

Aleg. 175

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego: b) w sprawach kolejowych za czas od 13. listopada 1897 do 15. listopada 1898 L. s. 31. i o wniosku posła Rudrofa L. s. 750/99.

Wysoki Sejmie!

Uchwalając w roku 1893 wstawienie w budżet krajowy kwoty 300.000 zł. rocznie aż do roku 1968 na popieranie kolei lokalnych, chciał Sejm krajowy rozpocząć akcyę na szerszą skalę, wychodząc słusznie z tego założenia, że gęsta sieć komunikacji kolejowych jest nieodzownym warunkiem do podniesienia się tak przemysłu, jak i gospodarstwa rolnego i leśnego. Zkapitalizowawszy ten roczny wydatek i biorąc w rachubę amortyzacyę aż do roku 1968, otrzymany sumę 6,819.000 zł., która stała do dyspozycji natychmiastowej. Jeżeli jednak odciągniemy 1,000.000 zł. i 250.000 zł., któremi się kraj przyczynił do budowanych przez c. k. Rząd kolei Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadów — to otrzymamy jako ostateczny rezultat kwotę 5,569.000 zł.

Jasną jest rzeczą, że gdyby ten kapitał został zużyty jako zasilek bezwrotny, to akcyę całą zamierzona na wielką skalę, mogłaby osiągnąć tylko bardzo mierny rezultat. Dodawszy bowiem do wymienionej kwoty tę sumę, którąby się w myśl ustawy o kolejach lokalnych przyczyniać do budowy miały inne czynniki, to jest rząd i strony interesowane, otrzymalibyśmy jako cały rozporządzalny kapitał 8,353.000 zł. Taką kwotą możnaby zbudować zaledwie 160 do 170 kilometrów kolei normalno torowej i albo akcyę zakończyć albo żądać od kraju dostarczenia nowych funduszów.

Dlatego też wybrano inną drogę — mianowicie formę gwarancyi krajowej za obligacye. Jest to wydatek warunkowy, następujący wtedy, jeżeli wybudowana kolej lokalna nie przyniesie dostatecznego zysku, aby oprocentować i zamortyzować $\frac{2}{3}$ swego kapitału zakładowego. Jeżeli dana kolej by się w tej wysokości opłacała, to przypadająca na nią z funduszu krajowego kwota mogła i może być użyta na powołanie do życia innej kolei. — Widzimy więc, że do udania się akcyi kolejowej na szerszą skalę koniecznym warunkiem jest, aby się wybudowana kolej lokalna, przynajmniej w znacznej części rentowała. Rentowność zaś kolei zależy, aby: 1. kapitał do oprocentowania był jak najniższy, a więc aby kolej jak najtaniej wybudowaną została, 2. aby dochody były jak najwyższe i 3. aby wydatki roczne były jak najniższe, to jest aby ruch był prowadzony w sposób jak najtańszy.

Przypatrzmy się, o ile się zadosyć uczynić dało tym trzem warunkom.

1. Kraj nasz ma tę właściwość, że względy strategiczne mają u nas większe znaczenie niż w innych krajach monarchii. Wprawdzie odnosi kraj z tego tytułu pewne korzyści jak n. p. że rząd z tego względu wybudował w Galicyi niektóre koleje strategiczne, lub że ludność znajduje zarobek przy budowie fortów i koszar i zbyt na swoje produkta dla liczniejszej u nas rozlokowanej armii — ale z drugiej strony przedstawia to dla Galicyi znacznie więcej niekorzyści, aż do tej ostatecznej, gdyby kraj nasz miał stać się teatrem wojny. Szczególnie przy budowie

kolei lokalnych stawia ministeryum wojny wymagania, które właściwie paraliżują całą akcyę kraju. Oprócz licznych a kosztownych żądań przy każdej poszczególnej kolei, o które trzeba dopiero prowadzić długie targi, sprzeciwia się ono zasadniczo budowie kolei wąskotorowych. A jest to typ, który najbardziej odpowiada naszym potrzebom i czysto lokalnemu ruchowi na tych kolejach. Taniść takiej budowy zapewniałaby oprocentowanie się kolei i dozwoliłaby wybudowanie całej sieci dróg żelaznych, dochodzącej do najdalszych zakątków kraju.

Sejm już niejednokrotnie a ostatnio na sesyi grudniowej zeszłego roku uchwalał w tym względzie rezolucye, ale dotychczas napróżno. Nietylko ministeryum sprzeciwia się budowaniu kolei wąskotorowych, ale nawet nie chce pokryć różnicy kosztów stąd powstałej. Wyjątkowo pozwolono na tor wąski tylko przy leśnej kolei Łupków-Cisna. Ktokolwiek raz był w Poznańskim, ten się mógł przekonąć, czem dla rolnictwa i przemysłu jest ta tanio wybudowana kolej o wąskim torze, idąca nawet często na gościńcach. Również w Rosyi nie robią żadnych trudności w dozwolaniu budowy kolei wąskotorowych, nawet w tych częściach kraju, które również mogą być terenem operacyjnym w razie wojny. Koło Warszawy, która jest strategicznie bardzo ważnym punktem, otoczonym licznymi fortami, coraz więcej budują takich kolei, prowadząc je często po szosach, i wskutek tych kolei powstają w okolicach Warszawy liczne fabryki. A przecież nie można twierdzić, aby Niemcy i Rosya mniej zważały na odpowiednie strategiczne warunki, ale te państwa zapewne przyszły do przekonania, że tor wąski nie jest takim strategicznym nieszczęściem, za jakie go w Austryi uważają; — że lepiej jest nawet z punktu widzenia wojskowego mieć więcej kolei choćby o wąskim torze, że narreszcie wojna jest ewentualnością, która może nastąpić, ale nie musi a względy ekonomiczne są terażniejszością, która się domaga uwzględnienia.

Rozwiedzimy się nad tym punktem, choć on już nieraz, niemal co roku był omawiany, ale to dlatego, że uważamy go może za najgłówniejszy, kardynalny warunek pomyślnego rozwoju naszych lokalnych kolei.

Chodzi także o to, aby zbudować kolej czy szeroko — czy wąskotorową jak najoszczędniej. I tu biuro kolejowe może być wielką pomocą, wyszukując trasę jak najtańszą i budowę odpowiednią rozmaitych obiektów. Budując jednak równocześnie tyle kolei naraz, studyując projekta dalszych linii, nie jest biuro czasem w możności sprostać swemu zadaniu. I tak przy budowie kolei Trzebinia Skawce miało biuro myśl innej konstrukcyi mostu żelaznego, coby zaoszczędzić mogło dla kolei koło 30.000 zł. dla braku jednak czasu i wolnych fachowych sił zgodziło się na proponowany droższy projekt.

Zato z uznaniem podnieść należy, że Wydział krajowy potrafił nieraz przez odpowiednie rozpisanie licytacji zredukować oferty na wykonać się mające roboty; i tak otrzymano przy budowie kolei Chabówka-Zakopane 18% zniżki od sumy kosztorysowej, przy budowie kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka 20.000 zł. zniżki, co stanowi 1.17%; przy budowie kolei Jaworzno-Piła 9.000 zł. czyli 3.89% zniżki. Świadczy to również, że kosztorysy biura kolejowego są sumiennie opracowane i polegają na realnych podstawach.

2. Drugim niedzownym warunkiem rentowności jest możliwie wysoki dochód. W zasadzie więc należy się pierwszeństwo budowie tych kolei, które obiecują możność przewiezienia największej ilości frachtów. Niestety brak jest nieraz odpowiednich statystycznych dat od odpowiedzenia na to pytanie, a biuro krajowe kolejowe jest w obecnej chwili zanadto zajęte i przeciążone innemi czynnościami, aby się zająć wyczerpującymi badaniami w tym kierunku. Jest to jednak ważna kwestya, bo kolej, która się nie opłaca, wyczerpuje subwencyę krajową i zamyka przeto drogę innym kolejom, podczas gdy przy rentującej się kolei już po krótkim czasie można się przekonąć, że fundusz gwarancyjny jest znowu płynny i przystąpić do budowy dalszych kolei. Nie chcemy się zapuszczać w roztrząsanie pytania, czy ten wzgląd był należyście oceniony przy wyborze kolei, których budowa już została uchwalona i rozpoczęta, ale polecamy gorąco Wydziałowi krajowemu, aby na przyszłość brał na pierwszy plan finansowanie tych kolei, które po przeprowadzeniu wyczerpujących i możliwie dokładnych badań będą zapewniały możliwie najwyższą dochodność. Wzgląd ten jest ważny nietylko z finansowego punktu widzenia, ale jest on zarazem najlepszą wskazówką, która kolej jest najbardziej dla kraju i dla jego mieszkańców rzeczywiście potrzebną.

Dochodność danej kolei zależną jest także od odpowiedniej polityki taryfowej. Taryfy nie powinny być ani za niskie ani za wysokie — jeżeli bowiem są za niskie, to dochód kolei jest zanadto mały, co również może nastąpić, jeżeli taryfy są za wysokie i odstraszały frachty. Oznaczenie ścisłej i praktycznej granicy nie jest rzeczą łatwą i wymaga specjalnych studyów. Krajowe biuro kolejowe nie jest odpowiednimi siłami wyposażone, ażeby się dokładnie tą kwestyą zająć. Wrócimy do tego w dalszej części naszego sprawozdania, tu tylko naznaczymy, że dają się słyszeć utyskiwania na zanadto wysokie taryfy jak n. p. we wniosku posła Rudrofa, którego motywa brzmią:

„Na nowo otwartych szlakach kolei wschodnio-galicyskiej a mianowicie Wygnanka Skała-Iwanie puste i Biała Czortkowska-Zaleszczyki ustanowione zostały taryfy dla przewozu osób i towarów niepomiernie wysokie, o wiele wyższe jak na szlaku Tarnopol-Kopyczyńce tejże samej kolei wschodnio-galicyskiej;

zważywszy, że te drogie taryfy tamują wszelaki ruch handlowy w okolicach, przez które wspomniana kolej przechodzi i oddziałują w wysokim stopniu niekorzystnie na transakcyje wszelkiego rodzaju;

zważywszy, że przyczynienie się kraju, powiatów, gmin i pojedynczych osobistości do powstania tych kolei miało na celu ułatwienie i udogodnienie środków komunikacyjnych, — a wysokie taryfy wprost odwrotnie działają;

zważywszy, że ta wysokość i nierównomierność taryf jest z jednej strony krzywdą dla ludności zamieszkującej wspomniane okolice, a z drugiej strony nie przysparza dochodów zarządowi kolei“.

Chodzi tu wprawdzie o lokalne koleje państwowe, ale Wydział krajowy przez swoje biuro kolejowe powinien móżdż w danym razie zbadać stan rzeczy i ewentualnie poprzeć słuszne żądania interesowanych.

3. Trzecim nareszcie warunkiem rentowności kolei jest zaprowadzenie jak najtańszego ruchu. Już w przeszłorocznym sprawozdaniu zwracała Komisya kolejowa na to uwagę. Na jej przedstawienie uchwalił Wysoki Sejm następującą rezolucyę: „Wzywa się c. k. Rząd, ażeby w celu zredukowania kosztów ruchu na kolejach lokalnych ułożył w porozumieniu z Wydziałem krajowym osobny regulamin ruchu dla kolei lokalnych“.

W tej tak ważnej kwestyi nie wyteżył zdaniem Komisyi Wydział krajowy wszystkich sił, aby zasadniczo rzecz pomyślnie załatwić. Według sprawozdania z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych oświadczyło Ministerstwo kolei żelaznych, „że ze swej strony jest za obniżeniem kosztów ruchu na kolejach lokalnych i że odpowiednio do tego wydało stosowne polecenia do poszczególnych c. k. Dyrekcyi kolei państwowych oraz iż gotowem będzie zarządzić w tym przedmiocie osobną ankietę ze współudziałem Wydziału krajowego. Oczekuje zatem przedłożenia odpowiednich wniosków w sprawie owej ankiety“.

Dotychczas ta ankietą nie miała miejsca, — podobno brak czasu i sił niepozwala tak Ministerstwu jak i krajowemu biurowi kolejowemu przygotować należycie materyał do ankiety. A czas nagli; — tego roku ma być otwarty ruch na czterech kolejach, a jeżeli Dyrekcyja kolei państwowych zaprowadzi kosztowniejszy nadzór i wogóle kosztowniejszy sposób prowadzenia ruchu, to nie łatwo będzie już raz poczynione zarządzenia zmienić. Dlatego ważnem jest, aby ankietą jak najwcześniej, o ile możności przed zaprowadzeniem ruchu na nowych kolejach zwołaną została, i aby przyzwano również do tej ankiety przedstawiciele poszczególnych Towarzystw kolejowych, by i ci mieli możność przedstawienia swoich zapatrywań i bronięcia swoich interesów.

Jak wiadomo, nie zgodziła się c. k. Generalna Dyrekcyja kolei państwowych na obliczanie kosztów ruchu na podstawie formułki wypracowanej przez krajowe biuro kolejowe; oblicza ona natomiast rzeczywiste koszty, przez co Towarzystwa kolei lokalnych są do pewnego stopnia zdane na łaskę Dyrekcyi kolei państwowych. Z przyjemnością możemy podnieść, że przy eksploatacyi kolei Borki Wielkie-Grzymałów koszty te obliczone za pierwsze 4 $\frac{1}{2}$ miesięcy ruchu nie przekraczają granicy odpowiedniej dla kolei lokalnych; wynoszą one bowiem 821 zł. w stosunku rocznym na kilometr. Jak wielką jednak może być różnica w kosztach, okazuje się z tego, że dochód brutto roczny z kilometra na kolei Tarnopol-Kopyczyńce wynoszący 3.586 zł. nie wystarcza podobno na opłacenie kosztów ruchu. Takich kosztów nie zniosłaby żadna z najlepszych naszych lokalnych kolei.

Dlatego na wzmiankowanej ankiecie powinna jeszcze raz być przez Wydział krajowy rzecz zasadniczo postawiona. Przypominamy tutaj postanowienia artykułu IX. ustawy państwowej z 31. grudnia 1894. o kolejach lokalnych. Odnośny ustęp brzmi:

„Desgleichen kann die Uebernahme der Localbahn in den Staatsbetrieb für Rechnung des Concessionärs gegen Vergütung der eventuell mit einem bestimmten Procentsatze der Bruttoeinnahmen oder mit einem per Betriebskilometer festzusetzenden Betrage zu pauschalirenden Selbstkosten der staatlichen Betriebsführung seitens der Localbahnunternehmung gewährt werden.

Hiebei kann eine Stundung der von der Localbahnunternehmung zu leistenden Betriebskostenvergütung zum Zwecke der vorzugsweisen Bedeckung der Capitalslasten für Anlehen und Prioritätsactien aus den Bruttoerträgen derselben in dem Falle zugestanden werden, wenn nach dem Ermessen der Regierung anzunehmen ist, dass infolge eines solchen Zugeständnisses eine dauernde Belastung des Staatsschatzes nicht eintreten werde“.

Gdyby układy o eksploatacyę kolei były prowadzone na tej podstawie, możnaby obliczenia rentowności ustanowić z większą dokładnością a Towarzystwa k olei lokalnych nie byłyby narażone na przykre niespodzianki.

W umowach o prowadzeniu ruchu przez kolej państwową zawartych lub obmówionych dla poszczególnych kolei uderza pewna nierównomierność. I tak osiągnięto dla pewnych kolei koncesya, których są pozbawione inne koleje. Za przykład niech służy, że koleje Berki wielkie-Grzymałów i Łupków-Cisna opłacać mają za nadzór ruchu i przedkładanie rachunków co najmniej 5% własnych kosztów ruchu, podczas gdy koleje Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Jaworzno-Piła są od tego uwolnione, jak długo korzystają z gwarancyi kraju. Również pod względem pokrywania niedoborów eksploatacyjnych różne są dla poszczególnych kolei ułożone normy Zdaniem komisji kolejowej powinien Wydział krajowy starać się wywalczyć dla wszystkich kolei równe ułatwienia, a więc traktować rzecz zasadniczo i te same normy do wszystkich stosować.

Niepodobna przemianą milczeniem, że koncesyonaryusz kolei Kraków-Kocmyrzów uzyskał dla swojej kolei t zw. „stundung“ na cały czas trwania koncesyi dla kapitału złożonego w akcyach pierwszeństwa, to znaczy, że oprocentowanie tych akcyi będzie liczone przed kosztami ruchu i naprzód z dochodu brutto wypłacane. To, o co się napróżno dopraszał Wydział krajowy, otrzymał prywatny przedsiębiorca Jest to dowodem, że przez usilne starania można niejedno uzyskać i potwierdzeniem maksymy: „Pukajcie — a będzie Wam otworzone... i t. d. — Należy więc ciągle, ustawicznie, bez zrażenia się czynić starania, a przy tak skutecznej pomocy, na jaką ze wszech stron może liczyć w tak żywotnej dla kraju sprawie Wydział krajowy, można dojść do zamierzonego celu.

Oprócz właściwych kosztów eksploatacyi może mieć nowo zbudowana kolej wydatki spowodowane poprawkami wynikającymi z niedosyc gruntownie i dokładnie przeprowadzonej budowy. Mamy już pod tym względem smutne doświadczenia z koleją Łupków-Cisna, tak że mimo przeświadczenia, że biuro kolejowe, względnie kierownicy budowy poszczególnych kolei poczuwają się do obowiązku jak najdokładniejszego kontrolowania wykonanych robót, pozwala sobie komisya kolejowa zwrócić uwagę kompetentnych czynników na ważność tej sprawy, która dotkliwie mogłaby się dać odczuć w przyszłości. Nie można się dziwić, że przedsiębiorca, który złożył przy licytacji najniższą ofertę, pragnie o ile możności najwięcej na budowie zarobić, dlatego tem pilniej należy go kontrolować, aby oszczędność nie działa się kosztem odpowiedniego wykonania.

W ciągu ostatniego roku dały się słyszeć w kraju głosy twierdzące, iż podwładne organa przedsiębiorców dopuszczają się pewnych nadużyć przy wykupnie gruntów i wypłacie należności robotników. Nie jest rzeczą komisji kolejowej badać, czy te skargi, sporadycznie zresztą tylko podnoszone, miały jaką podstawę, jest jednak komisya pewną, że biuro kolejowe poleci kierownikom budowy dochodzenia takich faktów, gdyby podobne skargi doszły do jego wiadomości.

Widzimy, jak liczne zadania ma krajowe biuro kolejowe, któremu w dotychczasowym składzie zaledwie sprostać zdołało. Toteż już przeszłego roku została uchwaloną rezolucyą następująca: „Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby organizacyę krajowego biura kolejowego uzupełnił w taki sposób, iżby ono mogło załatwiać nie tylko przeprowadzenie uchwalonych już linii, lecz także badania dalszych projektów oraz ewidencyę spraw taryfowych będących w związku z interesami krajowymi,

i zdał sprawę z wykonania tego polecenia na następnej sesji, o ile to się da osiągnąć bez obciążenia funduszu krajowego, a przedstawił wnioski na wypadek, gdyby obciążenie budżetu okazało się potrzebne“.

W odpowiedzi na tę rezolucję proponuje Wydział krajowy pomnożenie stałego etatu o jednego urzędnika a mianowicie o sekretarza i łączy z tem według naszego zdania całkiem nieodpowiednio podniesienie płacy i zmianę tytułatury dla dwóch innych urzędników biura. Nie wchodząc w to, czy polepszenie płacy dla tych funkcyjnaryuszy było potrzebnem lub nie, bo ta sprawa przedstawiona także osobnem sprawozdaniem Wydziału krajowego w innem miejscu będzie traktowaną, zaznaczyć musimy, że to powiększenie płacy nie może zaspokoić komisji, która w swej rezolucji domagała się pomnożenia personalu a nie podwyższenia plac, przypuścić bowiem musi, że podwyższenie płacy na wydatność pracy wspomnianych funkcyjnaryuszy wpłynąć nie jest w stanie.

Znajdujemy natomiast w budżecie na rok 1899 rubr. X. poz 175 K) powiększenie biura kolejowego o oficyała rachunkowego z płacą 1.100 zł. i dodatkiem aktywalnym 180 zł., o czem sprawozdanie z czynności Dep. IV. Wydziału krajowego: b) w sprawach kolejowych zupełnie przemilcza.

Komisja kolejowa nie proponuje na razie dalszego mnożenia sił technicznych biura kolejowego, chcąc odczekać rezultatów i z nich przyjść do przekonania, czy powiększenie na ten rok projektowane wystarczy do przeprowadzenia postawionych zadań, i ufa że w danym razie Wydział krajowy by przyszedł z odpowiednimi wnioskami.

Ale we wspomnianej rezolucji była podniesiona jeszcze inna zasadnicza myśl, na którą w sprawozdaniu Wydziału krajowego nie znajdujemy żadnej już odpowiedzi. Chodzi mianowicie o ewidencję spraw taryfowych. Jeżeliby względy czyto fachowe, czy finansowe przemawiały przeciwko zadosyć uczynieniu temu żądaniu, to należało wyluszczyć te powody i zająć jasno odmowne stanowisko. Tymczasem o tej sprawie nie znajdujemy w całym sprawozdaniu ani jednego słówka, jakby to chodziło o drobnostkę albo o jaki niemożliwy postulat. Tymczasem tak nie jest. Od szeregu lat domaga się komisja kolejowa utworzenia osobnego oddziału taryfowego i pilnego śledzenia taryfowych spraw, uznając że budowanie kolei jest daniem w rękę broni naszym rolnikom i przemysłowcom do bronienia się od konkurencji obcej, ale polityka taryfowa jest nauką, jak tej broni używać, aby przypadkiem nie zwróciła się nawet przeciwko temu, którego ma bronić. Powinniśmy czerpać naukę z sąsiednich Węgier, jak tą bronią władca należy, a choć jesteśmy nie w tak uprzywilejowanym jak oni położeniu, bo nie mając samostnego terytorjum, nie możemy w pełni z tej broni skorzystać, to jednak bardzo wiele jeszcze nią osiągnąć byśmy mogli.

Specyalny taryfowy oddział biura kolejowego powinien mieć za zadanie nie tylko dawać fachową pomoc przy układaniu taryf na utworzyć się mających kolejach lokalnych, ale bezustannie badać, czyby się w ogóle na najróżniejszych kolejach nie dały osiągnąć jakie korzyści dla krajowych producentów. Powinien on nie tylko dostarczać na żądanie wszystkie możliwe wyjaśnienia i nieść pomoc interesowanym, ale nawet proprio motu starać się o pozyskanie dla nich odpowiednich warunków taryfowych. Byłoby to ważnem i dla rolnictwa i dla fabrycznego przemysłu, którego kraj nasz tak potrzebuje, a którego nie może nigdy zastąpić przemysł domowy, którym się może nawet starannie zajmujemy.

Oddział taryfowy zdaniem Komisji nie potrzebuje licznego personalu. Wystarczy jedna bardzo wybitna pierwszorzędna fachowa siła, którąby należało pozyskać, nie krępując się nawet zanadto względami oszczędnościowymi i może jeszcze jaki pomocniczy organ. Pozyskanie takiej siły pierwszorzędnej nie powinno być niemożliwością, a przy nie licznym składzie biura finansowo rzecz by leżała w granicach łatwo przystępnej możliwości. Z tych względów Komisja kolejowa ponownie gorąco poleca tę sprawę opiece Wydziału krajowego.

Roboty około budowy kolei mających być w ruch puszczone w roku bieżącym postępują rażno i zapewne prawie wszystkie będą gotowe na termin oznaczony, tak że tego roku otwarte być mają linie Trzebinia-Skawce do 1. lipca, Jaworzno-Piła w ciągu jesieni, Chabówka-Zakopane również w jesieni a Delatyn-Stefanówka 1. października. Już na przyszły rok o tym czasie będziemy mieć niejakie dane do rentowności kolei Trzebinia-Skawce a za dwa lata powinniśmy już mieć przybliżony obraz całego rezultatu pierwszej części akcyi kolejowej krajowej.

Z dotychczas puszczonej już w ruch kolei posiadamy rachunki już zbadane i przez biuro kolejowe sprostowane linie Borki wielkie-Grzymałów za czas od 12. sierpnia do 31. grudnia 1897 a więc za $4\frac{1}{2}$ miesiąca. Dochód brutto wynosił 17.196 zł. co stanowi w proporcji rocznej 44.700 zł. czyli na kilometr 1.350 zł., rozchód 6.790 zł. a w proporcji rocznej 27.100 zł. czyli na kilometr 821 zł. Wydatki wynosiły więc 60% dochodu brutto. Skoro kraj gwarantuje obligacye tej kolei w nominalnej wysokości 600.000 zł. a rata roczna od tej sumy wynosi 26.397 zł. to sądząc po rezultacie pierwszych $4\frac{1}{2}$ miesięcy, musiałby kraj dokładać do opłacenia procentu i amortyzacyi od obligacyi rocznie 8.797 zł. Ale już w przybliżeniu zestawiony bilans za dalsze 10 miesięcy od 1. stycznia do 31 października 1898 przedstawia korzystniejszy rachunek. Dochód brutto wprawdzie jeszcze nie sprawdzony przez biuro kolejowe wynosi 46.968 zł. co by w proporcji rocznej wyniosło 56 361 zł., czyli na kilometr 1.707 zł. Jeżeli zastosujemy podobną proporcję wydatków, jaka się okazała w pierwszych miesiącach a mianowicie 60%, to otrzymamy jako czysty dochód roczny 22.544 zł. Niedobór roczny do pokrycia przez kraj wyniósłby więc tylko 3.853 zł. Jest więc uzasadniona nadzieja, że przy dalszym rozwoju dochody się jeszcze podniosą a kraj będzie miał zwolniony cały w tej kolei zaangażowany kapitał. Jest to głównie od tego zależnem, czy wydatki na eksploatację pozostaną równie umiarkowane jak w pierwszych miesiącach. Sądząc choćby według pierwszego mniej korzystnego obrachunku, możnaby uważać z gwarancyi na tę kolej jaką płynną kwotę około 400.000 zł.

Trudno nam coś dokładniejszego powiedzieć o drugiej aktywowanej już kolei Łupków-Cisna. Ze sprawozdania Wydziału krajowego dowiadujemy się o różnych niefortunnych przeszkodach w otwarciu ruchu na tej kolei; widocznie nie wszystko poszło po pierwotnej myśli, a może wchodziło także w grę niedowierzanie pewnych czynników do kolei wąskotorowych w ogóle i brak doświadczenia w tym kierunku. Skoro jednak sprawa tej kolei ma być omawiana osobnem sprawozdaniem, nie chcemy na tem miejscu jej dalej poruszać.

Stan funduszu kolejowego wynosić będzie z końcem roku 1899 według sprawozdania Wydziału krajowego 8,621.800 zł — Z tego rozporządzono:

Subwencya krajowa dla kolei przez Rząd budowanych	
Chodorów-Podwysokie . . .	1,000.000
Przeworsk-Rozwadów . . .	250.000
	<hr/>
	1,250.000
Gwarantowane przez kraj obligacye kolei lokalnych	
Trzebinia-Skawce	1,660.000
Jaworzno-Piła	464.000
Chabówka-Zakopane	1,130.000
Borki wielkie Grzymałów	600.000
Delatyn-Stefanówka	2,600.000
	<hr/>
	6,454.000
Zakupione przez kraj akcyje kolei	
Łupków-Cisna	465.000
	<hr/>
Razem	8,169.000

Pozostaje się więc jeszcze wolnego kapitału 452 800 zł., nie licząc oczywiście możliwego a przy niektórych kolejach nawet z wszelkiem prawdopodobieństwem spodziewanego dochodu z wybudowanych linii. Wydział krajowy proponuje osobnemi sprawozdaniami użyć części tej kwoty na zakupienie akcyi pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna za 62.000 zł i kolei Trzebinia-Skawce na 137.000 zł. Choćby nawet Wysoki Sejm uchwalił wydatkowanie tych kwot, to pozostanie się jeszcze rezerwa w wysokości 253.800 zł.

Części tej rezerwy zdaniem Komisji użyć należy na zakupienie akcyi zakładowych kolei Kraków-Kocmyrzów a to w nominalnej wysokości 100.000 zł. stosownie do zeszłorocznej uchwały Wysokiego Sejmu Uchwała ta brzmi:

„Z chwilą gdy fundusz na popieranie kolei niższego rzędu okaże się wskutek rentowności już subwencyonowanych kolei częściowo płynnym, lub gdyby tenże fundusz odpowiednio podwyższonym został, upoważnia się Wydział krajowy do zakupu za kwotę 100.000 zł. akcyi zakładowych kolei Kraków-Kocmyrzów, jeżeli

koszta budowy tej kolei przez Wydział krajowy poprzednio zbadane i przyjęte zostaną“.

Zdaniem Komisji pierwszy warunek już się spełnił, czy to mając wzgląd na wynik ruchu kolei Borki-Wielkie, Grzymałów, czy to przez proponowane podwyższenie dotacji funduszu kolejowego, które Wysoki Sejm zapewne uchwalić zechce, czy to nareszcie przez tem sprawozdaniem wykazaną rezerwę.

Co się tyczy drugiego warunku a mianowicie zbadania kosztów budowy tej kolei, to nadmienić należy, że biuro kolejowe właśnie teraz zajęte jest tą czynnością. Przypuścić można, że wynik tych badań będzie pomyślny, w każdym razie nie doprowadzi do jakiejś zmiany trasy, bo kolej jest już w pełnej budowie i niezadługo będzie gotową. Jeżeli zważymy, że przedsiębiorca polegając na przeszłorocznej uchwale Wysokiego Sejmu, przystąpił do budowy, a wskutek tego subwencję krajową już z góry zfinansować musiał, jeżeli uwzględnimy dalej, że kraj bardzo słabem przyczynieniem się przychodzi do kolei dla zachodniej Galicyi i Krakowa bardzo ważnej, a mogącej wraze zamierzonego przedłużenia tej linii mieć nawet pierwszorzędne znaczenie, to przychodzimy do przekonania, że należy, jak to Komisya czyni, zaproponować Wysokiemu Sejmowi zakupienie wspomnianych akcji bez dalszych restrykcyi.

Na posiedzeniu z dnia 15. lutego 1897 r. powziął Wysoki Sejm następującą uchwałę:

„Upoważnia się Wydział krajowy, aby w razie, gdyby badania techniczne „i komercyjne planów kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów) wydały rezultat, obiecujący oprocentowanie gwarantowanej przez kraj pożyczki, i gdyby interesenci i państwo zapewnili pokrycie jednej trzeciej części kosztów w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Nr. 42. Dz. u. kr., udzielił imieniem kraju gwarancyi od „resztujących dwie trzecie kosztów do kwoty maksymalnej 1,800.000 zł. przy „maksymalnym kapitale imiennym 2,700.000 zł. dla budowy tej kolei“.

Również zeszłego roku, a to uchwałą z 29. stycznia polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu, „aby o ile możności przyspieszył akcyę budowy kolei Przeworsk Dynów“.

W sprawozdaniu Wydziału krajowego nie widzimy obliczenia rentowności tej kolei, ani wzmianki o tem, dlaczego to obliczenie zrobionem dotychczas nie zostało. Było wprawdzie podobne obliczenie swojego czasu zrobione przez krakowską państwową Dyrekcję ruchu, ale, o ile Komisji wiadomo, nie zostało ono dotychczas sprawdzone przez krajowe biuro kolejowe.

Pertraktacye z c. k. Rządem postąpiły już po zamknięciu drukowanego przez Wydział krajowy sprawozdania o tyle naprzód, że jest nadzieja otrzymania ze Skarbu państwa kwoty o 200.000 zł. wyższej, niż jest w sprawozdaniu podanem, to jest 700.000 zł. Lepiej by jednakowoż dla kolei i kraju było, aby c. k. Rząd zupełnie się do budowy tej kolei nie przyczyniał, a natomiast pozwolił na wybudowanie tej kolei jako wąskotorowej.

Wobec faktów, że ta kolej ma połączyć z głównymi liniami okolicę bardzo żyzną, zamieszkałą przez ludność nader liczną i już dziś chętnie trudniącą się przemysłem i handlem, a doprowadzić do miejsca, gdzie się znajduje wielka cukrownia, co dla kolei obiecuje znaczne frachty, sądzi Komisya, że biuro kolejowe powinno bardzo pilnie zająć się studyowaniem tej kolei, aby o ile możności przyspieszyć urzeczywistnienie tego projektu, oczywiście pod warunkami podanymi uchwałą z 15. lutego 1897 roku.

Projekta innych linii są zamało wystudowane, aby już dziś cokolwiek o nich powiedzieć można, tembardziej, że zanim się przystąpi do budowy dalszego szeregu kolei, pożądanem jest odczekać wyniku pierwszej akcji, aby skorzystać z doświadczeń i według nich stosować się na przyszłość.

Linie te są:

Jasło - Żmigród - Konieczna	55 klm.
Borysław - Stebnik	12 „
Lwów - Winniki	11 „
Krosno - Dukla	23 „
Tarnopol - Zbaraż	22 „
Grzymałów - Kałacharówka	25 „
z odnogą z Toustego do Husiatyna	31 „

W celu lepszego zorientowania się, pożądanemby było, aby Wydział krajowy do swego sprawozdania dołączał na przyszłość mapkę z uwidocznieniem projektów wszystkich kolei.

Kończąc swoje sprawozdanie, wnosi Komisya kolejowa :

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

I. Przyjmuje się do wiadomości sprawozdanie Departamentu IV. Wydziału krajowego b) w sprawach kolejowych.

II. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby wygotował projekt utworzenia osobnego oddziału taryfowego przy krajowem biurze kolejowem i poczynił odpowiednie wnioski na najbliższej sessyi.

III. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby jak najusilniej się starał o prowadzenie ruchu na kolejach lokalnych w sposób jak najoszczędniejszy.

IV. Upoważnia się Wydział krajowy do natychmiastowego zakupienia akcji zakładowych kolei Kraków-Kocmyrzów za kwotę 100.000 zł.

V. Wzywa się c. k. Rząd, ażeby niezwłocznie przystąpił do zrównania taryf dla przewozu osób i towarów na szlakach kolei lokalnej wschodnio-galicyjskiej Wagnanka Skala-Iwanie puste i Biała Czortkowska-Zaleszczyki jednolicie z taryfami na szlaku Tarnopol-Kopyczyńce tejże samej kolei lokalnej.

We Lwowie, dnia 12. Marca 1899.

Przewodniczący :

Zaleski.

Sprawozdawca :

Andrzej Potocki.