

## Sprawozdanie

komisyi kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie podwyższenia rocznej dotacyi na cele popierania kolei żelaznych niższego rządu  
LW. 78.782/98.

Wysoki Sejmie!

Fundusz kolejowy po zkapitalizowaniu płaconych przez kraj rocznie 300.000 zł. i po doliczeniu narosłych rat i procentów wynosić będzie z końcem roku 1899 8,621.800 zł. Z tego przeznaczono:

na subwencyę dla kolei:

Chodorów - Podwysokie . . . . .	1,000.000 zł.
Przeworsk - Rozwadów . . . . .	250.000 „
	<hr/>
	1,250.000 zł.

na gwarantowane przez kraj obligacye kolei:

Trzebinia - Skawce . . . . .	1,660.000 zł.
Jaworzno - Piła . . . . .	464.000 „
Chabówka - Zakopane . . . . .	1,130.000 „
Borki Wielkie - Grzymałów . . . . .	600.000 „
Delatyn - Stefanówka . . . . .	2,600.000 „
	<hr/>
	6,454.000 zł.

na zakupienie akcji kolei:

Łupków Cisna . . . . .	465.000 zł.
	<hr/>
Razem . . . . .	8,169.000 zł.

Zarezerwować nadto należy zakupno akcji kolei

Łupków - Cisna . . . . .	62.000 zł.
Trzebinia - Skawce . . . . .	137.000 „
	<hr/>
	8,368.000 zł.

Pozostałaby się więc jeszcze kwota 253.800 zł. oczywiście niedostateczna na poparcie budowy choćby jednej kolei.

To też Wysoki Sejm powziął 19. lutego 1898 r. następującą uchwałę: „W przekonaniu że ze względu na potrzeby ekonomiczne kraju nie powinno się ograniczyć akcji kolejowej do rozmiarów dotacyi uchwalonej przed czterema laty, poleca się Wydziałowi krajowemu zbadać cyfrową potrzebę dalszego rozwoju sieci komunikacyjnej i z uwzględnieniem sytuacji budżetowej przedstawić na przyszłej sesyi wnioski co do rozmiarów i co do chwili dalszego podwyższenia dotacyi kolejowej.“

W sprawozdaniu swoim proponuje Wydział krajowy podniesienie rocznej dotacyi funduszu kolejowego z 300.000 zł. na 400.000 zł. Motywuje on swój wniosek głównie potrzebą dostarczenia funduszków na uchwaloną już pod pewnymi warunkami w zasadzie kolej Przeworsk-Bachórz. Koszta tej kolei obliczone są w przybliżeniu na 2,700.000 zł. z czego na gwarantowane przez kraj obligacye przypadłyby  $\frac{2}{3}$  części czyli 1,800.000 zł. Roczna rata potrzebna na oprocentowanie i zamortyzowanie tej sumy wynosi 79.200 zł. Oprócz tego należy z funduszu kolejowego wydać na uchwalone już zakupno akcyi zakładowych kolei Kraków-Koemyrzów 100.000 zł.

Projekta innych kolei nie są jeszcze dosyć wystudyowane, aby już dzisiaj potrzeba było myśleć o wynalezieniu potrzebnego dla nich funduszu. Za dwa lata będziemy mieli niejakię dane o rentowności już wybudowanych linii i będziemy mogli użyć uzyskane dochody na popieranie budowy innych kolei.

Skoro zaś kwota potrzebna na spłacenie akcyi Kraków-Koemyrzów znajduje pokrycie w niewydanym jeszcze funduszu kolejowym, sądzi komisya, że wystarczy na razie podniesienie rocznej dotacyi funduszu kolejowego o 75.000 zł. a to tembardziej, że finanse kraju nie przedstawiają się w tak korzystnem świetle, aby można doradzać uchwalanie wydatków po nad konieczną potrzebę.

Opierając się na powyższem zapatrywaniu, wnosi komisya kolejowa:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Upoważnia się Wydział krajowy do wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania budowy kolei niższorzędnych w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893, Dz. u. kr. Nr. 42, rocznej dotacyi w kwocie trzysta siedemdziesiąt pięć tysięcy (375.000) zł. w. a. przez lat siedemdziesiąt (70) począwszy od roku 1899.

Wszelkie oszczędności w tej rubryce, jakoteż wszelkie wpływy od dłużników lub z tytułów kolejowych przez kraj nabytych, tak w kapitale jak w odsetkach, wpływać będą do funduszu kolejowego, który osobno zarachowywany i administrowany być ma.

*Zaleski,*  
przewodniczący.

*A. Potocki,*  
sprawozdawca.