowy galicyjskiej kolei transwersalnej.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 29 maja 1876 Wysoki Sejm wezwał c. k. Rząd, aby poczynił kroki potrzebne dla umożliwienia i przyspieszenia budowy kolei z Husiatyna do Stanisławowa lub innego punktu kolei Albrechta i z Zagórza przez Grybów do Żywca.

Otrzymałą dziś w tym przedmiocie odezwę c. k. Prezydium Namiestnictwa z dnia 3 lipca r. b. L. 6721 pr. Wydział krajowy przedkłada Wysokiemu Sejmowi w załączeniu i uprasza :

Wysoki Sejm raczy, ze względu na wnioski w powołanej odezwie zawarte, wydać dalszą uchwałę w przedmiocie projektu budowy galicyjskiej kolei transwersalnej.

We Lwowie, dnia 5 lipca 1880.

Marszałek krajowy:

Ludwik hr. Wodzicki.

Sprawozdawca:

Władysław hr. Badeni.

ODEZWA.

Wiadomo, jak dalece powszechném jest życzenie, aby projekt budowy, tak zwanéj transversalnéj galicyjskiéj drogi żelaznéj, jak najrychlejš mógł być zrealizowany. Kolej ta miałaby bezpośrednio połączyć galicyjsko-rossyjską granicę Państwa koło Husiatyna z jednym z punktów kolei północnéj cesarza Ferdynanda koło Żywca, ewentualnie z drogą żelazną koszycko-oderbergską pod Czaczą. W tym celu należałoby wybudować brakujące linie z Husiatyna do Stanisławowa, z Zagórza do Grybowa i z Nowego Sącza do jednego z punktów istniejącej już sieci dróg żelaznych.

Ponieważ przeprowadzenie tego projektu nader jest ważném dla kraju i dla okolic, przez które nowa koléj przechodziłaby, przeto c. k. Ministerstwo gorąco się tą sprawą zajęło i poleciło mi, rekskryptem z dnia 30 czerwca b. r. L. 20303 r. 1879, abym w téj mierze zakomunikował Świetnemu Wydziałowi krajowemu co następuje:

Mimo wielkiéj ekonomicznój doniosłości nie mógł powyższy projekt dotąd być przeprowadzony, ponieważ już zasadniczo musiało być z góry wykluczone nadanie koncesyi towarzystwu prywatnemu, któreby żądało zagwarantowania dochodów przez Państwo, jak to Państwo uczyniło co do zachodniéj części tych linii kolejowych, na mocy ustawy z dnia 22 kwietnia 1873 L. 60 dz. pr. p.

Nadto stały budowie téj kolei na koszt Państwa względy finansowe na przeszkodzie, a prywatną spekulacyę odstraszały niekorzystne stosunki targu piéniężnego i ryzyko niedostatecznego procentowania się nader znacznego kapitału zakładowego, któryby musiał być włożony w budowę téj kolei.

Dopiero w ostatnich czasach przedstawiły prywatne przedsiębiorstwa, zachęczone korzystniejszém położeniem targu piéniężnego, wnioski co do dostarczenia przynajmniej znaczniejszój części kapitałów na budowę brakujących jeszcze części wzmiankowanój powyżéj linii dróg żelaznych.

I tak Towarzystwo kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiéj, oświadczyło swą gotowość wybudowania linii ze Stanisławowa do Husiatyna, jeżeli jéj Państwo zapewni subwencyą w sumie 1½ miliona złr., a nadto w najnowszym czasie wystąpiło znane, wszelkiemi kapitałami rozporządzające belgijskie przedsiębiorstwo dróg żelaznych (*Société belge chemins de fer*) z propozycjami, które mają na celu zrealizowanie wspomnianego projektu. Późniéj już wreszcie zapowiedziało także Towarzystwo kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiéj wnioski, zmierzające do wzięcia na siebie budowy kolei transversalnéj, a względnie brakujących jeszcze przestrzeni.

Biorąc słuszny wzgląd na wielkie ryzyko, z jakimi bezsprzecznie jest połączony wkład wielkich kapitałów, przedsiębiorstwo kolejowe w mowie będące postawiło wspomniane Towarzystwo belgijskie jako nieodzowny warunek dalszych ukłádów, żądanie, ażeby mu oprócz zwyczajnych uwolnień od

podatków i opłat, jako też oprócz przyznania ułatwień, które zwykle Państwo czyni w podobnych razach, także i sam kraj Galicya zapewnił odpowiednią finansową pomoc, a mianowicie: aby się kraj zobowiązał:

- 1) Oddać Towarzystwu wszystkie grunta, które będą potrzebne pod trasę kolejową Żywiec-Nowy-Sącz, Grybów-Zagórz i Stanisławów-Husiatyn, tudzież pod budynki kolejowe bez wyjątku i to w przeciągu sześciu miesięcy od czasu wręczenia odnośnych planów co do potrzebnych gruntów;
- 2) na własny koszt wykończyć wszystkie roboty potrzebne do połączenia i sprostowania gościńców i dróg, które kolej żelazna przetnie, tudzież wybudować wszystkie drogi równoległe do linii kolejowej, jakoteż drogi dojazdowe do dworców.

W ogóle musi się zatem kraj Galicya zobowiązać, na własny koszt i na własne niebezpieczeństwo urządzić napowrót wszystkie przerwane komunikacye i stworzyć nowe potrzebne drogi. Również winien będzie kraj utrzymywać wszystkie te drogi własnym kosztem. Ponieważ to poparcie finansowe, do którego kraj ma się zobowiązać, jest koniecznym warunkiem dojścia do skutku rzeczonych układów, przeto byłoby bardzo do życzenia, aby Sejmowi daną była sposobność do powzięcia stanowczej uchwały, co do tych ułatwień finansowych, któreby kraj poczynił, aby rzeczony projekt budowy kolei mógł być urzeczywistniony, a to tak na wypadek udzielenia koncesyi prywatnemu przedsiębiorstwu, jakoteż na możliwy zawsze wypadek wykonania tej budowy na koszt Państwa.

Ze względu, że ułatwienia finansowe dla kolei, o jakie tu chodzi, wkładałyby na kraj pewne ciężary, mogłyby być przyznane tylko w drodze formalnej ustawy — dość tu wspomnieć o uwolnieniu od dodatków do podatków itd.

Inicyatywę w tej mierze z powodu materyalnych ofiar, jakieby kraj musiał ponieść, musi Rząd pozostawić Świetnej reprezentacyi kraju, i dlatego nie może wystąpić z przedłożeniem rządowym w tym przedmiocie.

Gdyby taka ustawa o ustępstwach i ułatwieniach na rzecz projektowanej galicyjskiej kolei tranwersalnej miała przyjść do skutku, musiałaby zawierać postanowienia bliżej określone w załączonym zarysie.

Do wyjaśnienia postanowień tego zarysu mam zaszczyt dodać następujące uwagi:

Postanowienia względem przeprowadzenia układów o wykupno gruntów i o budowę dróg, które *Societe belge des chemins de fer* wysuwa naprzód w swoich propozycyach, i o które przede wszystkim starałoby się należało, przez organa Świetnego Wydziału krajowego zostało tylko z tego względu zamieszczone w artykule III projektu do ustawy, jako postanowienie alternatywne, ponieważ wobec ścisłego związku podobnych układów i robót z właściwymi pracami około budowy kolei, potrzebne są liczne szczegółowe postanowienia ściśle określające zadania przedsiębiorstwa kolejowego i organów krajowych, aby uniknąć możliwych sporów i zawikłań, te postanowienia zaś nie mogą stanowić przedmiotu ustawy, ale raczej nadają się do osobnych układów.

Postanowienie art II, l. 2, lit. b) o obowiązkach budowy i utrzymywania wymienionych tam środków komunikacyjnych mają przede wszystkim na celu, wyrazić, że fundusz krajowy nie byłby obowiązany zastępować tych interesantów, którzy na mocy prawa, albo osobnych tytułów prawnych są obowiązani do budowy lub utrzymywania dróg, ale tylko przedsiębiorstwa kolejowe, a to ostatnie i w tym razie, gdyby takowe prawnie (przede wszystkim na podstawie ewentualnie wydać się mającej

ustawy dla Galicyi o dojazdach do dróg żelaznych) do budowy i utrzymywania odnośnych środków komunikacyjnych było obowiązane.

Świetny Wydział krajowy raczy przedmiot niniejszy w formie, jaką uzna za stosowną, podać do wiadomości Wysokiego Sejmu, a w swoim czasie zawiadomić mnie o rezultacie.

We Lwowie dnia 3 Lipca 1880.

Potocki w. r.

U s t a w a

z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkim Księstwem Krakowskiem o ustępstwach i ułatwieniach na rzecz projektowanej galicyjskiej kolei transwersalnej.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Meo Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkim Księstwem Krakowskiem, postanawiam co następuje:

Art. I.

W celu przeprowadzenia budowy linii częściowych tak zwanéj galicyjskiej kolei transwersalnej, a mianowicie:

- a) Husiatyn-Stanisławów;
- b) Zagórz-Grybów;
- c) Nowy Sącz-Żywiec — ewentualnie przedłużeniu jéj do granicy kraju i poprowadzenia odnogi do Krakowa (Podgórze) przyznaje się te ułatwienia, które niniejsza Ustawa postanawia, bez względu na to, czy budowa której linii częściowej przeprowadzoną będzie przez prywatne przedsiębiorstwo, czy téż przez Państwo.

Art. II.

- 1) Wymienionym w artykule I liniom kolejowym przyznaje się na czas, na jaki służy im prawne uwolnienie od opłaty podatku dochodowego, lub téż od w przyszłości wprowadzić się mającego podatku państwowego, uwolnienie od wszystkich jakiegokolwiek rodzaju danin, które na mocy ustaw krajowych, na cele gminne, powiatowe lub krajowe już są ustanowione, lub w przyszłości będą zaprowadzone.

2) Fundusz krajowy przyjmuje na siebie:

- a) całkowity nakład na zakupno gruntów pod samą koleją, tudzież pod wszystkie inne jej budowy, niemniej te kwoty wykupna i wynagrodzeń, które w myśl ustawy z dnia 18 lutego 1878 dz. pr. p. Nr. 30, mają być oznaczone w drodze wyłączenia.
- b) Wszystkie koszta, któreby zresztą przedsiębiorstwo kolejowe miało ponosić, na potrzebne przy budowie kolei żelaznej zakładanie gościńców i dróg, zmianę ich kierunku, rekonstrukcyę, tudzież na wszelkie inne środki komunikacyjne, wreszcie na drogi dojazdowe, i na ich utrzymanie.

Art. III.

Jeżeli kraj na podstawie specjalnych układów pomiędzy Wydziałem krajowym a przedsiębiorstwem kolejowym przeprowadzi sam wykupno gruntów i budowę gościńców, dróg i innych środków komunikacyjnych, natenczas należy umożliwić przedsiębiorstwu kolejowemu, ażeby mogło w przeciągu 6 miesięcy po oddaniu planów wykupna gruntów rozporządzać przestrzeniami gruntów, które do budowy kolei są potrzebne, a wskazane w artykule II, l. 2, lit. b), środki komunikacyjne mają być najpóźniej równocześnie z otwarciem kolei oddane do użytku publicznego.

Art. IV.

Wykonanie niniejszej ustawy, która z dniem ogłoszenia wchodzi w życie, porucza się Ministrowi spraw wewnętrznych i Ministrowi handlu.

