

Alegat. 154. i

Sprawozdanie

komisji sejmowej w przedmiocie wykończenia budowy galicyjskiej
kolei tak zwanej transwersalnej z Husiatyna do Żywca.

Od wielu lat kraj pragnie i żąda wykończenia kolei z Husiatyna do Żywca. Że równie i czyn-
niki państwowe uznawały potrzebę wykończenia téj kolei, dowodzą ustawy państwowe z r. 1872
i z r. 1873, które npoważniły rząd do udzielenia koncesyj do budowy tych jéj części, które pozo-
stają do wykończenia; pomimo tego nie wzięto się do téj budowy tak z powodu zastoju, który od
roku 1873 dotknął wszelki przemysł i przedsiębiorczość, jak i z powodu zamieszczonych przez
Radę Państwa w wzmiankowanych ustawach państwowych wbrew usiłowaniom c. k. Rządu zbyt ucią-
żliwych warunków, których żaden przedsiębiorca przyjąć nie chciał, a może i nie mógł. Usiłowania
reprezentantów kraju, by skłonić c. k. Rząd do umożliwienia i zapewnienia budowy tych części
kolei z Husiatyna do Żywca, które czekają wykończenia, nie odnosiły pożądanego skutku.

Nie czyniono w tym względzie zupełnie nic. Dopiero w roku przeszłym udało się staraniom
pojedynczych obywateli skłonić prywatne towarzystwa do wejścia w rokowania o ich budowę. Wskutek
tych rokowań zawiadomił c. k. Rząd za pośrednictwem c. k. Namiestnictwa Wydział krajowy o ofia-
rach, jakich jedno z tych towarzystw od kraju wymaga, a Wydział krajowy przedłożył otrzymaną
od c. k. Namiestnictwa odezwę Wysokiemu Sejmowi, który ją podpisanéj komisji sejmowej do zda-
nia z niéj sprawy przekazał.

Przedmiotem niniejszego sprawozdania są zatem żądane od kraju ofiary dla przeprowadzenia
budowy tych części kolei z Husiatyna do Żywca, które pozostają do wybudowania, streszczone
w dołączonym do odezwę c. k. Namiestnictwa zarzysie w formie projektu do ustawy.

Przedewszystkiem musi komisya podnieść, że wzmiankowana kolej z Husiatyna do Żywca ma
tak pod względem ekonomicznym jak i pod względem strategicznym wszystkie znamiona kolei pań-
stwowej. Jest ona nią rzeczywiście w najwyższym stopniu i była zawsze za taką poczytywaną.
Obowiązek ponoszenia kosztów na jéj budowę ciąży zatem i bezsprzecznie na Państwie, a kraj z na-

tury rzeczy i z istniejącego w Państwie co do budowy kolei państwowych zwyczaj, nie ma żadnego obowiązku przyczyniania się do tych kosztów. Prawda, że kolej ta będzie i dla kraju wielce korzystną, ale i wszystkie inne koleje państwowe były niezawodnie korzystne dla krajów, w których istnieją, a przecież wybudowane one zostały wyłącznie kosztem lub za gwarancją Państwa, bez żadnych ofiar ze strony tych krajów. Wymaganie zatem ofiar od naszego kraju dla wykończenia kolei z Husiatyna do Żywca nie da się bynajmniej usprawiedliwić.

Zważywszy jednakże, że kraj kolei tej od tak dawna żąda, że upatruje w przyjsciu jej do skutku wielkie dla siebie ekonomiczne korzyści, że ważność strategiczna tej kolei ma przedewszystkiem dla naszego kraju wielką doniosłość, że powiaty przez które ta kolej przechodzi, oświadczają się z własnej inicjatywy z znaczną ofiarnością i że nie ma nadziei, aby ona przyszła do skutku bez przyczynienia się kraju, komisya nie waha się zalecić Wysokiemu Sejmowi, by się do kosztów budowy tej kolei przyczynił. Wysoki Sejm raczy to uczynić, nie jakoby był do tego obowiązany, lecz przeciwnie w pełnem przeświadczeniu, że żadnego w tym względzie obowiązku nie ma, i że przyczyniając się, czyni dobrowolną ofiarę.

Żądanych jednakże od kraju w załączonym do odezwy c. k. Namiestnictwa zarysie ustawy zobowiązań komisya Wysokiemu Sejmowi zalecić nie może.

Przedewszystkiem zdawało się komisyi, że kraj wtenczas tylko może przyjąć na siebie obowiązek jakiegokolwiek przyczynienia się do kosztów budowy, jeżeli będzie miał rękojmię, iż wszystkie niewybudowane jeszcze przestrzenie kolei z Husiatyna do Żywca będą wybudowane. Tylko wykończenie całkowitej linii z Husiatyna do Żywca może przynieść krajowi spodziewane korzyści. Wybudowanie którejkolwiek z brakujących części tej linii byłoby może korzystne dla odnośnych powiatów, ale nie miałoby bynajmniej ważności krajowej.

Dalej przyszła komisya po gruntownem zbadaniu wszystkich okoliczności do przekonania, iż nie może zalecić Wysokiemu Sejmowi przyjęcia na fundusz krajowy zakładu na zakupno i wywłaszczenie potrzebnych pod kolej gruntów. Przyjęcie tego zakładu na fundusz krajowy w brzmieniu wzmiankowanego zarysu ustawy byłoby już dla tego zupełnie niemożliwem, ponieważ podług ustawy państwowej prawo wywłaszczenia gruntów pod kolej ma tylko przedsiębiorstwo budowy kolei, a Art. III. tegoż zarysu zawiera postanowienie, że dopiero w drodze specjalnego układu może Wydział krajowy nabyć od przedsiębiorstwa prawo przeprowadzenia wywłaszczenia. Gdyby zatem przedsiębiorstwo nie chciało zawrzeć takiego układu, wynikłoby ztąd, iż ekspropriację i zakupno gruntów przeprowadzałoby towarzystwo, a funduszowi krajowemu nie pozostawałoby jak płacić tyle, ile mu przedsiębiorstwo kolejowe wskaże. Można by zapewne zapobiedz temu zamieszczeniem w ustawie postanowienia, iż fundusz krajowy przyjmuje nakład na zakupno i wywłaszczenie gruntów pod warunkiem, że przedsiębiorstwo budowy kolei upoważni Wydział krajowy do przeprowadzenia tego zakupna i ekspropriacji.

Ale i wtenczas nie mogłaby komisya doradzać Wysokiemu Sejmowi przyjmować na fundusz krajowy ten obowiązek. Komisya mniema, iż W. Sejm nie może przyjmować ciężaru, który się nie da liczebnie oznaczyć a nawet powiedzieć. Nie ma bowiem jeszcze trasy i nie wiedzieć ani jaką ilość morgów potrzebaby nabyć, ani, uwzględniając przewidziane ustawą wynagrodzenie za gospodarcze uciążliwości, ile w przecięciu za morg zapłaciłoby wypadło. Nawet dane przez przedsiębiorstwo zapewnienie, że tylko pewną z góry oznaczoną ilość morgów fundusz krajowy obowiązany będzie nabyć, nie usunęłoby w niezem tej niepewności. Gdyby się bowiem okazało, że potrzeba rzeczywiście większej ilości morgów musiałaby, tak jak co do wartości pojedynczych morgów ogromne zajść różnice, powstać nowa wątpliwość, które z potrzebnych pod kolej morgów, czy tańsze czy droższe, będą liczone na karb funduszu krajowego. A chociażby nawet postanowiono, że przecięciowa wartość wszystkich nabytych morgów służyć ma za podstawę do tego rozliczenia, to jeszcze przedsiębiorstwo kolejowe mogłoby

robić zarzuty, że Wydział krajowy przy nabywaniu gruntów płacił więcej jak należało, lub że przez niewłaściwą oszczędność, a ztąd dopuszczanie do sądowego oszacowania, zwiększył nad istotną potrzebę wydatki. Możliwość sporów i pretensyj byłaby zawsze, bo postanowienie, że przedsiębiorstwo zrzeka się z góry wszelkich zarzutów przeciw postępowaniu przy przeprowadzeniu wykupna i ekspropriacji i przeciw wynikom tychże, byłoby niepodobnem.

Nadto Wydział krajowy nie ma organów niezbędnych do przeprowadzenia czynności zakupna i ekspropriacji gruntów. Stworzenie potrzebnego urzędowego aparatu musiałoby bardzo znacznie podwyższyć koszt tych czynności. A posługiwanie się czy to organami czasowo tylko dla przeprowadzenia tych czynności przyjętymi czy też pożyczanymi, nie nastroczałoby rękojmi, że nabycie gruntów będzie, o ile można, oszczędnie przeprowadzone.

Najważniejsze zaś, że tylko wtenczas, kiedy oznaczenie trasy kolejowej i przeprowadzenie wykupna i ekspropriacji gruntów jest w jednym ręku, koszt nabycia gruntów może nieprzekraczać granic oszczędności. Przedsiębiorstwo będzie nie raz w położeniu wybierania między droższą trasą, a kosztowniejszym nabyciem gruntu i wybierze oczywiście to, co w rezultacie taniej wypadnie. Ale jeżeli oznaczenie trasy zależeć będzie od przedsiębiorstwa, a wydatek na zakupno gruntów siężyć będzie na funduszu krajowym, przedsiębiorstwo wybierze oczywiście tę trasę, której budowanie mniej go kosztować będzie, a droższe zakupno gruntów będzie zawsze udziałem funduszu krajowego. Gdy właściciel gruntu wie, że od woli kupującego zależy obrać inną trasę i jego gruntu nie kupić, niejednokrotnie mniej twarde stawiać będzie warunki, a przy gruntach pod dworce kolejowe, może nawet zechce oddać je niżej rzeczywistej wartości. Wydział krajowy nie miałby téj szansy.

Komisya nie może zatem pod żadnym względem doradzać W. Sejmowi przyjęcia nakładu na zakupno i ekspropriację gruntów pod kolej na fundusz krajowy, a tém samém przyjęcia po zaprowadzaniu tych czynności przez kraj czyli przez Wydział krajowy jako tegoż urzędowy organ administracyjny. Aby jednakże dać dowód, iż kraj chce szczerze przyczynić się do przyścia do skutku wzmiankowanych linii kolejowych, że gotów jest do znacznej ofiary, byle takowa nie przekraczała granic możności, komisya wnosi, aby fundusz krajowy dał przedsiębiorstwu kolejowemu na zakupno gruntów milion złr. w. a. Jeżeli jak twierdzą, potrzeba pod wszystkie trzy niezbudowane jeszcze przestrzenie kolei z Husiatyna do Żywca około 2000 morgów, a cena nabycia morga nie powinna wynosić 400 złr. w. a., Wysoki Sejm, dając milion złr., daje z doliczeniem nawet jeszcze kosztu nabycia potrzebnych może przestrzeni pod drogi, któreby przełożone wypadło bardzo suto i daje dowód, że mu nietyle chodzi o ponoszenie przez kraj mniejszego ciężaru, jak raczej o to, aby nie przyjmować na kraj obowiązku, któremuby odpowiednio nie mógł podołać, a w każdym razie będzie w obec finansowego stanu kraju i ten ciężar ogromną ofiarą.

Z wyłuszczonych powodów nie może także komisya doradzać W. Sejmowi przyjmować na fundusz krajowy nakład wyszczególniony w zmiarkowanym zarysie ustawy na drogi. Wprawdzie zapewniano komisję z wiarygodnego źródła, iż Towarzystwo belgijskie wymienione w odezwie c. k. Namiestnictwa do Wydziału krajowego jako rokujące z c. k. Rządem o budowę tej kolei przystaje na przyjęcie budowy potrzebnych ramp kolejowych na swój rachunek, a co do dróg, które przełożyć wypadnie, żąda tylko, aby fundusz krajowy przyjął na siebie koszt przełożenia dróg krajowych i powiatowych, o ileby pojedyncze przełożenie nie przenosiło 150 metrów. Ale i przyjęcia tego ciężaru nie może komisya doradzać W. Sejmowi, bo przy braku wszelkiej kolejowej trasy nie można przewidzieć, ileby takich przełożeń wypadło na rachunek funduszu krajowego. Byłby to zatem ciężar także zupełnie nieokreślony. A ponieważ ustanowienie trasy w jej szczegółach zawisło przeważnie od budującego kolej, oddanyby był fundusz krajowy na łaską przedsiębiorstwa kolejowego, które przy ustanowieniu téj trasy uwzględniałoby z natury rzeczy swój własny tylko interes, mogący

być bardzo często w sprzeczności z interesem obowiązane do ponoszenia kosztów potrzebnego w skutek obranej trasy przełożenia drogi. Zdawało się tedy komisyi daleko odpowiedniej i pod każdym względem sprawiedliwiej, aby, jeżeli fundusz krajowy ma już na ten cel ponieść ofiarę, ofiara ta wyznaczoną była w ryczałtowej sumie. A proponując jej wysokość na 100.000 złr., komisyja mniema, iż dotarła do granicy możebności.

Przedkłada zatem komisyja W. Sejmowi projekt ustawy, zawierającej wyżej wyrażone zobowiązania. Nadto zawiera ten projekt ustawy postanowienia względem obowiązku kolei przyczynienia się do wydatków na drogi dojazdowe do dworców kolejowych; postanowienia względem sposobu i terminów wypłaty sum przyznanych przedsiębiorstwu kolejowemu, dalej upoważnienie Wydz. kraj. do zaciągnięcia pożyczki dla funduszu krajowego na pokrycie tych sum i do wypłaty ich przedsiębiorstwu kolejowemu, a w końcu zastrzeżenie, że ustawa straci moc obowiązującą, jeżeli do końca r. 1882 budowa wszystkich części kolei, z Husiatyna do Żywca dotąd niewybudowanych, zabezpieczoną nie będzie.

Czyniąc tak znaczne ofiary na budowę tej kolei, kraj ma bezsprzecznie prawo żądania, aby przynajmniej co do niej uwzględniono te życzenia, które W. Sejm niejednokrotnie już co do siedziby zarządu kolejowego i co do taryf wypowiedział. Komisyja wnosi zatem, aby W. Sejm powziął odpowiednią uchwałę.

Komisyi przekazane zostały przez W. Sejm także następujące petycje, dotyczące budowy podkarpackiej kolei do zdania z nich sprawy.

L. 599. Wydział Rady powiatowej Gorlickiej z zawiadomieniem, że Rada powiatowa Gorlicka uchwaliła na kosztu wykupu gruntów pod budowę brakujących części kolei z Husiatyna do Żywca dodatek jednego centa od podatków stałych na przeciąg lat dwudziestu i z prośbą o skuteczne wspieranie tej budowy.

L. 641. Wydział Rady powiatowej Krośnieńskiej z zawiadomieniem, że Rada powiatowa Krosieńska uchwaliła gotowość przyczynienia się do kosztów wykupna gruntów pod tę kolej dodatkiem jednego centa do podatków stałych przez lat 20, jeżeli Wysoki Sejm przyjmie na fundusz krajowy obowiązek tego wykupna, z prośbą o popieranie budowy tej kolei i z prośbą, aby przy oznaczeniu trasy kolejowej, najludniejsze i najwięcej przemysłowe okolice powiatu, a wedle możliwości i miasto Krosno były uwzględnione.

L. 666. Petycja Rady pow. Sanockiej z prośbą przyjęcia na fundusz krajowy kosztów zakupna gruntów pod budowę podkarpackiej kolei i z doniesieniem, że Rada powiatowa uchwaliła nałożyć dla ulżenia funduszowi krajowemu przy wykupnie tych gruntów dodatek jednego centa do podatków stałych w powiecie Sanockim obecnie opłacanych na przeciąg lat 20, i uchwalić przez ten przeciąg czasu w corocznym preliminarzu powiatowym ten dodatek.

L. 667. Petycja komitetu wykonawczego, ustanowionego dla sprawy uzupełnienia sieci kolei podkarpackiej przez obywatelstwo powiatów Nowo-Sądeckiego, Limanowskiego, Grybowskiego, Gorlickiego i Jasielskiego z prośbą o popieranie budowy tej kolei, także i przez przyjęcie na kraj obowiązku bezpłatnego odstąpienia gruntów pod kolej, o dołożenie starań, by Dyrekcyja kolei miała swą siedzibę w kraju, by władze krajowe miały jak największy wpływ na ustanowienie taryf kolejowych i aby kolej po wygaśnięciu koncesyi przeszła na własność kraju.

L. 698. Petycja Wydziału powiatowego Buczackiego z doniesieniem, że Rada powiatowa Buczacka powziętą uchwałą przeznaczyła na rzecz wykupna gruntów pod kolej podkarpacką, w razie jeżeli ekspropjacja tych gruntów bądź przez kraj, bądź przez dotyczące powiaty odbywać się będzie, za czas od 1. stycznia 1881 aż do amortyzacyi pożyczki krajowej, na ten cel przez Wydział krajowy zaciągnąć się mającej, to jest mniej więcej na przeciąg lat 20 w budżecie powiatowym

corocznie jeden cent dodatku do podatków bezpośrednich w powiecie opłacanych, z prośbą o zatwierdzenie tej uchwały przez W. Sejm w myśl §. 24 ustawy o reprezentacji powiatowej, i z prośbą aby ekspropriacja gruntów pod tę kolej kosztem kraju przedsięwzięta została.

L. 703. Wydział Rady powiatowej Nowotargkiej z doniesieniem, iż podał do wiadomości Wydziału krajowego uchwałę Rady powiatowej Nowotargkiej, iż takowa obowiązuje się na mocy §. 24 ustawy o reprezentacji powiatowej nałożyć jeden procent dodatku do podatków bezpośrednich na koszt wywłaszczenia gruntów pod kolej podkarpacką na przeciąg lat 20, tudzież uchwałę tejże Rady z wyrażeniem życzenia, by Dyrekcja generalna tej kolei była w kraju, aby językiem urzędowym kolei był język polski, i aby technicy krajowi byli uwzględniani przy obsadzaniu posad służbowych.

L. 752. Petycja Towarzystwa politechnicznego z prośbą, by Towarzystwo, które otrzyma koncesję na budowę drogi żelaznej podkarpackiej, miało siedzibę swego głównego zarządu w Galicyi i aby językiem urzędowym tej kolei był język polski.

L. 753. Petycja p. Eustachego Śmiałowskiego w tym samym przedmiocie.

L. 769. Petycja Rady powiatowej Jasielskiej z doniesieniem, że Rada powiatowa Jasielska uchwaliła dopłacić do funduszu krajowego, przeznaczonego na wykupno gruntów pod kolej żelazną transversalną 2% dodatku do podatków stałych od 1 złr. przez lat 20, jeżeli linia wzmiankowanej kolei żelaznej tak będzie wytknięta, aby od Żmigrodu dotykała Jasło jak najbliżej w okolicy Niegłowic, a dalej szła doliną Ropy do Gorlic, jednakże tylko w takim wypadku, gdyby Rząd uznał za odpowiednie, aby przy zawarciu umowy o budowę téjże kolei z jakimkolwiek Towarzystwem kosztu wykupna gruntów pod kolej kraj z własnych funduszy koniecznie ponosić musiał, tudzież z deklaracyami pojedynczych osób i miast względem bezpłatnego odstąpienia gruntów pod kolej i innych na ten cel ofiar.

L. 787. Petycja Reprezentacji powiatu Czortkowskiego z prośbą o przyjęcie kosztów wykupna gruntów pod kolej transversalną na kraj, i z doniesieniem, że Rada powiatowa Czortkowska uchwaliła nałożyć dla ulżenia funduszowi krajowemu dodatek jednego centa od reńskiego podatków bezpośrednich, w powiecie opłacanych, na przeciąg lat dwudziestu.

L. 820. Petycja Wydziału powiatowego Zaleszczyckiego z doniesieniem, że Rada powiatowa Zaleszczycka uchwaliła opłacać 1% dodatku do podatków bezpośrednich przez lat dziesięć na cel zakupna gruntów pod mającą się budować kolej z Husiatyna do Żywca, i z prośbą, by W. Sejm uchwalił na ten cel odpowiednie kwoty na wypadek, gdyby ofiary pojedynczych powiatów, sąsiadujących z projektowaną koleją okazały się niedostateczne.

Petycje L. 667, 752, 753 równie jak reszta tych petycyj o ile się tyczą przyjęcia kosztu nabycia i ekspropriacji gruntów pod kolej na fundusz krajowy, siedziby dyrekcji, języka urzędowego kolei i taryf kolejowych znajdują załatwienie w przedłożonej Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia ustawie i w wniesionych rezolucjach. Petycje zaś do LL. 599, 641, 666, 698, 703, 769, 787 i 820 o ile zawierają oświadczenie co do przyczyniania się powiatu do kosztów nabycia i ekspropriacji gruntów pod kolej, raczy Wysoki Sejm przekazać Wydziałowi krajowemu do urzędowania. Wzmiankowane bowiem oświadczenia potrzebować będą prawdopodobnie w myśl §. 24 ustawy o reprezentacji powiatowej zatwierdzenia Wydziału krajowego, a w razie uchwalenia przez Wysoki Sejm przedłożonej przez komisję ustawy, jak przyjdzie do wypłacenia przeznaczonej tamże na kupno i ekspropriację gruntów sumy miliona zł. w. a. wypadnie Wydziałowi krajowemu przystąpić do zużytkowania tych oświadczeń.

Komisya zatem wnosi:

1. Wysoki Sejm raczy uchwalić załączoną pod .|. ustawę.

2. Wysoki Sejm raczy powziąć następującą uchwałę:

„Sejm Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd, aby w koncesyi na budowę dróg żelaznych: Husiatyn-Stanisławów, Zagórz-Grybów, Nowysącz-Żywiec, zamieścił następujące warunki: Po 1szej Dyrekcyja główna czyli naczelny zarząd lub naczelne zarządy dróg żelaznych: Husiatyn-Stanisławów, Zagórz-Grybów, Nowysącz-Żywiec, będą mieć siedzibę w Galicyi, a język polski będzie urzędowym językiem w administracyi tych dróg żelaznych. Po 2giej) C. k. Rząd zastrzeże sobie wpływ na układanie taryfy przewozu osób i towarów wymienionemi wyżej drogami żelaznemi. Po 3ciej) C. k. Rząd zastrzeże wyraźnie, że tylko za jego pozwoleniem mogą zarządy wymienionych dróg żelaznych zawierać kartele z zarządami innych kolei żelaznych względem taryfy przewozu osób i towarów na wymienionych wyżej drogach żelaznych. — Gdyby towarzystwo otrzymujące koncesyą na budowę dróg żelaznych: Husiatyn Stanisławów, Zagórz-Grybów, Nowysącz-Żywiec objęło w zarząd cały ciąg dróg żelaznych z Husiatyna do Żywca, w takim razie do powyższych warunków powinien się zastosować zarząd całego tego ciągu dróg żelaznych.

3. Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Petycyę L. 599 Wydziału Rady powiatowej gorlickiej, L. 641 Wydziału Rady powiatowej krośnieńskiej, L. 666 Rady powiatowej sanockiej, L. 698 Wydziału powiatowego buczackiego, L. 703 Wydziału Rady powiatowej nowotargkiej, L. 769 Rady powiatowej jasielskiej, L. 787 Reprezentacyi powiatu czortkowskiego i L. 820 Wydziału zaleszczyckiego, o ile zawierają oświadczenie, że powiat będzie się przyczyniać do kosztów nabycia i ekspropriacyi gruntów pod budowę kolei transwersalnej, przekazuje się Wydziałowi krajowemu do odpowiedniego urzędowania“.

Lwów dnia 17. lipca 1880.

Przewodniczący i sprawozdawca

G r o c h o l s k i.



USTAWA

z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o pomocy kraju dla wykończenia galicyjskiej tak zwanéj kolei transwersalnej.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Megó Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam co następuje:

Art. I.

W celu całkowitego wykończenia galicyjskiej kolei tak zwanéj transwersalnej z Husiatyna do Żywca, a względnie przeprowadzenia budowy brakujących jeszcze linii téjże kolei, mianowicie:

- a) Husiatyn-Stanisławów ;
- b) Zagórz-Grybów i
- c) Nowy-Sącz Żywiec a ewentualnie
- d) odnogi do granicy kraju do Krakowa (Podgórze) przyznają się pomoc i ułatwienia, które niniejsza ustawa postanawia, bez względu na to, czy budowa której z wzmiankowanych linii przeprowadzoną będzie przez prywatne przedsiębiorstwo, czy téż przez Państwo, jeżeli tylko budowa wszystkich trzech linii wymienionych pod a) b) c) jednocześnie prawnie zabezpieczoną zostanie.

Art. II.

Wymienionym w art. I. liniom kolejowym przyznaje się na czas, przez jaki im przysłużyć będzie w moc ustaw państwowych uwolnienie od opłaty podatku dochodowego lub téż innego w przyszłości wprowadzonego podatku państwowego, uwolnienie od opłaty dodatków do powyższych podatków, jeżeliby na mocy ustaw krajowych czy to obecnie istniejących czy w przyszłości wydanych na cele gminne, powiatowe lub krajowe uiszczane być miały.

Na ten sam czas przyznaje im się także uwolnienie od opłaty innych wszelkiego rodzaju danin nie będących dodatkami do podatków państwowych, któreby z mocy ustaw krajowych na te same cele uiszczać należało.

Art. III.

Na kosztą zakupną i wywłaszczenia gruntów, potrzebnych z powodu budowy wszystkich w art. I. wymienionych linii kolejowych, wypłaci fundusz krajowy przedsiębiorstwu kolejowemu, a względnie Skarbowi państwa, jeżeliby Państwo samo takowe budowało, łączną ryczałtową sumę jednego miliona złr. w. a.

Sposób i czas wypłaty oznaczy art. VI.

Art. IV.

Do pokrycia wydatków na zmianę kierunku i przełożenie dróg publicznych nieeraryalnych na wymienionych w art. I. liniach kolejowych przyczyni się fundusz krajowy łączną ryczałtową sumą sto tysięcy (100.000) złr. w. a.

Art. V.

Przedsiębiorstwo kolejowe nie może być ciągane do ponoszenia wydatków na budowy, zakładania, rekonstrukcyę i utrzymywanie dróg dojazdowych do stacyj kolejowych na wymienionych w artykule I. liniach kolejowych w wyższym wymiarze jak w jednej trzeciej części dotyczących kosztów, a orzeczenie o potrzebie i o kosztach budowy, przełożenia lub rekonstrukcyj tych dróg dojazdowych, tudzież o kosztach ich utrzymywania, wydane być może dopiero po przesłuchaniu przedsiębiorstwa kolejowego.

Art. VI.

Wymienioną w artykule III. sumę miliona złr. w. a. wypłaci fundusz krajowy przedsiębiorstwu kolejowemu a względnie Skarbowi państwa w ten sposób, iż uiści w trzy miesiące po odbytych podług postawień rozdziału III. A. Ustawy państwowej z dnia 18 lutego 1878 D. u. p. Nr. 30 obchodzie administracyjnym linii Husiatyn-Stanislawów 360.000 złr. w. a., linii Zagórz-Grybów 340.000 złr. w. a. a linii Nowy-Sącz-Żywiec 300.000 złr. w. a.

Wypłaty te nastąpić jednakże mogą dopiero po uprzednim zawiadomieniu Wydziału krajowego przez c. k. Rząd iż budowa wymienionych w artykule I. pod a) b) i c) linii zabezpieczoną została, udzieloną przedsiębiorstwu prywatnemu koncesyą kolejową lub ustawą państwową nakazującą budowę kosztem Państwa.

Art. VII.

Wypłata wzmiankowanėj w art. IV. sumy 100.000 złr. w. a. nastąpi także po zawiadomieniu Wydziału krajowego przez c. k. Rząd, o zabezpieczeniu budowy wymienionych w art. I. pod a) b) i c) linii kolejowych art. VI, w ten jednakże sposób, iż fundusz krajowy wypłaci przedsiębiorstwu kolejowemu a względnie Skarbowi państwa w trzy miesiące po rozpoczęciu budowy na linii Husiatyn-Stanisławów 36.000 złr. w. a. na linii Zagórz-Grybów 34.000 złr. w. a., na linii Nowy-Sącz-Żywiec 30.000 złr. w. a.

Art. VIII.

Upoważnia się Wydział krajowy, aby po otrzymaniu podług postanowienia art. VI. od c. k. Rządu zawiadomienia o zabezpieczeniu budowy wymienionych w art. I. pod a) b) i c) linii kolejowych, zaciągnął dla funduszu krajowego pożyczkę pieniężną spłacalną ratami pod warunkami dla funduszu krajowego najmniej uciążliwymi w takiej wysokości, jaka będzie potrzebną do uzyskania z niej sumy 1,100.000 złr. w. a. w gotówce i aby uskutecznił z niej wypłaty w terminach i w kwotach określonych w art. VI. i VII.

Art. IX.

Ustawa niniejsza wchodzi w wykonanie z dniem jej ogłoszenia, straci jednakże moc obowiązującą, jeżeli do końca roku 1882 budowa wymienionych w art. I. pod a) b) i c) linii nie będzie zabezpieczoną, udzieloną koncesyą przedsiębiorstwu prywatnemu lub ustawą państwową nakazującą budowę kosztem Państwa.

Art. X.

Wykonanie niniejszėj ustawy poruczam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych i Memu Ministrowi handlu.

