

We Lwowie, dnia 3. czerwca 1901.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie podjęcia i ułożenia programu dalszej akcji kraju na polu popierania budowy kolei niższorzędnych.

Wysoki Sejmie!

1.
Uwagi
wstępne:

Podjęta przez kraj po myśli ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. r. Dz. u. kr. Nr. 42 akcja na polu popierania budowy kolei niższorzędnych opiera się finansowo na uchwale Wysokiego Sejmu z dnia 15. lutego 1894. r., wedle której przez udzielenie rocznej dotacyi w kwocie 600.000 koron przez lat 75 począwszy od r. 1894. utworzony został osobny krajowy fundusz kolejowy. Fundusz ten uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 17. marca 1899 r. podniesiony został do wysokości rocznej dotacyi w kwocie 750.000 kor.

Poparcie kolei żelaznych, których budowę zapewnił Wysoki Sejm uchwałami z dnia 8. lutego 1895. 28. marca 1899. i 30. marca 1899. względnie 30. grudnia 1899 r., wyczerpało w zupełności ten fundusz kolejowy.

Przystąpienie do dalszej akcji w ramach tych zasobów pieniężnych możliwem jest tylko w miarę zwolnienia zobowiązań krajowego funduszu kolejowego przez nadwyżki dochodów popartych przez kraj kolei nad koszta prowadzenia ruchu i administracyi.

W tej myśli też Wysoki Sejm, uchwalając pierwszy program budowy kolei lokalnych, polecił Wydziałowi krajowemu ustępem 9. uchwały z dnia 8. lutego 1895. przedkładać do decyzyi projekta budowy nowych kolei w miarę rozporządzalnych zasobów krajowego funduszu kolejowego. Poleceniu temu zadość uczynić może Wydział krajowy dopiero obecnie, gdyż pierwszy rok eksploatacyi najważniejszych linii pierwszego okresu, a mianowicie kolei: Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane i Delatyn-Kołomyja-Stefanówka dopiero z d. 31. grudnia 1900. r. się ukończył a ostateczne wyniki eksploatacyjne w ciągu miesiąca kwietnia 1901. po myśli dotyczących umów z c. k. Zarządem kolei państwowych zawartych zostały Wydziałowi krajowemu udzielone.

2.
Wyniki
eksploatacyj-
ne kolei
1. okresu.

Przedewszystkiem musimy zauważyć, że w sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. listopada 1899. do 30. listopada 1900. r. podane wyniki eksploatacyjne kolei pierwszego okresu za r. 1900. zestawione były w przypuszczalnych cyfrach

bądź to na podstawie tymczasowych wykazów, bądź też przybliżonych obliczeń dochodów za ostatnie miesiące roku, czem się tłumaczy ich różnica z poniżej podanemi ostatecznemi wynikami za rok 1900.

Dotychczasowe wyniki eksploatacyjne kolei pierwszego okresu są następujące:

1. Kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów.

Otwarcie tej kolei nastąpiło 12. sierpnia 1897 r. Nadwyżka dochodów nad wydatki wynosiła:

w roku 1897. (od 12. sierpnia do 31. grudnia)	10.423 K. 77 h.
„ „ 1898.	26.021 „ 45 „
„ „ 1899.	27.393 „ 24 „
„ „ 1900.	37.144 „ 87 „

Biorąc za podstawę trzyletni wynik eksploatacyjny, otrzymamy przeciętną cyjrę nadwyżek K. 30.186*52.

2. Kolej miejscowa Łupków-Cisna.

Otwarcie nastąpiło dnia 22. stycznia 1898.

Z przyczyn w sprawozdaniach z czynności Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za lata 1898.—1900. podanych wyniki eksploatacyjne tej kolei były dotychczas niekorzystne, istotnie też dały:

w r. 1898 niedobór	koron 43.661*50
w r. 1899 „	„ 6.307*90
w r. 1900 nadwyżkę	„ 9.128*66

Jakkolwiek spodziewać się można z całą pewnością wzrostu ruchu i rentowności tej kolei z powodu zaprowadzenia ulepszeń na niej i powstania w jej obszarze ciężenia zakładów przemysłowych, jak też z powodu uzyskania oszczędności w prowadzeniu ruchu, to przecież nadwyżki eksploatacyjne w pierwszym rządzie będą musiały być użyte na pokrycie niedoborów z pierwszych dwóch lat. Zaliczenie przeto ich do rozporządzalnych zasobów funduszu kolejowego jest na szereg lat wykluczone.

3. Kolej lokalna Trzebinia-Skawce.

Otwarta dnia 15. sierpnia 1899. r. osiągnęła dotychczas następujące nadwyżki eksploatacyjne:

w r. 1899. (od 12. sierpnia do 31. grudnia)	koron 10.250*65
w r. 1900.	„ 73.679*09

Wiele jest usasadnionych danych, pozwalających spodziewać się wzrostu rentowności tej kolei. Dlatego nadwyżkę roku 1900, wynoszącą mniej niż połowę gwarantowanych rat pożyczki pierwszeństwa, można już w każdym razie uważać za minimalną roczną kwotę, mogącą być zaliczoną do rozporządzalnych zasobów krajowego funduszu kolejowego.

W szczególności podnosi się na tem miejscu, że dochody kolei tej wzmogą się znacznie wskutek przystąpienia jej do związku taryfowego z kolejami państwowemi i koleją północną cesarza Ferdynanda.

4. Kolej żelazna Chabówka-Zakopane.

Otwarcie tej kolei nastąpiło dnia 25. października 1899. r.

Rachunki eksploatacyi wykazują nadwyżki dochodów nad wydatki:

w r. 1899 (od 25/10 do 31/12) K. 7.769.11

w r. 1900 K. 106.438.55

Gdy rozwój ruchu na tej linii jest zupełnie pewny, przeto można na przyszłość kwotę 98.911.10 K., odpowiadającą gwarantowanym przez kraj ratom pożyczki pierwszeństwa, zaliczyć do rozporządzalnych zasobów krajowego funduszu kolejowego.

5. Kolej lokalna Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

Otwarcie tej kolei nastąpiło w dniu 18. listopada 1899 r., dotychczasowe wyniki eksploatacji są nader ujemne, dały one bowiem w r. 1899 (od 18/11 do 31/12), deficyt koron 12.263 gr. 88; w r. 1900 zaś deficyt ten wynosi K. 154.195.66.

Nadmienić tu wszakże należy, iż r. 1900, był dla tej kolei zupełnie anormalnym, był rokiem klęski, spowodowanej siłą elementarną powodzi, która przez zniszczenie linii kolejowej w kilku miejscach, a uszkodzenie jej w innych, pociągnęła za sobą z jednej strony potrzebę rekonstrukcji linii kosztem około 330.000 K. (zaliczonych z krajowego funduszu kolejowego i nieobjętych rachunkiem eksploatacji), z drugiej strony przerwę ruchu między Łanczynem a Delatynem. Bliższe szczegóły tej klęski i jej następstw, jak też sposobu pokrycia kosztów rekonstrukcji, omówione są w punkcie 15. sprawozdania Wydziału krajowego w sprawach kolejowych, za czas od 10. listopada 1899. do 30. listopada 1900, r.

Wobec dotychczasowych ujemnych rezultatów nie można oznaczyć, czy i w jakim czasie powyższy deficyt znajdzie pokrycie w ewentualnych nadwyżkach dochodów nad wydatki, odpowiedź na to dadzą lata następne.

6. Kolej lokalna Piła-Jaworzno.

Otwarcie tej kolei nastąpiło w dniu 27. października 1900.

Rachunek eksploatacji za czas od dnia 27/10 do 31/12 1900. wykazuje deficyt w kwocie koron 5.938.98.

Tak Towarzystwo kolejowe, jak i Wydział krajowy czyni usilne starania o zapewnienie dla tej linii masowych transportów, a projektowane przedłużenie do Mysłowic zapewniłoby jej niewątpliwie rentowność.

W każdym razie nie da się obecnie czas określić, w którym będzie możliwe uzyskanie tych transportów, a do tego czasu będzie musiała linia ta z niedoborem walczyć.

7. Kolej lokalna Kraków-Kocmyrzów.

Nie mając dotychczas zamknięcia rachunkowego i sprawozdania tej kolei za rok ubiegły, nie możemy też nic powiedzieć o jej rentowności.

8. Subwencje udzielone dla zbudowanych przez państwo kolei żelaznych Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadów,

jak to już określenie „bezwrotne“ wskazuje, nie dają prawa do żadnego udziału w czystych dochodach tych kolei; pożyczki więc na ten cel w łącznej kwocie 2,500.000 koron zaciągnięte obciążają krajowy fundusz kolejowy stale i bezwarunkowo kwotą po koron 109.191 rocznie.

3. Zasoby krajowego funduszu kolejowego na dalszą akcję przedstawiają się przeto na podstawie powyższych wyników eksploatacyjnych linii kolejowych pierwszego okresu, jak następuje:

Zobowiązania krajowego funduszu kolejowego wraz z preliminarzem rocznych zwolnień od dotychczasowych ciężarów:

	Suma imienna pożyczki	Raty roczne pożyczki	preliminowane roczne zwolnienia funduszu kolejowego
	Koron	Koron	Koron
<i>I. Pożyczki imieniem kraju zaciągnięte na pokrycie subwencji bezzwrotnych dla kolei przez państwo zbudowanych:</i>			
a) na rzecz kolei Chodorów-Podwysokie	2,000.000	87.291'00	—
b) „ „ „ Przeworsk-Rozwadów	500.000	21.900'00	—
Suma I.	2,500.000	109.191'00	—
<i>II. Pożyczki gwarantowane przez kraj:</i>			
c) na kolej Borki wielkie-Grzymałów	1,200.000	52.317'00	30.186'52
d) „ „ Trzebinia-Skawce	3,320.000	145.233'56	73.679'09
e) „ „ Chabówka-Zakopane	2,260.000	99.007'50	98.911'10
f) „ „ Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	5,200.000	227.742'00	—
g) „ „ Piła-Jaworنو	928.000	40.832'00	—
Suma II.	12,928.000	565.132'06	202.776'71
<i>III. Pożyczki kraju na pokrycie wpłat na objęte przez kraj akcje:</i>			
h) akcje pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna	930.000	40.592'44	—
i) „ „ zakładowe kolei Kraków-Kocmyrzów w sumie imiennej 200.000 koron, tudzież akcje pierwszeństwa kolei Trzebinia-Skawce w sumie imiennej 266.000 koron i akcje pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna w sumie imiennej 120.000 koron	600.000	26.352'00	—
Suma III.	1,530.000	66.944'44	—
Sumy: I, II. i III. łącznie	16,938.000	741.267'50	202.776 71
Nadto:			
<i>IV. Niezaciągnięta jeszcze pożyczka za gwarancją kraju przyznana już przez Wysoki Sejm:</i>			
k) na projektowaną kolej Przeworsk-Bachórz-Dynów	2,266.000	100.000'00	—
<i>V. Udział kraju w powiększeniach kapitałów zasadniczo już przez Wysoki Sejm przyznany:</i>			
l) dla kolei Trzebinia-Skawce, Piła-Jaworنو i Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, cyfrowo ostatecznie jeszcze nie ustalony, około	1,100.000	50.000'00	—
Sumy I.—V.	20,304.000	891.267'50	202.776'71

Z powyższego zestawienia wynika, że stałe zobowiązania krajowego funduszu kolejowego wynoszą po koron 891.267 gr. 50 rocznie, podczas gdy wzięta do rachunku roczna dotacja tego funduszu wynosi tylko 750.000 kor.

Dla objaśnienia przeto dodajemy, że wynosząca po koron 141.267 gr. 50 zwyżka rocznych zobowiązań krajowego funduszu kolejowego ponad dotację 750.000 koron ma wystarczające pokrycie w odsetkach od zasobów tego funduszu powstałych przez kapitalizowanie dotacji rocznej lub jej części tak długo, jak długo wymienione wyżej pożyczki nie zostały jeszcze zaciągnięte lub raty ich nie obciążały krajowego funduszu kolejowego, lecz odnośne rachunki budowy.

Szczegółowe zestawienie zasobów i dotacji funduszu kolejowego uwi- doczniono w sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych za czas od 10. listopada 1899. do 30. listopada 1900. (punkt 24).

Na podstawie tedy wykazanej rentowności kolei Borki wielkie-Grzyma- łów, Trzebinia-Skawce i Chabówka-Zakopane należy uważać, że fundusz kolejowy jakkolwiek od zobowiązań nie zwolniony, ma zapewnione pokrycie na te zo- bowiązania w kwocie rocznej koron 202.776 gr. 71, co przy 4% i $\frac{1}{8}$ % dodatku administracyjnego dawałoby możliwość zaciągnięcia z planem umorzenia do roku 1908 pożyczki w sumie imiennej okrągło koron 4,500.000.

Bez wszelkiego optymizmu ale i bez wszelkiego pesymizmu należy za- stanowić się nad pytaniem, czy i o ile na powyższych danych można już oprzeć program dalszej akcji kraju.

Pesymizmem byłoby wychodzić z założenia, że przynoszące obecnie deficyt koleje lokalne będą go przynosiły i nadal, i że do pokrycia tych defi- cytów byłby pociągniętym krajowy fundusz kolejowy.

Może się na tych kolejach urzeczywistnić w następnych latach znacz- ny wzrost ruchu, z którego dochody pokryłyby poprzednie deficyty.

W razie, gdyby to nie nastąpiło w najbliższych latach, będzie oczy- wiście zadaniem Wydziału krajowego, aby deficyty te, kredytowane tytułem zwłoki (Stundung) przez c. k. Administrację kolei państwowych, były kredyto- wane i nadal, lub w inny sposób pokryte bez obciążenia krajowego funduszu kolejowego.

Optymizmem byłoby z drugiej strony brać już obecnie w pełnej mie- rze w rachubę przychody kolei z powodu spodziewanego, a nawet na kolei Trze- binia-Skawce zupełnie pewnego wzrostu transportów towarowych, gdyż obli- czenie to nastąpić winno jedynie na podstawie wyników lat ubiegłych.

Mając to uwadze, dochodzi się do konkluzji, że nie ma powodów, któ- reby miały powstrzymać dalszą już teraz akcję kraju i ułożenie obecni- dla niej programu, opierając ją na przyjętych powyżej prawdopodobnych zasobach krajowego funduszu kolejowego po 200.000 koron rocznie do r. 1908, czyli w kapitale imiennym koron 4,500.000, że jednak Wydział krajowy z całą stanowczością przy dzisiejszej dotacji funduszu kole- jowego odradzać musi Wysokiemu Sejmowi przyjmowania zobowiązań idących po nad tą kwotę.

IV.
Zgłoszone
projektu ko-
lejowe.
A.
Kolej z Zako-
panego do
Suchej Hory

Przedewszystkiem zaznacza się, że uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 24. marca 1899. r. za użyteczne ze względu na ogólne interesa kraju i za potrzebne uznane przedłużenie kolei żelaznej Chabówka-Zakopane przez Ko- ścielisko i Witów do granicy węgierskiej koło Suchej Hory nie przyjdzie do skutku, gdyż c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uwiadomiło pismem z dnia 26. czerwca 1900 l. 27588, że c. k. Rząd obstawać musi przy swej pierwotnej decyzji, którą postanowiono budowę kolei z Nowego Targu przez Czarny Dunajec do Suchej Hory.

Odpowiedź powyższa nastąpiła z mocy najwyższego upoważnienia z 3. czerwca 1900. r., wobec czego powołaną uchwałą Wysokiego Sejmu udzielona subwencya dla przedłużenia z Zakopanego do Suchej Hory stała się bezprzed- miotową.

B.
Projekta linii
kolejowych,
które nie
mogą być
objęte pro-
gramem
kraju.

Ustawa krajowa z dnia 17. lipca 1893. Dz. u. kr. Nr. 42 postanawia w §. 1, których kolei budowę kraj popierać może, a mianowicie: „budowę niższorzędnych kolei żelaznych (kolei lokalnych, podrzędnych, wicynalnych, tramwajów itp.). Postanowienie to wyklucza zatem objęcie programem krajowej akcji kolejowej tych kolei, które mają charakter głównych linii, jakoteż których budowy wymagają w pierwszym rzędzie ogólnopństwowe interesa. Budowa ich powinna przeto nastąpić jako kolei państwowych.

Do tego rodzaju kolei należą następujące zgłoszone projekta:

L. p.	O z n a c z e n i e l i n i i	Tor	Długość w km	koszta budowy	
				na 1 km	ogółem
				w koronach	
1a	Dębica-Jasło	norm.	50·0	84.000	4,400.000
b	Jasło-Żmigrod-Konieczna	„	54·5	110.000	6,400.000
2	Lwów-Kamionka strum.-Stojanów	„	78·5	100.000	8,000.000
3a	Lwów-Winniki-Przemysłany	„	45·0	120.000	6,000.000
b	Brzeżany-Potutory-Podbajce	„	25·0	100.000	2,500.000

1. Kolej: Dębica-Jasło i Jasło-Żmigrod-Konieczna.

Projekty wstępne są dla obydwu linii wypracowane, i dla obu linii przeprowadzono już rewizje trasy z wynikiem pomyślnym.

Wydział krajowy nie zapoznaje potrzeby i użyteczności obu pomienionych kolei, nie może jednak proponować zrealizowania tych kolei jako lokalnych, gdyż linie te projektowane są przez Rząd jako koleje strategiczne i budowane być winne z funduszków ogólnopństwowych, a nadto jedna z nich dochodzi do granicy węgierskiej, a więc stanowić będzie nowe dla interesów naszych ekonomicznych niepożądane połączenie z Węgrami.

2. Kolej: Lwów-Kamionka strum.-Stojanów.

Ubiegającym się o koncesyę na tę linię jest inżynier Gwalbert Ziemicki we Lwowie, który nie przedstawił dotąd Wydziałowi krajowemu zamierzonego przez się planu sfinansowania tej kolei.

Zdaniem Wydziału krajowego linia ta, jako stanowiąca przedłużenie państwowej kolei Granica węgierska-Sambor-Lwów i jako leżąca w interesie ogólnopństwowym, budowaną być winna wyłącznym kosztem skarbu państwa.

3. Koleje: Lwów-Winniki-Przemysłany i Brzeżany-Potutory-Podbajce.

Linia L w ó w - W i n n i k i - P r z e m y ś l a n y projektowaną jest jako normalnotorowa o długości 45 km. z preliminowanym kapitałem 6,000.000 koron.

Linia Brzeżany-Potutory-Podhajce projektowaną jest również jako normalnotorowa kolej; długość jej wynosi około 25 km., a przybliżone koszty budowy około 2,500.000 koron.

W ostatnich dniach wyłoniła się budowa kolei ze Lwowa na Winniki, Przemyślany, Brzeżany do Podhajec jako jednej całości przeważnie kosztem państwa, w ten jednak sposób, iż Rząd udzieli gwarancję oprocentowania i umorzenia kapitału 10,000.000 koron, a zrealizowaniem projektu zajęłoby się osobne Towarzystwo akcyjne, tak, jak to miało miejsce przy wschodniogalicyskich kolejach lokalnych.

Na tej podstawie odbyło się dnia 1. czerwca 1901 r. we Lwowie za inicjatywą Wydziału krajowego i Reprezentacyi miasta Lwowa zgromadzenie, w którym wzięli udział reprezentanci powiatu lwowskiego, przemysłańskiego, brzeżańskiego i podhajeckiego, miast Lwowa, Przemyślan i Brzeżan. Zgromadzenie to interesentów wybrało komitet, z zadaniem utworzenia konsorcjum dla tej kolei. W skład komitetu weszli pp.: Roman hr. Potocki, Jakób hr. Potocki, Dr. Jan Walewski, Dawid Abrahamowicz, Adam Treter, Kazimierz Traczewski, Edmund Lityński, Dr. Godzimir Małachowski, Dr. Stanisław Głąbiński, Dr. Stanisław Schaetzel i Dr. Adam Czyżewicz. Komitet na posiedzeniu odbytem bezpośrednio po zgromadzeniu interesentów, ukonstytuował się w konsorcjum, wybierając prezesem J. E. Romana hr. Potockiego, zastępcą prezesa Dr. Godzimira Małachowskiego; równocześnie wybrano komitet egzekutywny, w którego skład weszło prezydium konsorcjum, Dr. Adam Czyżewicz i Dr. Stanisław Głąbiński. Konsorcjum wniosło bezwzględnie prośbę do Ministerstwa kolei żelaznych o zezwolenie na podjęcie przedwstępnych robót technicznych. Pierwszem zadaniem Komitetu wykonawczego jest zebranie udziałów interesowanych na pokrycie pierwszych wydatków.

Stwierdzono na tem posiedzeniu, że istnieją przedwstępne projekta dla części linii Lwów-Przemyślany, dla części Przemyślany-Brzeżany i dla części Brzeżany-Podhajce, tak, że po przestudowaniu tych operatów częściowych będzie mógł komitet wykonawczy przystąpić do zestawienia całości z ewentualnem, jak najdalej idącym zużytkowaniem tych projektów.

C. Linie kolejowe, których projekta nie są jeszcze dojrzałe do objęcia najbliższym programem.

Następnie zgłoszono szereg projektów linii kolejowych, które jednak dotychczas nie są dojrzałe do objęcia najbliższym programem czy to dla braku studyów technicznych, komercyjnych lub też dla braku planu sfinansowania:

L. p.	Oznaczenie linii	Tor	Długość w km.	Koszta budowy	
				na 1 km.	ogółem
				w koronach	
1.	Grzymałów-Kałaharówka	n	27·8	70.000	2,300.000
2.	Touste-Czabarówka	"	32·5	70.000	2,500.000
3.	Iwanie puste-Okopy	"	25·0	80.000	2,000.000
4.	Iwanie puste-Dniestr (Uście bisk.)	"	10·0	80.000	800.000
5.	Borysław-Schodnica	"	17·0	235.000	4,000.000
6.	Jaworzno-Podłęże-Mysłowice	"	12·0	70.000	840.000
7.	Kołomyja-Kosów	"	40·0	80.000	3,200.000
8.	Dynów-Brzozów	w	22·0	70.000	1,600.000
9.	Bochnia-Myslenice	"	40·0	70.000	2,800.000
10.	Cisna-Lutowiska-Strzyżki	"	75·0	70.000	5,200.000
11.	Żółkiew-Krystynopol	n	44·0	} nie znane	
12.	Wieliczka-Dobra lub Tymbark	"	50·0		
13.	Przemyśl lub Jarosław-Pruchnik	"	33·0 wzgl.		
14.	Muszyna-Krynica	"	22 12		

1. i 2. Koleje Grzymałów-Kałaharówka i Touste-Czabarówka.

Obie powyższe linie projektowane są jako całość przez konsorcjum reprezentowane przez pp. Władysława Fedorowicza i Adama hr. Gołuchowskiego.

Dla obydwu pomienionych linii została już przeprowadzoną rewizya trasy, przyczem zaleciło c. k. Ministerstwo kolei żelaznych przestudyowanie kilku wariant, zwłaszcza na odgałęzieniu Touste-Czabarówka, do czego się jednak konsorcjum do chwili obecnej nie zastosowało.

Wydział krajowy jest w posiadaniu elaboratów technicznych, obliczeń rentowności, oraz kosztorysu, przy badaniu których doszedł do przekonania, iż ze względu na obecne bardzo skromne zasoby finansowe kraju, oraz na inne również ważne i potrzebne linie kolejowe, wskazaniem by było objąć akcją kraju budowę pierwszej z wymienionych linii, t. j. Grzymałów-Kałaharówka. Rentowność tej linii nie będzie gorszą od rentowności linii Borki wielkie-Grzymałów. Wybudowanie jej wpłynęłoby niezawodnie w takim stopniu na podniesienie rentowności tej ostatniej, że zobowiązania kraju z powodu gwarancyi pożyczki pierwszeństwa ciążącej na kolei Borki wielkie-Grzymałów byłyby czystymi dochodami w zupełności pokryte. Sfinansowanie tej linii nadto mogłoby być zapewne ułatwione przez uzyskanie u c. k. Rządu na podstawie obecnej rentowności kolei Borki wielkie-Grzymałów, czyto gwarancyi oprocentowania i umorzenia części kapitału, czy też pierwszeństwa dla oprocentowania i umorzenia części kapitału przed pokryciem kosztów prowadzenia ruchu.

Niestety jednak konsorcjum starające się o koncesyę mimo wezwania nie przedłożyło dotychczas swego planu sfinansowania ani nie zniósło się w tej mierze wcale z Wydziałem krajowym, tak, że tej linii nie można objąć najbliższym programem.

3. i 4. Kolej Iwanie puste-Okopy i Iwanie puste-Dniestr, obok Uścia biskupiego

Obie pomienione linie stanowiłyby uzupełnienie sieci wschodnio-galicyjskich kolei lokalnych, a w szczególności linii Włynanka-Iwanie puste.

Pierwsza z nich połączyłaby najdalej na wschód wysunięty punkt Galicyi, Okopy leżące nad ujściem Zbrucza do Dniestru, z istniejącymi już drogami żelaznymi i wpłynęłoby mogła znacznie na podniesienie ruchu handlowego tamże; druga zaś linia stanowiłaby część kolei projektowanej na terytorium bukowińskim, a mianowicie linii Zuczka-Zastawna-Okna-Iwanie puste i umożliwiłaby połączenie znacznych przestrzeni gruntów, nadających się znakomicie pod uprawę buraków dla nowo założonej cukrowni w Zuczce.

Z powodu braku elaboratu technicznego i komercyalnego, jakoteż zbyt ogólnego przedstawienia planu sfinansowania objęcie tych linii programem najbliższym nie może nastąpić.

5. Kolej Borysław-Schodnica.

Bardzo znaczne koszta budowy, bo 235.000 koron od 1 km. spowodowały projektowanym tunelem o długości 500 m.

Projekt wstępny został w r. 1898 poddany rewizyi trasy.

Jako główny artykuł przewozu na tej linii służyć miała nafta wydobywana w Schodnicy; gdy jednak nafta schodnicka prowadzoną jest do Borysławia rurociągami, przeło ten najważniejszy artykuł przewozowy dla tej kolei odpada i bardzo wątpliwą jest rzeczą, by inne artykuły, któreby tą koleją mogły być przewożone, wystarczały choćby na pokrycie kosztów eksploatacji, nie mówiąc już o najskromniejszym nawet oprocentowaniu wyżej wykazanego, znacznego, bo 4,000,000 koron wynoszącego kapitału, jakiby na cele budowy tej linii inwestować należało.

Wydział krajowy nie może doradzać subwencyonowania z funduszy krajowych tej kolei, jako w stosunku do swej użyteczności ekonomicznej zbyt kosztownej.

6. Kolej: Jaworzno-Podłęże-Mysłowice.

Kolej ta stanowiłaby przedłużenie wybudowanej już linii Piła-Jaworzno. Długość jej wynosiłaby około 12 km. z kapitałem około 900.000 koron.

Ubiegającym się o koncesję jest p. Robert Doms, prezes Rady zawiadowczej kolei Piła-Jaworzno, który uzyskał już zezwolenie na podjęcie przedwstępnych robót technicznych.

Kolej ta jest niewątpliwie wielkiego ekonomicznego znaczenia, gdyż stworzyłaby z jednej strony najkrótsze połączenie kolejowe dla przewozu węgla pruskiego, a nadto umożliwiłaby rozwój kopalń między Jaworzniem a granicą pruską położonych; z drugiej zaś strony wpłynęłaby bardzo korzystnie na podniesienie rentowności kolei Piła-Jaworzno, subwencyonowanej przez fundusz krajowy.

Do chwili obecnej nie przedstawiono Wydziałowi krajowemu jakiegokolwiek sprawozdania o postępie akcji co do urzeczywistnienia tej kolei, ani też co do jej sfinansowania, dlatego też nie może Wydział krajowy wystąpić z jakimikolwiek wnioskami co do ewentualnego poparcia tej kolei z funduszy krajowych, aczkolwiek uznaje w zasadzie jej doniosłe znaczenie ekonomiczne.

7. Kolej: Kołomyja-Kosów.

Kolej Kołomyja-Kosów, względnie Kołomyja-Kuty, stanowiła przedmiot uchwały sejmowej z 8. lutego 1896 r.

Wydział krajowy, uznając, że kolej ta byłaby potrzebną nie tylko dla tamtejszej okolicy ale i dla interesów kraju, wezwał w swoim czasie w roku 1896. Wydział powiatowy w Kosowie, aby wziął inicjatywę w sprawie utworzenia konsorcjum czynników interesowanych do przeprowadzenia tej budowy, które przedewszystkiem dopełnić winno warunków przepisanych ustawą krajową i odnośną instrukcją Wydziału krajowego, oraz zapewnić przy ewentualnym udziale administracji dóbr i przedsiębiorstw państwowych tam się znajdujących wymagany ustawą udział interesentów.

Wezwanie powyższe pozostało jednak bez skutku, dlatego też usunął się Wydział krajowy od dalszej akcji w sprawie tej linii.

8. Kolej: Dynów-Brzozów.

Linia ta, projektowana jako wąskotorowa, stanowiłaby miała przedłużenie kolei Przeworsk-Bachórz-Dynów.

Urzeczywistnienie tego dla powiatu Brzozowskiego w każdym razie bardzo pożądanego połączenia kolejowego pozostawia się jednak do dalszego programu kraj. akcji kolejowej.

9. Kolej: Bochnia-Myślenice.

W sprawie tego projektu kolejowego wniósł do Wydziału krajowego podanie p. Zdzisław Włodek, prezes Rady powiatowej w Bochni, proponując budowę tej kolei przy użyciu gościńca rządowego jako korpusu kolejowego.

Dla linii tej nie przedłożono jednak dotąd planu finansowego.

Nadto nie uzyskali jeszcze miejscowi interesenci zezwolenia na podjęcia przedwstępnych robót technicznych, ani też nie wypracowano operatu wstępnego, tak że kwotę 2,800.000 koron na koszt budowy tej linii uważać należy tylko jako aproksymatywne koszty budowy.

Strony interesowane oświadczają jednak już obecnie gotowość pokrycia $\frac{1}{3}$ części kapitału na budowę tej kolei potrzebnego, a w szczególności Wydziały powiatowe w Bochni, Wieliczce i Myślenicach oraz miasta Gdów, Dobczyce, Myślenice i Bochnia, jakoteż liczni właściciele dóbr i miejscowych zakładów fabrycznych.

Gdy jednak dotąd nie przedłożono Wydziałowi krajowemu ani planu finansowego ani żadnych operatów technicznych dla tej linii, nie może Wydział krajowy na razie żadnych wniosków w sprawie poparcia tej linii stawiać.

W końcu zaznacza Wydział krajowy, że prowadzenie gościńcami linii o długości około 40 kilometrów jest niepraktycznym i tak dla ruchu osobowego i towarowego koleją, jak i wozami bardzo niekorzystnym. Koleje na drogach mogą być odpowiednie tylko dla krótkich szlaków.

10. Kolej: Cisna-Lutowiska-Strzyżki.

Wskutek uchwał sejmowych zaniechał c. k. Rząd pierwotnego zamiaru poprowadzenia linii Sambor-Granica węgierska na Wołosate i postanowił skierować ją na Użok, przez co zostanie znaczną część ubogiego w komunikację powiatu liskiego pozbawioną możliwości korzystania z tej nowej kolei.

Dla częściowego zapobieżenia temu niekorzystnemu położeniu powiatu liskiego, postanowiło grono obywateli tamtejszych starać się o zrealizowanie projektu kolei Cisna-Lutowiska-Strzyżki i wybrało w tym celu komitet złożony z pp. Ludwika Ramuła, prezesa Rady powiatowej, Bolesława Zatorskiego i Dra Alfreda Buresza, którzy się zająć mają przeprowadzeniem dalszej akcji.

Kolej ta stanowiłaby przedłużenie linii Łupków-Cisna w kierunku północno-wschodnim ku dolinie Sanu, następnie prowadziłyby przez Lutowiska oraz przez dział wód między Sanem a Dniestrem, kończyłyby się zaś w Strzyżkach stacyi kolei Sambor-Turka-Użok.

Kolej ta byłaby typową linią wąskotorową i odpowiadałaby bardzo potrzebom i stosunkom tamtejszej okolicy.

Opracowanie projektu wstępnego jest w toku.

Plan finansowy proponowany przez to przedsiębiorstwo kolejowe odpowiada postanowieniom ustawy krajowej; interesenci czynią starania u Rządu celem uzyskania subwencji państwowej w wysokości co najmniej $\frac{1}{6}$ części kapitału, oraz celem uzyskania zapewnienia, iż wszelkie oszczędności z budowy kolei Sambor-Granica węgierska przypadną na rzecz tej kolei.

Aczkolwiek kolej ta zasługuje na poparcie kraju, gdyż prócz znakomitej wartości ekonomicznej, jaką przedstawia dla powiatu liskiego, wpłynęłaby bardzo znacznie na podniesienie rentowności istniejącej, a przez kraj subwencyonowanej, linii Łupków-Cisna, to jednak w braku operatu technicznego, oraz konkretnych danych, co do udziału interesentów, uważać musi Wydział krajowy stawianie jakichkolwiek wniosków co do jej subwencyonowania za przedwczesne.

Nadto zgłoszono w ostatnich tygodniach w Wydziale krajowym do objęcia programem akcji kolejowej następujące linie, jednakowoż bez operatów technicznych i komercyjnych i bez jakichkolwiek planów sfinansowania:

11. Żółkiew-Krystynopol.

12. Wieliczka-Dobra lub Tymbark.

13. Przemyśl lub Jarosław-Pruchnik i

14. Muszyna-Krynica.

D.
Linie kolejowe nadające się do objęcia najbliższym programem.

W końcu przedstawiamy zgłoszone projekta, które nadają się zdaniem Wydziału krajowego do objęcia najbliższym programem:

L. p.	Oznaczenie linii	Tor	Długość w km.	Koszta budowy	
				na 1 km.	ogółem
				w koronach:	
1	Stary wzgl. Nowy Sącz-Szczawnica	w.	40·0	90.000	3,600.000
2	Borysław-Truskawiec-Stebnik . . .	n.	12·0	80.000	960.000
3	Tarnów-Szczucin	„	43·0	70.000	3,000.000
4	Tarnopol-Zbaraż	„	25·2	95.000	2,400.000
5	Podgórze-Myślenice-Lubień	w.	56·0	53.600	3,000.000
6	Janów-Jaworów	n.	31·4	60.000	1,900.000

1. Kolej: Stary wzgl. Nowy Sącz-Szczawnica.

Linia ta miałaby połączyć kąpielowe miejsce, Szczawnicę z siecią kolejową, przez co rozwój jej odpowiedni mógłby być zapewniony.

Połączenie Szczawnicy jest możliwe, albo z koleją lokalną Chabówka-Zakopane w stacji Nowy Targ, albo z c. k. koleją państwową Tarnów-Orlów w stacji Nowy Sącz względnie Stary Sącz.

Biuro kolejowe przeprowadziło studia techniczne i komercyjne dla obydwu wykazanych połączeń, a rezultat dokonanych badań przedstawia się w następujący sposób:

Linia z Nowego Targu mogłaby być prowadzoną doliną Dunajca i byłaby 44·3 km. długa, o dwóch krótkich tunelach. Koszt budowy oblicza się na 3,700.000 koron, trasa z Nowego Targu mogłaby być prowadzoną także z przekroczeniem działu wód przez Pieniny i o tunelu o długości 2.100 m. a budowa jej o długości 47·5 km. kosztowałaby 3,800.000 koron. Połączenie zaś Szczawnicy ze Starym Sączem o długości 40 km. mogłoby przyjść do skutku kosztem 3,600.000 koron; również brano pod rozważę budowę tej ko-

lei do Nowego Sącza, linia wtedy przedłużyłaby się o 6 km., i jakkolwiek by przy tej trasie odpadł most na Dunajcu kosztujący około 26.000 koron, to przecież koszta budowy podniosłyby się aż do wysokości 3,860.000 koron z powodu budowy nowej stacji złączenia w Chełmcu pod Nowym Sączem.

Ze względu na charakter lokalny tej kolei budowa jej miałaby być podjęta jako kolei wąskotorowej.

Ze stanowiska komercyjnego ocenia się powyższe projekty, jak następuje: Połączenie Szczawnicy z istniejącą siecią kolejową leży bezsprzecznie w interesie pierwszorzędny w naszym kraju zdrojowiska i nader liczny zastępu chorych piersiowo osób, na które uciążliwa kilkugodzinna jazda kołowa wpływa bardzo szkodliwie. Z tego punktu widzenia każde połączenie kolejowe ze Szczawnicą jest korzystne i pożądane, bo chorzy, szukający w Szczawnicy ulgi lub uzdrowienia, spieszyć tam mogą tak ze Wschodu, jak i z Zachodu, tak z kraju, jak i z poza jego granic — a godzina mniej lub więcej jazdy koleją żelazną ani na stan fizyczny chorego, ani na frekwencję zdrojowiska decydująco nie wpłynię.

O przychyleniu się do jednego z projektowanych połączeń stanowić zatem muszą inne względy.

Za połączeniem Szczawnicy z Nowym Targiem oświadcza się wybitne turystyczne znaczenie tej linii i jej kierunek ze wschodu na zachód, odpowiadający grawitacyi naszego handlu. Natomiast przeciw temu połączeniu przemawia ścieśniony i słabo zaludniony obszar ciężenia po stronie galicyjskiej, wskutek czego kolej ta miałaby dla Węgier stosunkowo większe ekonomiczne znaczenie jak dla Galicyi.

Prócz tego rentowność tej kolei z samych galicyjskich transportów byłaby wprost niedostateczną, zaś z transportów węgierskich — zależną od nieobliczalnych czynników i konjunktur, zatem niepewną.

Przeciwnie połączenie kolejowe Szczawnicy ze Sączem służyłoby bardzo znacznemu i gęsto zaludnionemu obszarowi ciężenia i miało zapewnioną dostateczną rentowność.

Następująca tabela zawiera porównawcze zestawienie obszarów ciężenia, ludności, przypuszczalnego ruchu, dochodów, rozchodów i rentowności wszystkich projektowanych połączeń :

Projekto- wana kolej	Obszar ciężenia w hektarach	Ludność	R u c h				Dochody brutto	Koszta eksploatacyi	Czysty dochód		Rentowność w procentach kosztorysowego kapitału
			osoby		towary				w całości	od 1 km.	
			ilość	osobo- kilometry	tony	ton- kilometry					
Nowy Targ- Szczawnica											
Galicya	40.465	28.883	69.766	1,962.384	29.551	596.207	125.060				
Węgry	37.849	17.258	17.258	414.192	14.900	357.600	50.540				
Razem	78.314	46.141	87.024	2,376.576	44.451	953.807	175.600	105.600	70.000	1.460	2%
Stary Sącz- Szczawnica	60.740	43.928	90.116	1,901.688	57.409	1,527.469	213.960	88.000	125.960	3.149	3½%
Nowy Sącz- Szczawnica	67.320	62.443	98.436	2,406.026	58.991	1,824.028	254.650	101.200	153.450	3.336	4%

Z powyższego zestawienia wynika, że tak pod względem ekonomicznej wartości, jak i pod względem spodziewanej rentowności — połączenie Szczawnicy z Nowym Sączem jest najkorzystniejszym.

Szlak Nowy Sącz-Szczawnica, łącząc 3 powiaty t. j. Nowotargski, Limanowski i Sądecki z miastem obwodowym i stanowiąc najkrótsze połączenie wschodniej i środkowej Galicji, oraz miejsc kąpielowych Krynicy i Żegiestowa z Szczawnicą, cieszyć się będzie silnym ruchem nie tylko gości kąpielowych i turystów, ale i stałych mieszkańców obszaru ciężenia, których węzły rodzinne (szkoły), towarzyskie i handlowe wiążą właśnie z Nowym Sączem.

Co się tyczy ruchu towarowego, to linia ta służyć będzie głównie do wywozu produktów leśnych i wyrobów przemysłu drzewnego, a do przywozu środków żywności, które górska, w ziemiopłodny uboga okolica w znacznej bardzo ilości importować musi. Prawdopodobną jest także rzeczą, że otwarcie kolei wpłynie na rozpoczęcie eksploatacji olbrzymich, wzdłuż całej linii ciągnących się pokładów wapna hydraulicznego.

W obszarze ciężenia kolei lokalnej Nowy Sącz-Szczawnica znajdują się następujące zakłady przemysłowe: 1 fabryka maszyn, 1 fabryka mebli z giętego drzewa, 1 papiernia, 1 hamernia i kuźnica dla wyrobów kowalskich, 3 gorzelnie, 4 tartaki parowe, 41 tartaków wodnych, 5 młynów amerykańskich, 48 młynów zwykłych i 4 folusze.

A więc i różnym gałęziom miejscowego przemysłu kolej ta cenne odda przysługi.

2. Kolej: Borysław-Truskawiec-Stebnik.

Kolej ta projektowana jest od r. 1895. jako normalnotorowa kolej lokalna o długości **12 kilometrów** i stanowiła przedmiot uchwały Wysokiego Sejmu z 5. lutego 1896. r.

Projekt wstępny jest opracowany i był poddany rewizji trasy przeprowadzonej w r. 1895.

Gdy jednak kilkuletnie rokowania z interesentami nie doprowadziły do pożądanego rezultatu co do finansowego udziału tychże, postanowili starający się o zrealizowanie tego projektu kolejowego z ks. Adamem Sapiehą na czele ograniczyć się na razie na staraniach około zapewnienia budowy tylko części pomniejszonej linii kolejowej, a mianowicie przestrzeni **Borysław-Truskawiec**.

Przestrzeń ta o długości około **8 kilometrów** kosztowałaby do **500.000 koron**.

Ubiegający się o koncesję przyjęli na siebie obowiązek dostarczenia $\frac{1}{6}$ części kapitału, tj. kwoty 83.500 koron.

Nadto czynią interesenci starania u c. k. Ministerstwa rolnictwa o uzyskanie bezpłatnego odstąpienia gruntów kameralnych zapotrzebowanych pod budowę tej kolei, oraz o bezpłatne uzyskanie drzewa z lasów kameralnych do budowy tej kolei, w której to mierze otrzymano już przyrzeczenia.

Prócz motywów, jakie interesenci przedstawili w swoim czasie Wysokiemu Sejmowi w petycji wniesionej, przemawia za tą koleją i ta okoliczność, iż połączyłaby jedyny we wschodniej Galicji istniejący, odpowiednio urządzony zakład kąpielowy w Truskawcu z państwową siecią dróg żelaznych.

Ze względu na nieznaczny kapitał, jaki do budowy tej kolei jest potrzebny, Wydział krajowy proponuje tę kolej do poparcia z funduszków krajowych.

Ponieważ o takim poparciu decydować będą względy ogólnie krajowe, więc nie liczy się z góry na rentowność projektowanej kolei, która też zwłaszcza w pierwszych latach eksploatacji i dopóki ta kolej nie zostanie przedłużoną do Stebnika, nie może dojść do tej wysokości, by zapewnić oprocentowanie i amortyzację włożonego kapitału.

W obszarze ciężenia projektowanej kolei znachodzi się wprawdzie wosk ziemny, ruda cynkowa, ołowiana i siarka a prawdopodobnie i ropa, o czym świadczy zresztą świetna przeszłość Truskawca, obok którego wykopano ongi najobfitszy szyb w Galicyi (Andrzeja) i gdzie stanęła pierwsza na świecie rafineria nafty (w roku 1817). Jednakże w obecnej chwili eksploatacja tych skarbów natury żółwim postępuje krokiem i z przewozu produktów górniczych projektowana kolej chyba w przyszłości znaczniejsze czerpać będzie dochody. Głównym więc artykułem przewozu będzie drzewo, którego produkcja w kameralnych lasach obszaru ciężenia wynosi rocznie około 11.000 m³.

Natomiast po przedłożeniu projektowanej kolei do Stebnika, które jest tylko kwestyą czasu, zyska takowa bardzo poważnego nadawcę i odbiorcę bo c. k. saliny, których roczna produkcja teraz już około 1000 wagonów soli wynosi, i wtenczas dopiero rentowność tej kolei będzie zadowalniająca.

3. Kolej: Tarnów-Szczucin.

Kolej Tarnów-Szczucin projektowaną jest jako normalnie torowa kolej lokatna o długości około 40 do 45 km.; koszt tej kudojy wyniosą do 3.000.000 koron.

Ubiega się o koncesyę konsorcyum, składające się z pp. Zdzisława hr. Tarnowskiego, Piotra Tretera, Jana br. Konopki oraz Andrzeja ks. Lubomirskiego.

Dla kolei tej wypracowuje się projekt wstępny, który w ciągu letnich miesięcy bieżącego roku przedłożony zostanie c. k. Ministerstwu kolejowemu dla zarządzenia komisji rewizyjnej trasy i komisji stacyjnej.

Interesenci miejscowi z Wydziałem powiatowym w Dąbrowie na czele przyjęli na siebie obowiązek dostarczenia $\frac{1}{6}$ części potrzebnego na tę budowę kapitału.

Względy, które przemawiają za wybudowaniem tej kolei i finansowem jej poparciem ze strony kraju są następujące:

Powiat Dąbrowski jest obok Kolbuszowskiego jedynym powiatem zachodniej Galicyi, nie posiadającym dotąd drogi żelaznej. Mimo znakomicie utrzymanej sieci gościńców krajowych i powiatowych, brak połączenia kolejowego daje się odczuć na każdym kroku i wpływa ujemnie na rozwój handlu i przemysłu, obniżając przytem znacznie korzyści, jakie dzięki żyznej glebie ludność miejscowa z gospodarstwa rolnego odnieśćby mogła.

Powiat Dąbrowski graniczy prócz tego z szerokim pasem Zawiśla, nie posiadającym również dróg żelaznych, a pod względem stosunków handlowych i towarzyskich grawitującym ku Galicyi.

Z projektowanej kolei korzystałaby zatem oprócz całego prawie powiatu Dąbrowskiego, także i część Królestwa Polskiego od Opatowca aż po Połaniec, a na północ po Korczyn, Pacanów i Staszów.

Obszar ciężenia po obu stronach Wisły wynosiłby przeszło 100.000 hektarów i przeszło 100.000 mieszkańców.

Obliczenie rentowności projektowanej kolei dało następujący rezultat:

R u c h				Dochód brutto		Koszta eksplo- atacyi		Dochód czysty	
O s o b y		T o w a r y		w ca- łości	od 1 km.	w ca- łości	od 1 km.	w ca- łości	od 1 km.
ilość	osobokilo- metry	tony	tonkilo- metry	przez rok w koronach					
100.000	2,300.000	37.500	1,106.300	207.000	4.600	135.000	3.000	72.000	1.600

Dochód czysty reprezentuje zatem oprocentowanie potrzebnego do budowy kapitału po 2·4 od sta.

Rezultat ten aczkolwiek nie zbyt pomysłny ma przynajmniej tę zaletę, że bez wszelkiego optymizmu maluje istotny stan rzeczy. Natomiast usprawiedliwioną zupełnie jest nadzieja, że po wybudowaniu projektowanej kolei stosunki produkcji i zbytu zmienią się na lepsze, że obecny ruch znacznie się wzmoże a z nim i preliminowane dochody kolei. Obecny obrót handlowy z Królestwem Polskiem jest stosunkowo bardzo słaby a to z powodu fatalnej komunikacyi po tamtej stronie Wisły i niedostatecznej kompetencyi urzędów cłowych. Oczywiście, że po wybudowaniu kolei Tarnów-Szczucin stosunki handlowe Powisła z Zawisłem znacznie się polepszą, tembardziej, że i po tamtej stronie granicy już teraz odpowiednie czynią się przygotowania. Do 2 lat ma być wybudowaną ze stacyi Miechów lub Kielce kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej odnoga do Buska, Busk już teraz połączony jest drogą państwową ze Stopnicą a tej wiosny rozpoczęto na koszt państwa budowę gościńca mającego połączyć Stopnicę z Ratajami (naprzeciw Szczucina). W ten sposób ulepszone środki komunikacyjne do Rataj względnie Szczucina, wraz z przyznaniem szerszej kompetencyi urzędowi cłowym, które po otwarciu kolei nastąpić musi, wpłyną bez kwestyi na ożywienie granicznego ruchu.

Nie można również tracić nadziei, że od dawna już projektowana cukiernia powstanie z czasem w obszarze ciężenia projektowanej kolei i transportami swymi ją zasili.

Prócz tego kolej Tarnów-Szczucin po wybudowaniu przystani nad Wisłą i kolei Nowy Sącz-Szczawnica może zdobyć bardzo łatwo znaczną część transportów drzewa, które obecnie w liczbie około 7000 wagonów rocznie spławia się Dunajcem. Nie rozchodzi się tu o konkurencyę z drogą wodną, ale o usunięcie tych strat i niebezpieczeństw, na które drzewo spławiane Dunajcem z powodu bystrości i nagłych wezbrań tej rzeki jest narażone.

Projektowana droga żelazna leży zatem bezsprzecznie, nie tylko w interesie powiatu Dąbrowskiego, ale i w interesie kraju a przyszłość jej zdaje się być dostatecznie zapewnioną. Chociażby więc pierwsze lata eksploatacyi nie przyniosły pełnej rentowności, to chwilową ofiarę, jaką poniesie kraj lub interesenci, wyrównują zupełnie zyski w przyszłości i korzyści ekonomicznej natury.

4. Kolej: Tarnopol-Zbaraż.

Budowę tej kolei uznał już Wysoki Sejm uchwałą swą z dnia 5. maja 1900. r. za użyteczną i potrzebną ze względu na interesa kraju. Uchwałą z tego samego dnia upoważnił też Wysoki Sejm Bank krajowy do udzielenia na rzecz przedsiębiorstwa tej kolei pożyczki w 4% obligacyach kolejowych do wysokości 1,663.200 koron, a to między innymi pod warunkiem że c. k. Rząd

przyzna tej kolei ulgi przewidziane ustawą z 31. grudnia 1894. D. u. p. Nr. 2 z r. 1895, a w szczególności zobowiąże się objąć ruch na niej i zarazem przyzna przedsiębiorstwu kolejowemu pierwszeństwo pokrywania z dochodów kolei kosztów potrzebnych na oprocentowanie i umorzenie kapitału pierwszeństwa przed wydatkami prowadzenia ruchu zwrócić się mającymi c. k. Rządowi kolei państwowych, a to na cały czas trwania koncesyi (patrz sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych za czas od 10. listopada 1899 r. do 30. listopada 1900 r. punkt 4.).

Dla kol i tej wypracowano już projekt szczegółowy, który był przedmiotem komisji reambulacyjnej w lipcu 1900. r.; na podstawie wyniku tej komisji zarządzono przestudyowanie kilku drobniejszych zmian trasy, których jednak dotąd koncesyonarysz nie przeprowadził.

Krajowe biuro kolejowe wyraża nadto zdanie, iż w razie subwencyonowania tej kolei przez kraj, wskazanem jest poczynienie również i innych, nawet znaczniejszych zmian w trasie celem możliwego obniżenia robót, a temsamem i kosztów budowy, i sporządzenie dokładniejszego planu szczegółowego kosztem koncesyonaryszy przed rozpoczęciem budowy.

Plan finansowy dla zapewnienia kapitału będzie mógł być ułożony dopiero po dokładnem zbadaniu rentowności tej kolei.

Badania te są w toku, a po ich ukończeniu poweźmie rząd stanowczą decyzję co do zabezpieczenia funduszków.

Z kolei tej korzystać będzie w samymże kraju obszar ciężenia liczący 48.896 hektarów i 46.274 ludności (nie licząc miasta Tarnopola) a prócz tego rozległy pas graniczny w Królestwie. Podług obliczeń krajowego biura kolejowego zgodnych zresztą w rezultacie z obliczeniami c. k. Ministerstwa kolejowego projektowana kolej nieść będzie rocznie około 130.000 koron dochodu brutto, z czego po strąceniu kosztów eksploatacyi pozostanie około 73.000 koron czystego dochodu, czyli 2920 koron od kilometra. Jest to rezultat na początek zupełnie zadawalniający tem bardziej, że można mieć usprawiedliwioną nadzieję, iż po otwarciu kolei ruch, zwłaszcza graniczny, znacznie się wzmoże i preliminowane dochody podniesie. Głównym artykułem wywozu będą środki żywności, a głównym artykułem przywozu drzewo. Z zakładów przemysłowych w obszarze ciężenia zasługuje na wzmiankę 8 gorzelń, 1 browar, 1 młyn amerykański i 6 młynów wodnych.

5. Kolej: Podgórze-Myślenice-Lubień.

Kolej Podgórze-Myślenice-Lubień projektowaną jest jako wąskotorowa kolej lokalna.

Długość jej wynosi 56 km., a preliminowane koszta budowy około 3,000.000 koron; przy badaniu jednakowoż projektu przedłożonego Wydziałowi krajowemu przyszło krajowe biuro kolejowe do przekonania, że kosztorys jest za niski i że koszta budowy osiągną kwoty około 4,000.000 kor.

Jako ubiegający się o koncesję występuje imieniem wszystkich interesowanych Kazimierz ks. Lubomirski.

Dla pomienionej kolei wypracowało konsorcjum projekt szczegółowy, który jednak nie był dotąd przedmiotem studyów kraj. biura kolejowego; rewizya trasy odbyć się ma z początkiem miesiąca czerwca b. r., poczem nastąpić ma komisya reambulacyjna na podstawie już gotowego projektu.

Udział zapewniony przez interesentów miejscowych, a w szczególności przez Radę powiatową i miasto Myślenice bardzo znaczny, gdyż dochodzi do 500.000 koron.

Konsorcjum starające się o koncesję na tę kolej zamierza przeprowadzić sfinansowanie kapitału na budowę tej kolei potrzebnego w ten sposób, by na podstawie ulgi administracyjnej, jakaby Rząd przyznał w formie kredytowania należności za eksploatacyę (Stundung der Betriebskosten) aż do chwili odpowiedniego oprocentowania kapitału pierwszeństwa, uzyskać od Banku kra-

jowego pożyczkę pierwszeństwa w wysokości $\frac{2}{3}$ całego kapitału, t. j. w kwocie 2,000.000 koron; resztujące zaś 1,000.000 koron dostarczyć by mieli interesenci prywatni i kraj przez objęcie akcji zakładowych.

W ostatnich czasach zwrócił się wprawdzie ubiegający się o koncesję do Wydziału krajowego z prośbą o objęcie pomienionej kolei programem kraj. akcji kolejowej przez udzielenie gwarancji do wysokości $\frac{2}{3}$ kapitału zakładowego, oraz o poparcie jego starań we Wiedniu celem uzyskania subwencji państwowej w wysokości co najmniej $\frac{1}{6}$ części kapitału; ponieważ jednak, jak wyżej wykazano, projektowanym jest inny plan sfinansowania tej kolei, a mianowicie zapewnienie jej budowy bez jakiegokolwiek subwencji ze strony funduszu krajowego, przeto Wydział krajowy uważa za wskazane nie przychylić się do późniejszej prośby starających się o koncesję, t. j. o udzielenie tak znacznego finansowego poparcia kraju, lecz obrócić kwotę odnośną na poparcie innych projektów, które nie mogą przyjść do skutku bez subwencji kraju.

Natomiast wskazanem jest poprzeć usiłowania starającego się o koncesję co do uzyskania od Rządu kredytowania należytości za eksploatację na cały czas trwania koncesyi, a ze strony kraju poprzeć je udziałem stosownym do rozporządzalnych środków w zamian za akcje zakładowych.

Warunki bytu projektowanej kolei Podgórze-Myślenice-Lubień są bardzo szczęśliwe.

Łączy ona nader gęsto zaludnione, bogate w lasy i kamień przedniej jakości a ubogie w ziemiopłody okolice karpackiego podgórze ze stolicą i ogniskiem handlu zachodniej Galicyi. Okoliczność ta zapewnia projektowanej kolei intensywny ruch tak osobowy jak i towarowy, a co za tem idzie — rentowność tak ponętną, że obokrajowe towarzystwo okazało się skłonem w przedsiębiorstwie tem ulokować swoje kapitały.

Lecz nietylko pod względem spodziewanej rentowności linia ta zasługuje na uwagę. Z chwilą przedłużenia takowej z Lubienia do Mszany dolnej stanie się kolej Mszana-Podgórze najkrótszem połączeniem lesistych Karpat z głównym odbiorcą galicyjskiego drzewa, z północnemi Niemcami a drogę do Krakowa skróci o 50 kilometrów. Z przyszłością tej linii związany jest zatem nader poważny ekonomiczny interes kraju.

6. Kolej: Janów-Jaworów.

Kolej ta, stanowiąca przedłużenie istniejącej już linii Lwów-Kleparów-Janów, projektowaną jest jako normalnotorowa kolej lokalna o długości 31.4 km.; kosza zaś budowy obliczono na kwotę około 1,900.000 koron.

Ubiegającym się o koncesję na budowę tej kolei jest Towarzystwo akcyjne kolei Lwów-Kleparów-Janów.

Dla kolei tej opracowało już konsorcyum operat wstępny i szczegółowy, a odnośna rewizya trasy odbyła się 29. i 30. maja b. r.

Konsorcyum pomienione opiera swój plan finansowy na uzyskaniu od c. k. Ministerstwa kolei żelaznych ulgi administracyjnej w formie kredytowania należytości za eksploatację (Stundung der Betriebsgebühren) tak długo, jak długo kapitał pierwszeństwa 1,500.000 koron — uzyskany z pożyczki, jaka na ten cel zaciągnięta zostanie — nie będzie odpowiednio oprocentowany.

Nadto przyczynią się w pewnej mierze i interesowane czynniki miejscowe do dostarczenia pewnej części kapitału w zamian za akcje zakładowe.

Od kraju zaś domaga się pomienione konsorcyum objęcia akcji zakładowych w wysokości 300.000 koron.

Ze względu na niezaprzeczoną użyteczność tej linii, Wydział krajowy wnosi przychylenie się do powyższej prośby co do poparcia przez kraj linii Janów-Jaworów. W końcu zauważyć się musi, że nie jest wykluczona możliwość, że na podstawie pomyślnych rezultatów dochodzeń rentowności zarządzonych przez c. k. Ministerstwo kolejowe skłonny będzie c. k. Rząd

przyznać powyższe kredytowanie na korzyść kapitału pierwszeństwa w wyższej sumie jak 1.500.000 koron, w obec czego odpadłaby potrzeba pomocy z funduszków krajowych.

Obszar ciężenia projektowanej kolei liczy 102.866 hektarów i 70.130 mieszkańców, a posiada następujące zakłady przemysłowe, 14 młynów, 2 tartaki parowe, 9 tartaków wodnych, 6 gorzelni, 1 fabrykę papieru i 1 fabrykę terpentyny. Dochód brutto obliczono na 204.000 koron rocznie, po strąceniu więc kosztów eksploatacji circa 104.000 kor., pozostałby czysty zysk około 100.000 koron, zapewniający oprocentowanie włożonego kapitału po 50% od sta. Kolej ta zyskać może w przyszłości wybitne dla kraju znaczenie, a mianowicie gdy przedłużona do Surochowa skróci znacznie odległość kolejową między Lwowem a Jarosławiem, zatem między wschodnią a zachodnią Galicyą.

V.
Uchwały kra-
jowej Rady
kolejowej.

Na posiedzeniu trzeciej zwyczajnej sesji krajowej Rady kolejowej z d. 15. maja 1901. r. zasięgnął Wydział krajowy opinii co do ułożyć się mającego programu dalszej akcji kolejowej.

Po przeprowadzeniu długiej i wyczerpującej dyskusji powzięła Rada kolejowa następujące uchwały:

„Krajowa Rada kolejowa doradza Wydziałowi krajowemu, by na najbliższej sesji przedstawił Wysokiemu Sejmowi wnioski co do poparcia finansowego następujących kolei lokalnych:

1. Szczawnica-Stary Sącz lub Nowy Sącz,
2. Borysław-Truskawiec lub też połączenia Truskawca z innym punktem kolei państwowych,

3. Tarnów-Szczucin,

4. Tarnopol-Zbaraż,

5. Podgórze-Myslenice-Lubień,

6. Janów-Janorów, a w szczególności:

I. Dla projektowanego wąskotorowego połączenia kolejowego Szczawnicy z Starym lub Nowym Sączem: (pozostawiając wybór punktu wyjścia czy to Nowy czy Stary Sącz Wydziałowi krajowemu) udzielić gwarancyi w wysokości 50% całego kapitału t. j. za kwotę 1.800.000 kor. dla pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesjonaryuszów z zastrzeżeniem, że pozostałe 50% pokryte będą przez państwo i interesentów przez objęcie akcji zakładowych a mianowicie przez Państwo w wysokości $\frac{2}{6}$ całego kapitału t. j. w kwocie 1.200.000 kor. zaś przez interesentów miejscowych w wysokości $\frac{1}{6}$ całego kapitału t. j. w kwocie 600.000 koron,

II. dla projektowanej normalnotorowej kolei Borysław-Truskawiec lub też dla połączenia kolejowego Truskawca z innym punktem kolei państw., pozostawiając wybór punktu złączenia z istniejącą koleją w porozumieniu Wydziału krajowego z koncesjonaryuszami, udzielić gwarancyi w wysokości 50% całego kapitału t. j. na kwotę 250.000 kor. dla pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesjonaryuszów, z zastrzeżeniem, że pozostałe 50% pokryte zostaną przez państwo i interesentów przez objęcie akcji zakładowych a mianowicie przez państwo w wysokości $\frac{2}{6}$ części całego kapitału t. j. w kwocie 166.500 kor., zaś przez interesentów w wysokości $\frac{1}{6}$ całego kapitału t. j. w kwocie 83.500 koron,

III. dla projektowanej normalnotorowej kolei Tarnów-Szczucin udzielić gwarancyi również w wysokości 50% całego kapitału t. j. na kwotę 1.500.000 koron dla pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesjonaryuszów z zastrzeżeniem, że pozostałe 50% pokryte zostaną przez państwo i interesentów w zamian za akcje zakładowe a mianowicie: przez Państwo w wysokości $\frac{2}{6}$ części całego kapitału t. j. w kwocie 1.000.000 kor., zaś przez interesentów miejscowych w wysokości $\frac{1}{6}$ całego kapitału t. j. w kwocie 500.000 koron,

IV. dla projektowanej normalnotorowej kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż udzielić subwencyje krajową przez zakupno z krajowego funduszu kolejowego akcji pierwszeństwu tej kolei na kwotę 300.000 koron,

V. dla wąskotorowej kolei lokalnej Podgórze-Myslenice-Lubień udzielić poparcia przez zakupno z funduszu krajowego akcji zakładowych tej kolei za kwotę 500.000 koron

VI. dla normalnotorowej kolei lokalnej Janów-Jaworów udzielić poparcia przez zakupno z kraj. funduszu kolejowego akcji zakładowych tej kolei za kwotę 100.000 koron.

Nadto uchwaliła krajowa Rada kolejowa upraszać Wydział krajowy o poparcie starań konsorcjów ubiegających się o koncesye na koleje ad IV., V. i VI. wymienione, u c. k. Rządu w przedmiocie uzyskania ulgi administracyjnej przewidzianej ustawą państwową z 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. L. 2 ex 95) w formie kredytowania należności za eksploatację przez cały czas trwania koncesyi (Stundung der Betriebsgebühren für die Concessionsdauer), na podstawie której to ulgi zamierzone jest sfinansowanie tychże kolei przez odnośne konsorcya“.

6. Zestawienie i uzasadnienie proponowanego przez Wydział krajowy programu (do punktów 1-5 proponowanej uchwały sejmowej).

Jak w rozdziale III. niniejszego sprawozdania wykazano, jest do rozporządzenia zwolniona rentownością kolei pierwszego programu część funduszu kolejowego w sumie rocznej po 200.000 koron czyli w kapitale nominalnym suma 4,500.000 koron. Na tej więc podstawie, przy zatrzymaniu dotychczasowej dotacyi funduszu kolejowego, należy ułożyć następujący program akcji kolejowej, który urzeczywistni się w miarę rozporządzalności zasobów. Projekt tego programu i proponowany porządek urzeczywistnienia tego programu po myśli przytoczonej w poprzedzającym rozdziale uchwały krajowej Rady kolejowej przedstawia się, jak następuje:

L. p.	Odznaczenie linii	Tor	Długość w kilometrach	Ogólna suma kosztów budowy	U d z i a ł y		
					kraju	państwa	interesentów
					w k o r o n a c h		
1	Stary wzgl. Nowy Sącz Szczaw-nica	w.	40·0	3,600.000	1,800.000	1,200.000	600 000
2	Borysław-Truskawiec	n.	8·0	500 000	250.000	166.500	83.500
3	Tarnów-Szczucin	n.	43·0	3,000.000	1,500.000	1,000.000	500.000
4	Tarnopol-Zbaraż	n.	25·2	2,400.000	300.000	kredyto- wanie na- leżytości eksploata- cyjnych na korzyść kapitału pierw- szeństwa	2,100.000
5	Podgórze-Myslenice-Lubień . .	w.	56·0	3,000.000	500.000	dtto	2,500.000
6	Janów-Jaworów	n.	31·4	1,900.000	100.000	dtto	1,800.000
	łącznie	{n. w.}	107·6 96 0}	14,400 000	4,450.000		9,950.000

Przy ułożeniu tego projektu wzięto za podstawę to założenie, że dla kolei wymienionych pod 1, 2 i 3

a) 1/6 część kapitału zakładowego pokryć mają interesenci przez wpłaty na akcje zakładowe;

b) 2/6 części kapitału zakładowego pokryje państwo, a to również w akcyach zakładowych; nakoniec

c) pozostałe 3/6 części t. j. 50% ogólnych kosztów budowy dostarczy kraj.

Dla kolei zaś wymienionych pod 4, 5 i 6 miałyby c. k. Rząd przyznać kredytowanie należności za prowadzenie ruchu w celu oprocentowania i umorzenia z brutto dochodów kolei części kapitału zakładowego, mającej stanowić kapitał pierwszeństwa. Ta część kapitału łącznie z udziałem interesentów wykazaną jest w ostatniej rubryce powyższej tabeli. Utrzymanie tego programu zależnem jest więc od wysokości udziału państwa względnie od odpowiedniego udzielenia poparcia przez państwo w inny sposób.

Dotychczasowe przyczynienie się państwa do budowy kolei lokalnych w Galicyi objętych akcją krajową było zbyt szczupłe. Na budowę kolei zapewnionych uchwałą Wysokiego Sejmu z 8. lutego 1895 użyto 26.1 milionów koron, z których 15,166.000 koron t. j. 58% pokrył kraj, 6,219.000 kor. t. j. 23.8% państwo, a 4,755.200 kor. t. j. 18.2% interesenci prywatni. Przytem jednak zauważyć należy, że kolej Chabówka-Zakopane projektowano ze strony kraju jako kolej wąskotorową, na żądanie jednak c. k. Rządu wybudowano ją jako normalnotorową, co spowodowało powiększenie kosztów o 2,600.000 koron i udziału państwa w tem przedsiębiorstwie kolejowem o tę sumę. Z tem zwiększonym udziałem państwa nie wiąże się żadna korzyść dla kraju.

W tym samym okresie czasu t. j. od r. 1895. do r. 1900. zapewniono ustawowo wogóle w Austrii budowę przez kraje koronne popartych kolei lokalnych kosztem 180,291.600 koron, a stosunek udziału krajów, państwa i interesentów prywatnych w kapitałach zakładowych przedstawia się zupełnie odmiennie, jak w Galicyi. Udział bowiem państwa w akcji kolei lokalnych w całej Austrii wynosił 49%, krajów zaś tylko 35%, a interesentów prywatnych 16% ogólnych kosztów budowy. Nadto podnieść należy, że w tym samym czasokresie kraj nasz przyczynił się sumą 2,500.000 koron do budowy kolei państwowych strategicznych z Chodorowa do Podwysokiego i z Przeworska do Rozwadowa.

Również zauważa się, że fundusz budowy kolei lokalnych bywał nadmiernie obciążany wyposażeniami i urządzeniami wymaganymi przez c. k. Rząd dla celów ogólnopństwowych.

Z powyższych dat musi się przyść do przekonania, że państwo w zupełnie nieodpowiednio niskim stosunku przyczyniało się dotychczas do budowy kolei lokalnych w Galicyi, a to tak wogóle w porównaniu do udziału jego w innych krajach koronnych, jak w szczególności wobec pilnej potrzeby uzupełnienia w naszym kraju pobudowanych linii strategicznych przez odpowiednie koleje gospodarcze. Udział państwa w budowie kolei lokalnych jest również nadmiernie niski, w stosunku do finansowych korzyści, które wynikają dla kolei państwowych z wybudowanych już krajowych kolei lokalnych przez przysporzenie ruchu osobowego i towarowego. Według bowiem aproksymatywnych obliczeń biura kolejowego roczna ogólna korzyść ta wynosi okragło 670.000 koron t. j. w kapitale około 13 milionów koron, podczas gdy państwo do budowy tych kolei przyczyniło się kapitałem tylko 6.219 milionów K.

Podwyższenie dotacyi kraju jest niemożliwe ze względu na zbytne obciążenie budżetu krajowego na inne potrzeby, których spełnienie w pierwszej linii należy do kraju.

Z tych powodów wskazanem jest domagać się u c. k. Rządu przyczynienia się do budowy kolei lokalnych w naszym kraju w tym stosunku, by udział państwa w kapitale zakładowym kolei mających przyjść do skutku za gwarancją kraju uzupełniał udział interesentów miejscowych do wysokości 50% całego kapitału, którego druga połowa dostarczonaby być miała na podstawie wspomnianej gwarancji kraju.

Gdy z jednej strony tak pertraktacye z c. k. Rządem, jak i z interesentami co do pokrycia połowy kapitałów zakładowych kolei powyżej pod 1, 2 i 3 przytoczonych nie są dotychczas przeprowadzone, z drugiej strony zaś wysokość tych kapitałów zakładowych nie jest jeszcze ustalona z tej przyczyny, że definitywne studia techniczne co do tych linii nie są jeszcze ostatecznie przeprowadzone, przeto wysokość pożyczek pierwszeństwa gwarantować się mających przez kraj obecnie może być podana tylko w przybliżonych cyfrach, a przy ostatecznem zestawieniu kosztorysów może uleść zmianie.

Przypuszczalnie więc pożyczki te będą wynosić imiennie:

1. dla kolei Nowy wzgl. Stary Sącz-Szczawnica	1,800.000 koron.
2. „ „ Borysław-Truskawiec	250.000 „
3. „ „ Tarnów-Szczucin	1,500.000 „
łącznie	3,550.000 koron.

4. Krajowa Rada kolejowa była tego zdania, że przewidziany przez Wydział krajowy udział kraju w kapitale

kolei Tarnopol-Zbaraż mógłby być zredukowany z kwoty 600.000 koron na 300.000 koron. Jak wyżej wspomiano, kolej ta wedle projektu koncesjonariusza ma przyjść w ten sposób do skutku, że dla uzyskania kapitału pierwszeństwa w sumie 1,600.000 koron przyznane będzie przez c. k. Rząd kredytowanie należności za prowadzenie ruchu; gdy zaś przez interesentów miejscowych dostarczona będzie suma 200.000 koron, przeto zrealizowanie tej kolei jest bezwarunkowo zawisłe od przyznania udziału kraju w sumie efektywnej 600.000 koron, co przy kursie 92% czyni około

	650.000 koron
Zapotrzebowanie przeto na poparcie powyższych czterech linii kolejowych wynosi w kapitale imiennym około	4,200.000 koron
około	7,800.000 koron
tak, że zostaje do dyspozycji kwota około	300.000 „

5. Na piątym miejscu zaleca krajowa Rada kolejowa poparcie kolei wąskotorowej Podgórze-Mysłenice-Lubień, na której budowę zapewniony jest według relacji starającego się o koncesję kapitał w sumie 2,500.000 koron przez subskrypcję interesentów miejscowych i przez przyznać się mającą przez c. k. Rząd zwłokę dla kosztów prowadzenia ruchu na rzecz oprocentowania i umorzenia kapitału pierwszeństwa; reszta potrzebnego kapitału w kwocie 500.000 koron miałyby być przez kraj dostarczoną.

6. W końcu zaleca krajowa Rada kolejowa subskrybowanie przez kraj kwoty 100.000 koron na rzecz kolei z Janowa do Jaworowa. Kapitał potrzebny do wybudowania tej linii obliczono na 1,750.000 koron. Z kapitału uzyskać się mającego na podstawie przyznanej już przez c. k. Rząd zwłoki dla kosztów prowadzenia ruchu w kwocie 1,500.000 koron, spodziewa się koncesjonariusz uzyskać efektywnie kwotę 1,312.500 koron; gdy są spodziewane udziały interesentów miejscowych w kwocie 137.500 koron, przeto zwróciło się Towarzystwo kolei Lwów-Janów mające budować przedłużenie to do Jaworowa, do Wydziału krajowego o udział w kwocie 300.000 koron. Według zasięgniętych przez Wydział krajowy informacji c. k. Rząd prawdopodobnie skłonny będzie na podstawie przeprowadzonych studyów co do rentowności tej nowej linii podnieść cyfrę części kapitału, której ma przysługiwać pierwszeństwo oprocentowania i umorzenia przed zwrotem kosztów prowadzenia ruchu do takiej wysokości, że zbytecznym mogłoby się stać na ten wypadek finansowe poparcie kraju.

Wobec tego stanu rzeczy i wobec niedostatecznych zasobów funduszu kolejowego na poparcie wszystkich przez krajową Radę kolejową zaleconych linii, Wydział krajowy uznając powody, które skłoniły tęże Radę kolejową do ułożenia powyższego porządku w programie kolejowym, wnosi w miarę rozporządzalnych zasobów krajowego funduszu kolejowego poparcie finansowe kolei lokalnych pod pozycją 1, 2, 3 i 4 powyższej tabeli projektu programu krajowej Rady kolejowej i w wysokości przez tę Radę proponowaną z tą modyfikacją, że udział dla kolei Tarnopol-Zbaraż ma wynosić najwyżej 600.000 koron, zamiast 300.000 koron.

Aby jednak nie powstrzymywać bez racyi budowy kolei przez Radę kolejową za użyteczne i potrzebne uznanych, wskazaniem jest w uchwale zastrzec, że przedsiębiorstwa kolei powyższych mają przed upływem roku, licząc od dnia powzięcia uchwały przez Wysoki Sejm, wykazać, że zadość uczyniły wszystkim warunkom, pod którymi przyznano im finansowe poparcie kraju. Jeżeliby to do upływu tego terminu nie nastąpiło lub jeżeliby przed upływem tego terminu się okazało, że warunkom zastrzeżonym z jakichkolwiek bądź powodów zadość stać się nie może, natenczas miałby Wydział krajowy prawo przesunięcia w programie budowy dotyczącej kolei, odraczając budowę tych kolei, które powyższemu warunkowi zadość nie uczynią i z uzyskanych w ten sposób zasobów pieniężnych poprzeć budowę kolei Podgórze-Mysłenice-

Lubień udziałem w kwocie najwyżej 500.000 koron, a następnie w miarę potrzeby i kolej Janów-Jaworów udziałem w najwyższej kwocie 300.000 koron.

(Do ustępu
6 propono-
wanej uchwa-
ły sejmowej).

Proponowana niniejszem sprawozdaniem dalsza akcja na polu budowy kolei lokalnych, oparta jedynie na dotychczasowej dotacyi funduszu kolejowego zasada się, jak to powyżej w III-cim rozdziale wykazano, na rentowności kolei pierwszego programu. Jakkolwiek spodziewać się należy, że rentowność ta nie tylko nie będzie się zmniejszać, lecz przeciwnie, że koleje lokalne wywołując w swym obszarze ciężenia większą produktywność i przemysł, przynosić będą znaczniejsze czyste dochody, to przecież ze względów przezorności wskazanem jest zaznaczyć w uchwale, że za zobowiązania nowe spowodowane drugim programem, odpowiada w pierwszym rzędzie krajowy fundusz kolejowy, że jeżeliby w którymkolwiek roku roczne środki tego funduszu wystarczyć nie miały na pokrycie tych zobowiązań, Wydział krajowy upoważniony będzie brakującą kwotę wstawić do preliminarza wydatków krajowego budżetu na rok odnośny.

(Do ustępu
7 - 12 propo-
nowanej
uchwały
sejmowej).

W końcu wskazanem jest unormować uchwałą Wysokiego Sejmu bliższe warunki, pod którymi rzeczzone koleje mogą być poparte finansowo przez kraj. Warunki te są uwidocznione w ustępach 7—12 proponowanej uchwały.

Wydział krajowy wnosi :

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

1.

Uznaje się ze względu na ogólne interesa kraju następujące koleje lokalne za użyteczne i potrzebne :

- a) ze stacyi c. k. kolei państwowych Nowy Sącz lub Stary Sącz do Szczawnicy (tor wąski);
- b) ze stacyi c. k. kolei państwowych Borysław do Truskawca względnie do Stebnika (tor normalny);
- c) ze stacyi c. k. kolei państwowych Tarnów do Szczucina (tor normalny);
- d) ze stacyi c. k. kolei państwowych Tarnopol do Zbaraża (tor normalny);
- e) z Podgórz na Myślenice do Lubienia (tor wąski) i
- f) ze stacyi kolei lokalnej Lwów-Janów, Janów do Jaworowa (tor normalny).

2.

Upoważnia się Wydział krajowy, aby w razie udzielenia przez c. k. Rząd koncesyi poparł imieniem kraju wymienione pod 1 a—f koleje lokalne po myśli postanowień ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. Dz. u. kr. Nr. 42 w miarę rozporządzalnych zasobów krajowego funduszu kolejowego.

3.

W szczególności upoważnia się Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla kolei pod 1 a—c wymienionych na czas do końca 1968 roku począwszy od dnia udzielenia koncesyi, gwarancyi rocznego dochodu, równającego się rocznej sumie potrzebnej do oprocentowania najwyżej po cztery od sta (4%) i umorzenia pożyczek pierwszeństwa zaciągnięć się mających przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Udzielenie gwarancyi zależnem jest od warunku, że połowa imiennego kapitału zakładowego każdej z tych pod 1 a—c wymienionych kolei dostarczona będzie przez państwo i interesentów miejscowych w zamian za akcyje zakładowe zawiązać się mających dla tych kolei Towarzystw akcyjnych.

4.

Upoważnia się Wydział krajowy odnośnie do kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż, pod 1 d) wymienionej, do objęcia akcyi zakładowych zawiązać się mającego dla tej kolei Towarzystwa akcyjnego w sumie nie wyższej niż 600.000 koron.

Reszta kapitału zakładowego tej kolei dostarczona być ma częściowo przez interesantów miejscowych, częściowo przez uzyskanie zasobów pieniężnych na podstawie przyznać się mającej przez c. k. Rząd zwłoki dla należyłości za prowadzenie ruchu na rzecz oprocentowania i umorzenia kapitału pierwszeństwa po myśli postanowienia art. IX. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

5.

Przedsiębiorstwa kolei wymienionych pod 1 a—d mają przed upływem roku, licząc od dnia powzięcia niniejszej uchwały, wykazać, że zadość uczyniono wszystkim warunkom, pod którymi przyznano im finansowe poparcie kraju (punkta 2, 3, 4, 9, 10, 11 i 12 niniejszej uchwały).

Jeżeliby do upływu tego terminu co do którejkolwiek z kolei pod 1 a—d wymienionych to nie nastąpiło, co stwierdzi Wydział krajowy, lub jeżeliby przed upływem tego terminu wedle ocenienia Wydziału krajowego się okazało, że warunkom nałożonym z jakichkolwiek bądź powodów nie może się stać zadość, natenczas upoważnia się Wydział krajowy do przesunięcia dotyczącej kolei w programie krajowej akcyi i odraczając budowę tych kolei, które powyższemu zastrzeżeniu zadość nie uczynią, do poparcia w miarę rozporządzalności funduszu kolejowego budowy kolei lokalnej Podgórze-Myślenice-Lubień a następnie w miarę potrzeby i kolei lokalnej Janów Jaworów (punkt 1 e i f) przez objęcie akcyi zakładowych zawiązać się mającego dla pierwszej z tych kolei Towarzystwa akcyjnego, względnie istniejącego już Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej Lwów-Janów, w sumie nie wyższej niż a) odnośnie do kolei lokalnej Podgórze-Myślenice-Lubień 500.000 koron i b) odnośnie do kolei lokalnej Janów-Jaworów 300.000 koron.

Reszta kapitałów zakładowych tych dwóch kolei dostarczona być ma częściowo przez interesantów miejscowych, częściowo przez uzyskanie zasobów pieniężnych na podstawie przyznać się mającej przez c. k. Rząd zwłoki dla należyłości za prowadzenie ruchu na rzecz oprocentowania i umorzenia kapitałów pierwszeństwa po myśli postanowienia art. IX. ustawy z dnia 31. grudnia 1894. Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

6.

Na pokrycie zobowiązań przyjętych przez udzielić się mającą gwarancję kraju (punkt 3.) i przez objęcie akcyi zakładowych (punkt 4. i 5) służy krajowy fundusz kolejowy udotowany uchwałą Sejmu z dnia 17. marca 1899. Jeżeliby w którymkolwiek roku roczne zasoby tego funduszu wystarczyć nie miały na pokrycie tych zobowiązań, natenczas wstawi Wydział krajowy brakującą kwotę do preliminarza wydatków krajowego budżetu na rok odnośny.

7.

O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty na akcyje pod kolej pod 1a—f wymienionych przez interesowane ciała autonomiczne przyjąć ich gwarancję oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału akcyjnego, upoważnia się Wydział krajowy do objęcia w ich zastępstwie odpowiedniej liczby akcyi i pokrycia wydatku z zasobów krajowego funduszu kolejowego, a to po zawarciu z gwarantującymi ciałami autonomicznymi umów zabezpieczających fundusz ten od wszelkich strat.

8.

Wydział krajowy ustanowi kurs spieniężenia pożyczek pierwszeństwa, zaciągnąć się mających przez przedsiębiorstwa kolejowe w linii pod a, b i c wymienionych.

Wszelkie akcje zakładowe utworzyć się mających Towarzystw akcyjnych wpłacone być mają w pełnej imiennej wartości.

Akcyom zakładowym nie przysługują procenta interkalarne przez czas trwania budowy.

9.

Przyznanie powyższych gwarancyi względnie objęcie akcji przez kraj czyni się zależnem od warunku, że c. k. Rząd na rzecz kolei pod 1a—f wymienionych przyzna w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894. r. Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895. takie ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za potrzebne.

10.

Kapitały budowy kolei pod 1a—c wymienionych ustanowi Wydział krajowy w porozumieniu z koncesyonaryuszami z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez c. k. Ministerstwo kolejowe.

11.

Warunki koncesyi na koleje wymienione pod 1a—c ułożone być mają w porozumieniu i za współudziałem Wydziału krajowego, a koncesya bez przyzwolenia Wydziału krajowego nie może być na trzecią osobę przeniesiona.

12.

Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia z koncesyonaryuszami kolei wymienionych pod 1a—c kontraktów gwarancyjnych, a z koncesyonaryuszami kolei wymienionych pod 1d—f kontraktów spółkowych, w których oprócz poszczególnych postanowień zawartych w powyższych artykułach mają być zastrzeżone następujące postanowienia:

a) budowa kolei wymienionych pod 1a—f przysądzoną będzie w porozumieniu z Wydziałem krajowym na podstawie operatu sprawdzonego przez Wydział krajowy na zasadzie ograniczonego lub publicznego rozpisania zaproszenia do złożenia ofert;

b) co do objęcia ruchu na kolejach wymienionych pod 1a—e przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §. 7. i 12 powołanej ustawy krajowej rokowania z c. k. Zarządem kolei państwowych. Jeżeliby porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a c. k. Zarządem kolei państwowych nie przyszło do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tych kolejach zarządzane będzie w porozumieniu i za współudziałem Wydziału krajowego;

c) statuta mającego się założyć Towarzystwa akcyjnego dla każdej z kolei będą ułożone w porozumieniu z Wydziałem krajowym tak, ażeby zapewnić dla kraju należyty wpływ w Radzie zawiadowczej Towarzystwa na zarząd Towarzystwa i kolei; nadto co do linii 1a—c wymienionych na układ taryf przewozowych.

d) dla każdej kolei sporządzony będzie plan finansowy zawierający oprócz rat rocznych oprocentowania i umorzenia gwarantowanej pożyczki pierwszeństwa, także plan oprocentowania akcji pierwszeństwa i akcji zakładowych nie wyżej niż na 4% i umorzenia w okresie wynikającym z koncesyi;

e) rozdział dochodów Towarzystwa akcyjnego ustanowiony będzie w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

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

Marszałek krajowy:

S. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Antoni Jaxa Chamiec w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Alegat do sprawozdania Wydziału krajowego l. 35496/901.

Mapa poglądowa kolei żelaznych Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskiem

zastawiona
przez Krajowe Biuro kolejowe
Skala: 1:600,000.



Objaśnienia znaków

- 1 ————— Kolej państwowe
- 2 ————— " " subwencyjonowane przez kraj
- 3 ————— Krajowe koleje lokalne I^o programu
- 4 - - - - - Krajowa kolej lokalna I^o programu (Przewożek Bachórz-Dynów)
- 5 ————— Kolej prywatne istniejące
- 6 ————— " " subwencyjonowane przez kraj
- 7 ————— " " nowe
- 8 ————— Kolej prywatne projektowane
- 9 ————— Projektowane koleje proponowane do II^o programu
- 10 - - - - - Kolej państwowe projektowane
- 11 - - - - - Dalece zgłoszone projekta

Bukowina.

