

We Lwowie, dnia 30. czerwca 1901.

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych

i

o programie dalszej akcji kraju na polu popierania kolei niższorzędnych.

Wysoki Sejmie!

Wydział krajowy spodziewając się, jak zwykle, obrad sejmowych w miesiącach grudniu i styczniu, wygotował sprawozdanie, obejmujące czynności tego departamentu od 10. listopada 1899 do 30. listopada 1900 r. Gdy jednak Sejm zebrał się dopiero w czerwcu na dłuższą sesję, sprawozdanie przedłożone już wystarczać nie mogło, tembardziej, że pertraktacje z rządem co do popierania nowych, jeszcze nie wybudowanych linii kolejowych zrobiły w międzyczasie znaczny krok naprzód i dlatego Wydział krajowy przedłożył Sejmowi drugie sprawozdanie, obejmujące program dalszej akcji na polu popierania kolei lokalnych. Zanim przystąpimy do krytycznego rozbioru tego programu, należy nam się rozpatrzyć dokładnie w przeszłości, aby na podstawie poczynionych doświadczeń wyciągnąć odpowiednie wnioski na przyszłość.

Nie jest to łatwem, bo krótki stosunkowo przeciąg czasu dzieli nas od chwili, rozpoczęcia całej akcji, niektóre koleje dopiero przed rokiem zostały otwarte, a już na podstawie dat i rezultatów jedno- lub dwurocznych mamy zestawie rachunek i proponować uchwały, które w razie przeliczenia się, zaciężyć będą musiały znacznie na długim szeregu przyszłych budżetów krajowych. Gdyby rozpoczęcie dalszej akcji zależało wyłącznie tylko od kraju, doradzalibyśmy z pewnością działać z mniejszym pośpiechem, ale z za to pewniej i po dokładniejszym, gruntownem zbadaniu całego położenia. Ale skoro Rząd, przedkładając możliwość kolosalnych inwestycji, poruszając najżywoźniejsze dla krajów koronnych kwestye ekonomiczne, zmusić chciał centralny parlament do podjęcia nazad czynności, i gdy mu się to, przynajmniej na razie udało, — nie mogliśmy nadarzającej się sposobności wypuścić, aby i dla naszego kraju, odnośnie do budowy kolei lokalnych, nie uzyskać należnego mu udziału. Chcąc jednak pozyskać subwencję państwową dla galicyjskich kolei lokalnych, należało przedstawić program działalności i jest koniecznem już dziś, bez dalszego zwlekania, także ze strony kraju inwestować krajowe fundusze. Chwila była stanowcza, a biuro kolejowe Wydziału krajowego miało tem bardziej ciężkie, że nieprzewidywane zadanie. Zajęte bieżącymi sprawami, kontrolą rachunków eksploatacyi na wybudowanych kolejach, badaniem nowych projektów, uszczuplone przez śmierć pp. Zaleskiego i Goltentala, a więc pozbawione dwóch najwybitniejszych sił fachowych, zestawilo jednak potrzebny program. Czy obliczenia tego biura i przybliżone kosztorysy zgodzą się później z rzeczywistością, przyszłość to okaże. W każdym razie byłaby praca tego biura dokładniejszą, gdyby już parę razy przez Komisję kolejową stawiane rezolucye o pomnożenie sił technicznych biura kolejowego, były przez Wydział krajowy należycie uwzględnione.

Nie jest łatwą rzeczą pozyskać dla tego biura odpowiednie siły. Wytrawny technik, dbały o powierzone mu zadanie, jest wszędzie wysoko ceniony. Musi on posiadać nie tylko teoretyczne wykształcenie, ale i praktyczne doświadczenie. Oczywiście, że znaleźć takich ludzi można prawie tylko w większych administracjach kolejowych, gdzie nabyli już pewne prawa, a mają widoki na przyszłość daleko lepsze, niż w krajowem biurze kolejowem, bo nasz awans jest przy małej liczbie urzędników, bardzo ograniczony.

Nie zapoznajemy tych trudności, a jednak mimo tego zwrócić musimy uwagę, że jest rzeczą konieczną, aby takie siły pozyskać. Doświadczenie nas uczy, jakie straty ponieśliśmy przez niedostateczną ilość sił fachowych, choćby tylko przytoczyć konieczność podwyższenia kapitału dla trzech kolei o 1,749.000 koron, lub korzystnie przed budową przedstawioną rentowność kolei Jaworzno-Piła, Łupków-Cisna i Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, które straty przynoszą, a więc wstrzymują dalszą akcyę krajową.

Ale nietylko wzgląd na korzyść dla kraju wymaga, aby nasze biuro kolejowe posiadało dostateczną ilość i wybitną jakość urzędników. Jest to wprost obowiązkiem moralnym kraju w obec stron interesowanych. Towarzystwa kolei lokalnych mają kontraktami, ułożonymi z Wydziałem krajowym i na podstawie ustawy krajowej z roku 1893, zupełnie związane ręce. Dla zabezpieczenia inwestowanego przez kraj kapitału, ułożono stosunek wzajemny w ten sposób, że od pierwszej chwili począwszy — od rozdania robót, — a skończywszy na prowadzeniu ruchu i ustanawianiu taryf, Wydział krajowy za Towarzystwo działa i decyduje. Zarząd Towarzystwa musi się ograniczyć właściwie do wyrażania życzeń i to dzieje się tylko tam, gdzie interesowani mają dużo pilności, a choć trochę znajomości rzeczy. Taki stosunek może być dla obu stron korzystny, a nieraz jest nieodzowny, ale wkłada na kraj obowiązek spełniania wszystkich czynności kolejowych prędko i dobrze, co oczywiście tylko wtedy nastąpi, gdy liczba i uzdolnienie urzędników będzie odpowiadało włożonemu na nich zadaniu.

W roku przeszłym wezwał Wysoki Sejm Wydział krajowy, aby zastanowił się nad stabilizowaniem jednego osobnego oddziału kierownictwa budowy. Wydział krajowy w swem sprawozdaniu przyjmuje tę wskazówkę i powiada: „Zaznaczyć jednak już obecnie wypada, że pobory urzędników tego oddziału kierownictwa będą musiały być refundowane przez fundusze budowlane dotyczących kolei“. Zachodzi obawa, czy nie zaszło nieporozumienie między pojowaniem tej sprawy przez Komisję kolejową, a zapatrywaniem Wydziału krajowego.

Zdaniem Komisji kolejowej było i jest rzeczą konieczną zabezpieczyć sobie jeden zworowo dobry oddział kierownictwa budowy. Taniej i łatwiej jest znaleźć ludzi, jeżeli się ich przyjmuje na stałe i zabezpiecza przyszłość, niż jeżeli się ich tylko zbiera na czas jednej budowy. Dlatego też proponowała Komisya wyraźnie stabilizowanie takiego oddziału, czyli stworzenie osobnego stałego etatu. O ile ten oddział byłby użyty do kierowania budową jakiej kolei, o tyle pensye etatowe tych urzędników miałyby rzeczywiście za czas budowy być refundowane przez fundusze budowlane odnośnej kolei. Gdyby nadszedł jednak czas, że żadna kolej nie byłaby budowana, to płace powinny być ponoszone przez fundusz krajowy, tak jak później emerytury tych urzędników. Zajęcie dla nich znalazłoby się z resztą i wtedy, n. p. do studyowania projektów nowych linii kolejowych. Sprawa utworzenia takiego oddziału stała się dziś piekącą wobec całego szeregu kolei, które w niedalekiej przyszłości mają być wykonane. Dlatego Komisya kolejowa stawia wniosek o uchwalenie wezwania do Wydziału krajowego, aby na najbliższej sesji przedstawił wniosek o powiększenie etatu biura kolejowego o jeden oddział kierownictwa budowy. Obsadzenie tych posad w razie przyjęcia przez Sejm etatu nastąpić winno przed przystąpieniem do wykonywania pierwszej budowy.

Oprócz urzędników etatowych jest w biurze kolejowem pewna ilość urzędników nietatowych. Według zasady dawniej postawionej, miały to być siły potrzebne tylko podczas budowy pewnych kolei i dlatego odnośne koleje miały poniesiony na ten cel wydatek zwrócić. Dlatego też do roku 1899 wstawiano do rubryki III dochodów taką samą kwotę, jak w odnośną pozycyę rozchodów rubryki X: „Koszta utrzymania personalu nietatowego“. W rzeczywistości jednak pobierano od Towarzystw kolejowych więcej i rozkładano na nich przekroczenie wszystkich pozycyí odnoszących się do utrzymania biura kolejowego. Wskutek tego opłacały istniejące już Towarzystwa, koszta najróżniejszych prac przygotowawczych, odnoszących się do kolei dopiero projektowanych, które jeszcze własnego funduszu nie miały, a więc zwrócić go nie mogły. I tak w r. 1900, gdzie żadnych robót koło budowy kolei nie było, zapisano na ciężar w ruchu będących kolei pierwotnie 59.343 koron, a później po odpisaniu sumy kredytów w różnych biurowych pozycyach zaoszczędzonych, ostatecznie kwotę 42.793 koron. Ponieważ taki rozdział nie jest całkiem słuszny, wnosi Komisya kolejowa, aby w przyszłości liczyć każdemu Towarzystwu kolejowemu tylko te koszta, które rzeczywiście w interesie

odnośnej kolei poniesione zostały; wszystkie zaś inne wydatki ma ponosić fundusz krajowy.

Przystępując do wykonania kolei, objętych pierwszym programem, popełniono wielki błąd, a mianowicie, że kraj budował naraz i równocześnie parę linii. Otrzymaawszy znaczne środki finansowe przez uchwalenie rocznej dotacji 600.000 koron, chciano jak najprędzej stwierdzić czynami dobre chęci, chciano wyzyskać nowe, dotychczas zaniedbane pole działania i doczekać się co rychlej pomyślnych rezultatów. Ale siły biura kolejowego nie mogły starczyć na równoczesne prowadzenie tych robót, na dokładne obrobienie planów i kosztorysów, na ścisłe nadzorowanie przedsiębiorców. Powstały z tego powodu niedokładności w planach i obliczeniach, które już znalazły wyraz w milionowych przekroczeniach, tak jak niedokładności budowy mogą powodować przez długie lata nadmierne wysokie wydatki na utrzymywanie kolei. Była zresztą trudność znalezienia przedsiębiorców dla tyłu linii naraz, a przy ograniczonej konkurencyi warunki musiały dla każdej kolei być mniej korzystne. Nie należy zapomnieć, że równocześnie z krajem i państwo budowało parę kolei. Może także i pertraktacje z rządem były pospiesznie prowadzone, a przynajmniej nie dosyć stanowczo; — bo skonstatować musimy, że udział rządu przy kolejach, objętych nowym programem, jest w stosunku do przyczyniania się kraju bardziej dla nas korzystnym. Należy się to krajowi słuszenie, bo Galicya dotychczas znacznie mniej poparcia dostała od rządu przy budowie kolei lokalnych od innych krajów koronnych, a następnie i dlatego, że rząd, mając przedewszystkiem strategiczne względy na oku, nie liczy się z potrzebami ekonomicznymi kraju, gdy chodzi n. p. o kierunek trasy lub szerokość toru.

Więc należy nam w przyszłości unikać nadmiernego, gorączkowego pospieschu; budować naraz tylko jedną kolej, skupić wszystkie wyteżenia, aby ją należyście i tanio opracować, przygotować i wykonać. Dopiero gdy się jedną kończy, brać się systematycznie do drugiej. Tem bardziej ten sposób postępowania zalecać jesteśmy obowiązani, że liczyć się musimy nie tylko z akcją krajową, bo w najbliższej przyszłości i rząd ma również budować koleje, a mianowicie: Nowy Targ, Sucha-Hora Lwów-Sambor Użok i zapewne Lwów-Przemysłany-Podhajoe. Nadto spodziewać się należy, że znaczne prace przy regulacji rzek zajmą wiele krajowych techników, tak, że trudnoby nawet było o odpowiednie siły fachowe.

Jeszcze jedna bardzo ważna okoliczność przemawia za tem, aby tylko sukcesywnie budować we wnioskach proponowane koleje. Budżetowa możność poparcia ich z funduszu kolejowego opiera się na rachunku prawdopodobieństwa, obliczonym z wyników ruchu kolei już wybudowanych za czas bardzo krótki. Nadzieja jest, że dalsze rezultaty nie tylko nie pogorszą tego rachunku, lecz owszem go polepszą. Pewności jednak w tym względzie niema, więc nie można całego kapitału naraz wydawać, tylko częściowo, a doświadczenia tymczasem zebrane będą wskazówką, czy obrachunek nie zawiódł i czy mamy dostateczne środki do wykończenia całego programu. Program ten zresztą pospiesznie zestawiony został, tak, że przy bliższem badaniu okazać się może, że która z proponowanych kolei jest mniej potrzebną lub mniej rentowną od innej kolei, której jeszcze w programie niema, wolno będzie Sejmowi przyszłemu porządek zmienić i lepszą kolej w pierw wybudować. Przy zestawianiu rachunku nie uwzględniono ciężarów, które mogą spaść na fundusz kolejowy z powodu deficytów eksploatacyjnych dwóch kolei. Gdyby jednak jakie obciążenie z tego tytułu na ten fundusz spaść miało, to oczywista rzecz, że nasz obrachunek musiałby okazać się fałszywym i gdybyśmy cały fundusz przed rozstrzygnięciem tego pytania wydać mieli, toby przyszłe Sejmy znalazły się w przymusowem położeniu pokrywania deficytów funduszu kolejowego.

Chcąc wyrobić sobie zdanie, jakimi funduszami rozporządzamy dla dalszej akcji, należy rozpatrzyć się w dotychczasowych rezultatach ruchu kolei lokalnych. O ile dochody przewyższają wydatki i użyte być mogą na oprocentowanie i amortyzację gwarantowanych przez kraj obligacji, będziemy mogli odpowiedni kapitał uważać także za zwolniony z gwarancji i użyć go na popieranie nowych linii kolejowych. Poniżej podajemy zestawienie dochodów i wydatków za rok 1900 wszystkich pięciu kolei, ugrupowane według głównych działów. Z porównania dochodów z wydatkami ułożony jest również stosunek procentowy dla każdej kolei z osobna. Oprócz kolei przytoczonych otwarty został ruch na linii Piła-Jaworzno, ale nastąpiło to dopiero 27. października 1900, dlatego jeszcze ta kolej w wykazie umieszczoną być nie mogła.

Zestawienie dochodów poszczególnych kolei lokalnych za rok 1900.

Tytuł	Rubryka	w a i u t a k o r o n o w a					
		Km 31-6	Km 25-3	Km 55-0	Km 43-42	Km 111-9	
D o c h o d y		Borki Wielkie-Grzymałów	Łupków - Cisna	Trzebińca - Skawce	Chabówka-Zakopane	Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	
		kwota	kwota	kwota	kwota	kwota	
I	Dochody z przewozu:						
	1	Z przewozu osób cywilnych	27,069	5,067	29,826	117,321	89,138
	2	" " wojskowych	625	—	626	3,847	5,820
	3	" " pakunków	390	74	294	8,612	1,900
	4	" " towarów przesyłkami pospiesznymi	9,340	344	243	8,397	8,991
	5	" " " " zwykłymi	85,441	66,633	279,256	123,170	108,717
		122,868	72,119	310,247	261,350	213,969	
II.	Dochody różne:						
	1	Czynsze od najmów i dzierżaw	375	378	3,517	6,696	409
	2	Odnajem części taboru	248	—	484	103	28
	3	Należności telegraficzne	—	—	194	768	125
	4	Odszkodowanie za odstąpienie założeń kolejowych	—	—	13,490	—	8,342
		Pobór czynszów	—	—	2	14	—
	Dodatek administracyjny za czynności na rachunek obcych	—	—	2	—	18	
	Różne inne	1,985	267	624	780	1,251	
		125,477	72,766	328,563	269,712	224,145	
	Suma	76	55	10	42	71	
		osób	osób	osób	osób	osób	
		30,353	7,789	44,985	106,494	82,436	
		osób	osób	osób	osób	osób	
		96,05	77,7	817,9	245,5	736,0	
		ton	ton	ton	ton	ton	
		23,970	21,093	267,597	32,686	29,293	
		groszy	groszy	groszy	groszy	groszy	
		91,24	65,06	67,69	113,78	115,18	
		groszy	groszy	groszy	groszy	groszy	
		397,04	317,88	104,56	428,87	406,27	

Wydatki eksploatacyjne kolei lokalnych za rok 1900.

Tytuł wydatków	<i>Km 31·6</i>			<i>Km 25·3</i>			<i>Km 55·0</i>			<i>Km 43·42</i>			<i>Km 111·9</i>		
	Borki wiel.-Grzymałów			Łupków-Cisna			Trzebinia-Skawce			Chabówka-Zakopane			Kołomyja-Delatyn-Stefanówka		
	kwota	na 1 kilometr		kwota	na 1 kilometr		kwota	na 1 kilometr		kwota	na 1 kilometr		kwota	na 1 kilometr	
w a l u t a k o r o n o w a															
IV. A) Zarząd ogólny Dyrekcji kolei państw.	3.771	31	119·35	2.903	65	114·78	10.405	84	189·03	7.175	39	165·25	13.741	79	122·80
B) Nadzór i konserwacja kolei:															
V. Obsługa szlaku	3.168	35	100·26	2.038	93	80·57	20.644	97	375·37	8.343	74	192·17	23.338	85	208·57
VI. Nadzór kolei	2.894	82	91·63	2.314	44	91·47	13.221	14	240·40	8.782	16	202·26	11.360	47	101·56
VII. Utrzymanie podtorza	1.462	73	46·30	2.992	09	118·26	4.525	44	82·28	4.274	76	98·45	9.366	95	83·70
VIII. Utrzymanie nawierzchni	13.982	65	442·60	10.453	49	413·19	40.336	16	733·41	33.098	07	762·28	78.128	12	698·19
IX. Utrzymanie budynków	1.449	02	45·85	1.892	95	74·83	1.754	79	31·90	2.696	60	62·12	3.025	90	27·04
Wydatki nadzwyczajne:															
X. Uprzątnięcie śniegu i lodu na całej linii i usuwanie uszkodzeń elementarnych	1.621	60	51·33	8.730	04	345·08	1.042	50	18·96	8.595	25	197·94	12.093	54	108·07
Suma V.—X.	24.579	17	777·97	28.421	94	1.123·40	81.525	—	1.482·32	65.790	58	1.515·22	137.313	83	1.227·13
C) Obsługa ruchu:															
XII. Obsługa stacji	9.938	72	314·55	8.409	—	332·36	31.449	50	571·82	27.780	20	662·83	22.748	—	203·28
XIII. Obsługa pociągów	5.791	44	183·22	5.102	36	201·66	39.578	47	719·62	12.209	72	281·20	27.270	94	243·71
Suma XII. - XIII.	15.730	16	497·77	13.511	36	534·02	71.028	27	1.291·44	40.989	92	944·03	50.018	94	446·99
D) Parowóznictwo i utrzymanie taboru:															
XV. Obsługa parowozów	28.740	61	909·56	11.143	55	440·46	46.536	75	846·15	31.743	24	731·07	70.704	65	631·86
XVI. Utrzymanie taboru	6.536	27	206·83	4.996	05	197·47	8.951	82	162·76	4.984	66	114·80	14.084	79	125·87
Suma XV.—XVI.	35.276	88	1.116·39	16.139	60	637·93	55.483	57	1.003·91	36.727	90	845·87	84.789	44	757·73
E) Inne wydatki	4.257	58	134·77	2.188	55	86·52	24.991	66	454·46	6.483	59	149·32	80.792	33	722·—
Suma łączna	83.623	10	2.646·25	63.165	10	2.496·65	243.439	34	4.426·16	157.167	38	3.619·69	366.656	33	3.276·65

Dochody eksploatacyjne tychże kolei w roku 1900.

125.481	68	3.971·25	72.766	55	2.876·15	328.563	10	5.973·87	269.712	35	6.211·71	226.145	71	1.900·38
---------	----	----------	--------	----	----------	---------	----	----------	---------	----	----------	---------	----	----------

Stosunek procentowy wydatków do dochodów.

%	%	%	%	%
66·63	86·80	74·10	58·27	172·42

Z powyższego zestawienia widzimy, jak znaczną część dochodów pochłaniają wydatki. Stosunek procentowany przeciętny dla wszystkich tych linii jest 89,37%. Jest to niebywale wielka cyfra. Dla porównania podajemy następujące zestawienia:

Stosunek procentowy wszystkich kolei lokalnych będących w zarządzie kolei państwowej wynosił w r. 1900 71,68%; wszystkich lokalnych kolei krajowych styryjskich będących w zarządzie kolei południowej, przeciętnie 63,06%; wszystkich kolei lokalnych austriackich z wyjątkiem będących w zarządzie kolei państwowej 56,65%; nareszcie stosunek przy kolejach lokalnych kolei północnej wynosił 30,24%. Przy tych kolejach wydatki na 1 kilometr wynosiły przeciętnie 2.252 koron, podczas gdy na naszych kolejach przy słabszym ruchu wynosiły przeciętnie 3.420 koron, a jeżeli wyłączymy wązko-torową linię Łupków Cisna, otrzymamy dla krajowych normalno-torowych kolei 3.517 koron przeciętnego wydatku na 1 kilometr. Dodać jeszcze należy, że oprócz podanych wydatków przychodzą jeszcze koszta krajowego biura kolejowego, które koleje refundować muszą, co w ogólnej sumie wynosi, jak w sprawozdaniu podano 42.793 koron, a na jeden kilometr w przecięciu 160 koron.

W zanadto wysokich wydatkach tkwi jeden z głównych powodów dlaczego nasze koleje lokalne nie dostatecznie się rentują. Jak z przytoczonych zestawień wynika, kolej państwowa ma najdroższy sposób administrowania kolejami lokalnymi. Gdyby n. p. kolej Trzebinia Skawce miała stosunek równie korzystny, jak koleje lokalne Nordbahn, do których i geograficznym położeniem i jakością ruchu towarowego ma dużo podobieństwa, toby czysty zysk tej kolei wynosił 190.350 koron i nie tylko dozwolił spłacić procenta i amortyzacyję obligacji wynoszące 145.233 koron rocznie, ale pozostawiłaby jeszcze możność oprocentowania akcji pierwszeństwa, których część również kraj posiada. Ale aby takie rezultaty osiągnąć trzeba zerwać z rutyną, trzeba wszystkie koszta zredukować do minimum. I tak na przykład zamiast utrzymywać kasyerów na mniejszych stacjach można zaprowadzić sprzedawanie biletów przez konduktorów, -- odczepiać na ładowniach wagony, które przez stronę pierwej zostaną zamówione, a odbierać je w oznaczonym naprzód czasie. Uważać jednym słowem kolej lokalną za duży tramway, a nie za redukcję wielkiej światowej kolei. Odnoszą się te uwagi szczególnie do linii przeznaczonych głównie do ruchu towarowego, jak kolej Trzebinia Skawce, na której dziwnie niekorzystnie przedstawia się stosunek procentowy, choćby w porównaniu z koleją Chabówka Zakopane, która jest w zarządzie tej samej dyrekcji. Swojego czasu Dyrekcya kolei północnej ofiarowała się podjąć prowadzenia ruchu na kolei Trzebinia Skawce pod bardzo dogodnymi warunkami. Wówczas rząd na to nie pozwolił i domagał się zawarcia umowy o ruch konieczny z koleją państwową. Zresztą i inne względy przemawiały przeciwko układowi z koleją północną, więc oddano prowadzenie ruchu kolei państwowej, ale nieprzewidywano wówczas, że koszta ruchu w zarządzie kolei państwowej będą tak nieproporcjonalnie wysokie. Co do tej kolei zaznaczyć jeszcze musimy, że duże ważne dla niej sprawy czekają załatwienia, które już dawno powinno było nastąpić, a mianowicie słuszny układ co do podstawy obliczenia zużytkowania pracy wozów i wykonanie faktyczne układu o przydzieleniu części ruchu transitowego. Do obu tych spraw są przedłożone do uchwalenia Wysokiemu Sejmowi odpowiednie rezolucye.

Komisya kolejowa podziela zapatrywanie Wydziału krajowego; że wobec wyników rachunkowych roku 1900 można część inwestowanego kapitału uważać już dziś za zwolnioną i przyznaje, że następujące koleje dadzą jako roczną przewyżkę dochodów nad wydatkami.

Kolej Borki Wielkie-Grzymałów	30.186	koron
„ Trzebinia-Skawce	73.679	„
„ Chabówka-Zakopane	98.911	„
	<hr/>	
	202.776	koron

A więc okorało 200.000 kor. rocznie, coby odpowiadała kapitałowi 4,500.000 koron. Na poparcie tego obliczenia zrobionego na podstawie wyników roku 1900 podaje Komisya kolejowa zestawienie prowizoryczne dochodów brutto za styczeń, luty, marzec, kwiecień i częściowo maj roku bieżącego.

Zestawienie

prowilorycznych miesięcznych wykazów dochodów za miesiące Styczeń, Luty, Marzec, Kwiecień r. 1900 i 1901.

Kolei lokalnej	Dochód miesięczny z roku 1900 za					Dochód miesięczny z roku 1901 za					Różnica na 1 klntr 1901		
	Styczeń	Luty	Marzec	Kwie- cień	Razem	na 1 kln.	Styczeń	Luty	Marzec	Kwie- cień		Razem	na 1 kln.
	w a i u t a k o r o w a												
Borki wielkie—Grzymałów	8.394	6.738	9.366	8.660	33.158	1049	11.200	6.300	11.700	11.500	40.700	1288	
Łupków—Cisna	4.887	3.765	2.536	4.479	15.667	623	1.400	(*)	7.100	6.200	14.700	548	
Trzebinia—Skawce	14.169	22.089	19.074	22.225	77.557	1291	33.100	18.700	26.900	25.500	104.200	1736	
Chabówka—Zakopane	7.469	12.628	17.410	13.687	51.194	1190	16.900	16.300	19.200	19.500	71.900	1672	
Delatyn—Kolomyja—Stefanówka	20.894	19.738	22.381	18.124	81.137	724	17.100	17.100	24.400	23.700	82.300	734	
					Razem 258.713						Razem 313.800		

24. czerwca 1901 nadeszły za maj prowizoryczne wykazy ruchu kolei Borki wielkie-Grzymałów, Trzebinia-Skawce i Chabówka-Zakopane, z których się okazuje że dochód wyniósł:

w maju 1901 — na kolei Borki wielkie-Grzymałów — Kor.	6.654-33	(w roku 1900 wyniósł Kor.	9.825)
" " — " " Trzebinia-Skawce	25.400 —	(" " " " " "	26.019)
" " — " " Chabówka-Zakopane	20.100 —	(" " " " " "	14.193)

*) Z powodu zasp śniegowych była przerwa w ruchu przez dni 27.

Co do innych kolei, to przypuszczamy, że kolej Łupków-Cisna wyjdzie nareszcie z deficytów administracyjnych. Kolej Kraków-Koćmyrzów nie przedstawia niebezpieczeństwa dla kraju i w najgorszym razie nie będziemy pobierali procentów od 200 000 koron akcyi. Gorzej się jednak sprawa przedstawia z dwoma pozostałymi kolejami. Deficyt kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka wynosił w roku 1900 154.196 koron. Jaworzno-Piła dopiero 27. października puszczona w ruch dała do końca roku to jest za dwa miesiące 5.938 koron deficytu, a jest obawa, że w roku bieżącym deficyt znaczny również powstanie. Któż ma te braki pokryć?

Aby odpowiedzieć na to pytanie trzeba przytoczyć odnośny ustęp §. 9. układu o prowadzenie ruchu na kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka zawarty z jednej strony między zarządem kolei państwowych, a z drugiej strony z Towarzystwem tej kolei lokalnej i Wydziałem krajowym. Ustęp ten brzmi:

In dem Falle, als die Einnahmen zur Bedeckung der im §. 8 angeführten Betriebsauslagen und der besonderen, nicht zu den eigentlichen Betriebskosten zu rechnenden Auslagen, sowie zur Bedeckung des im §. 3 erwähnten Zinsenpauschales und allfällig sonstiger ausserhalb des Rahmens der vertragmässigen Betriebskostenvergütung zu leistenden Entschädigungen, in einem oder dem anderen Jahre der ersten fünfjährigen Betriebsperiode nicht ausreichen sollten, wird der Gesellschaft seitens der k. k. Staatseisenbahnverwaltung der zu Gunsten der letzteren gemäss der jeweiligen Jahresabrechnung resultierende Fehlbetrag mit dem Vorbehalte gestundet, dass nach Ablauf der fünfjährigen Betriebsperiode wegen Bedeckung der bis dahin gestundeten Beträge, sowie wegen der weiter zu gewärtigenden Betriebskostenabgänge durch den galizischen Landesauschuss, zwischen demselben, der Gesellschaft und der k. k. Staatseisenbahnverwaltung eine entsprechende Vereinbarung getroffen wird.

Wynikałoby z tego ustępu, że kraj miałby być pociągany do pewnych świadczeń z tego tytułu. Otóż zastrzedz się musimy, że według naszego zdania nie powinien kraj ani części deficytu na siebie przyjmować, gdyż uchwały sejmowe bardzo ściśle zakreślają granice, do której dosięgnąć może poparcie kraju dla każdej kolei lokalnej, a więc i ryzyko finansowe.

Nie bierzemy też w rachubę tych deficytów, a tylko zwrócić musimy uwagę na 330 000 koron, które fundusz kolejowy zaliczył na rekonstrukcyę kolei Delatyn-Stefanówka wskutek szkód zrzadzonych przeszloroczną powodzią. Wprawdzie toczą się rokowania z Ministerstwem kolei w tym kierunku, aby odnośne koszta pokryte zostały z dochodów eksploatacyjnych, a to przy ewentualnem kredytowaniu należytości za eksploatacyę. Dotychczas jednak nie doprowadzili te rokowania do rezultatu i dopóki stanowcza decyzya nie zapadnie musimy, nie chcąc funduszu krajowego narażać na przykre niespodzianki, zarezerwować odpowiednią część rozporządzalnego kapitału.

Wydział krajowy przedstawia Sejmowi budowę sześciu kolei z planem poparcia ze strony kraju. Są one prze Wydział krajowy podzielone na dwie grupy.

Do pierwszej grupy należą koleje: Stary lub Nowy Sącz-Szczawnica; Borysław-Truskawiec; Tarnów-Szczucin;

Do drugiej grupy: Tarnopol-Zbaraż; Myślenice-Lubień; Janów-Jaworów.

Koleje należące do pierwszej grupy mają mieć pierwszeństwo przed kolejami drugiej grupy. Dopiero w razie niespełnienia warunków stawianych stronom interesowanym pierwszej grupy, ma być udzielona pomoc krajowa kolejom drugiej grupy. Co do kolei pierwszej grupy nie stawia Wydział krajowy cyfrowo ograniczonych wniosków, jak to miało miejsce dotychczas przy wszystkich kolejach lokalnych, natomiast przedstawia projekt, aby kraj objął gwarancyę oprocentowania i amortyzacyi akcyi pierwszeństwa w wysokości połowy potrzebnego kapitału, z warunkiem, że rząd i interesanci wezmą akcyi zakładowych za drugą połowę kapitału.

Co do drugiej grupy proponuje objęcie akcyi zakładowych w rozmaitych wysokościach.

Dotychczasowa zasada pomocy kraju dla kolei lokalnych polegała na stosunku, że kraj dawał $\frac{2}{3}$ potrzebnego kapitału przez gwarancyę amortyzacyi i oprocentowania pożyczki pierwszeństwa.

Inny sposób finansowania miał tylko miejsce przy kolejach Łupków Cisna i Kraków Koćmyrzów, gdzie rozchodziło się o mniejsze stosunkowo kwoty i przy pokrywaniu przekroczeń kosztorysów budowy. Na 26,100.000 kor. użytych na budowy kolei lokalnych w latach od 1895 — 1900 stosunek przyczyniania się rozmaitych fa-

ktorów był następujący: 58% pokrył kraj 23⁸/₁₀% państwo 18²/₁₀% strony interesowane.

W tym samym czasie wybudowano w całej Austrii kolei lokalnych za 180,291.600 koron, z których państwo pokryło 49% kraje koronne 35% interesenci prywatni 16%. Widzimy, jak w sposób wprost krzywdzący była traktowana Galicya, dlatego też całkiem słusznie postanowił Wydział krajowy domagać się na przyszłość znacznie większego współdziałania państwa a ograniczyć pomoc kraju do maximum 50% kapitału.

Przy przedstawionem nam programie trzy koleje a mianowicie Stary lub Nowy Sącz-Szczawnica, Borysław-Truskawiec i Tarnów-Szczucin mają być finansowane w dotychczasowy sposób przez przejęcie gwarancji za amortyzację i oprocentowanie pożyczki pierszeństwa, lecz nie $\frac{2}{3}$ lecz $\frac{1}{2}$ potrzebnego kapitału. Finansowanie reszty kolei zasadza się na całkiem innej, dotychczas nie praktykowanej podstawie. Rząd ma udzielić „Stundung“ dla kapitału pierszeństwa czyli że dochody brutto dotyczących kolei mają być w pierwszym rzędzie użyte na oprocentowanie i amortyzację kapitału pierszeństwa, w dalszym ciągu dopiero na opłacenie kosztów ruchu, które tymczasowo opłaca rząd, a dopiero nadwyżka może być obracana na korzyść akcji zakładowych. Jest to znaczne ułatwienie dla pozyskania potrzebnego kapitału pierszeństwa, bez pogorszenia szans dla akcji zakładowych.

Dogodności wypływających ze „stundung“, nie chciał rząd przyznać dotychczas żadnej przez kraj budowanej kolei lokalnej choć je przyznał wszystkim kolejom lokalnym bukowińskim. Uzyskała ją jedynie tylko w Galicyi kolej „Kraków Kocmyrzów“. Należy z zadowoleniem i uznaniem zaznaczyć fakt, że udało się Wydziałowi krajowemu na tej podstawie nawiązać rokowania z rządem a zdaniem Komisji jest rzeczą bardzo doniosłego znaczenia, aby rokowania doprowadzić do pomyślnego końca i jak najspieszniej przystąpić do budowy choćby jednej z tych kolei, aby stworzyć precedens na przyszłość.

Co do pomocy krajowej przy takich kolejach nasuwają się następujące za sadnicze uwagi. Bank krajowy ma w statucie swoim przewidzianą możność finansowania kolei za dostarczeniem odpowiednich gwarancji. Nie jest rzeczą Komisji kolejowej rozstrzygać czy „Stundung“ jest dostateczną gwarancją, ale przypuszczać możemy, że Bank krajowy po zbadaniu rentowności udzieli w dobrze zrozumianym interesie kraju pieniędzy na kapitał pierszeństwa. Zdarzyć się dalej może, że obliczenia rentowności zawiodą i że dochody nie wystarczą na pokrycie oprocentowania i amortyzacji akcji pierszeństwa. Miałyby to n. p. miejsce przy takiej kolei jak Delatyn Kołomyja Stefanówka, która dała dochodu brutto w roku 1900 82.436 kor. a potrzebuje na roczny 4% procent od $\frac{2}{3}$ kapitału i ratę 227.742 kor. Mielibyśmy niedobór 145.306 koron.

Ponieważ jednak papiery emisyjne Banku krajowego są gwarantowane przez kraj, który jest właścicielem Banku, więc zdaniem Komisji nie można uważać finansowania przez Bank krajowy kapitału pierszeństwa za przyczynianie się stron interesowanych, ale także za rodzaj pomocy krajowej dla odnośnej kolei. Nie trzeba iść w tem rozumowaniu zanadto daleko i pesymistycznie i stawiać tę pomoc na równi z gwarancją kraju dotychczas praktykowaną, gdyż niebezpieczeństwo dla angażowanego kapitału jest przy „stundung“ bez żadnego porównania mniejsze.

Natomiast nie należy się lękać że akcje zakładowe tych kolei, któreby kraj ewentualnie objął, w krótkim czasie mogą przynieść procent, a więc uwolnić odnośny kapitał dla dalszej akcji. Kapitał ten trzeba uważać za unieruchomiony na długi przeciąg czasu. Dlatego jeżeli dla finansowania jakiej kolei nie da się w ogóle uniknąć obejmowania akcji zakładowych, to należy trzymać się minimalnych granic. O ile zaś można doprowadzić do sfinansowania kolej na podstawie „Stundung“ bez więzienia kapitału krajowego w akcjach zakładowych, a tylko za przyczynieniem się stron interesowanych, to należy taką kolej jak najprędzej uwzględnić. Ma tu podobno mieć miejsce z koleją Podgórze-Myslenice-Lubień. Gdyby tak rzeczywiście było, toby ta kolej powinna być jedna z pierwszych wybudowana.

Nasuwają się jeszcze jedna uwaga. Wydatki krajowego biura kolejowego odnoszące się do poszczególnej kolei mają być przez tą kolej pokrywane. Ktoby je płacił gdyby dochody nie starczyły na pokrycie oprocentowania akcji pierszeństwa i kosztów eksploatacji? A wynoszą one różnie, ale zawsze po parę tysięcy koron dla każdej kolei. Zdaniem naszym obciążać one w takim razie winny fundusz kolejowy.

Przejdziemy pojedynczo proponowane koleje:

Kolej Stary lub Nowy Sącz-Szczawnica.

Połączenie Szczawnicy ze Starym Sączem wymaga kolei o długości 40 kilometrów. Koszta budowy o torze wązkim są obliczone wysoko, bo przeciętnie 90.000 koron na kilometr, czyli na całą długość 3,600.000 koron. Rentowność tej linii według szczegółowo przez biuro kolejowe zestawionego rachunku wynosiłaby $3\frac{1}{2}\%$. Gdyby jednak prowadzić tę linię z Nowego Sącza, to wprawdzie długość byłaby o 6 kilometrów większą, koszta budowy o 260.000 kor. znaczniejsze, ale by według tego samego obliczenia rentowność całej kolei wzrosła do 4% .

Komisya kolejowa w myśl już nieraz wyrażonego przekonania, że koleje o wązkim torze mają wielkie znaczenie dla naszego kraju, podziela zapatrywanie Wydziału krajowego, że przy czysto lokalnym charakterze tej kolei, tor wązki byłby w tym wypadku zupełnie stosownym. Wydaje się tylko komisji, że koszta obliczone na 90.000 kor. od kilometra kolei wązkotorowej są nadmiernie wysokie i że należałoby wszelkimi siłami dążyć, do obniżenia tej kwoty. Gdy kolej ta ma znaczną doniosłość tak dla miejsca kąpielowego Szczawnicy, jak i dla całej tamtejszej okolicy, gdy studya nad tą koleją są najbardziej przygotowane i gdy nareszcie obliczenie rentowności rokuje tej kolei pomyślną przyszłość, Komisya kolejowa podziela zdanie Wydziału krajowego, że kolej ta powinna być jedna z pierwszych budowana. Co się tyczy kwestyi czy kolej ta ma się łączyć z koleją państwową w Starym czy Nowym Sączu, to zdaniem Komisji dążyć należy do uwzględnienia kombinacji rentowniejszej, to jest połączenia z Nowym Sączem. Zależać to jednak oczywiście będzie od odpowiedniego powiększenia udziału rządu i stron interesowanych wobec o 260.000 kor. wyższego kapitału. — Przypuszczając, że to nastąpi, preliminować musimy udział kraju dla tej kolei w kwocie 1,930.000 kor.

Kolej Borysław - Truskawiec.

Kolej ta ma mieć długości tylko 8 kilometrów a koszt jej jest przyjęty na 500.000 koron, to jest 62.500 koron na kilometr. Projektowana jest o torze normalnym. Kolej ta tylko wtedy miałaby podstawę bytu, gdyby została przedłużoną do Stebnika. Wtedy miałaby znaczny a stały fracht zapewniony. Odległość od Truskawca do Stebnika wynosi tylko cztery kilometry, a trasa nie przedstawia żadnych trudności. Połączenie Stebnika z siecią kolei a więc z Borysławiem leży przedewszystkiem w interesie rządu, gdyż oprócz soli transportować by mógł tą koleją drzewo z wielkich kameralnych lasów, położonych koło Truskawca. — Ta kolej jest pożądana również dla miejsca kąpielowego Truskawiec. Nie można jednak uważać, aby ta kolej dla miejsca kąpielowego przedstawiała takie korzyści, jak dla kamery. Odległość Truskawca od kolei wynosi tylko 8 kilometrów dobrego gościńca i frekwencya gości nie mogłaby jeszcze sama zapewnić kolei jakiej rentowności. W razie otwarcia kolei jest jeszcze także szansa, że będą eksploatowane kopalnie galmanu, znajdujące się koło Truskawca.

Ponieważ ta kolej miałaby transportować głównie drzewo i sól, prowadzić tylko przez bardzo krótką przestrzeń towary, których przeładowywanie by się nie opłacało, więc jest racjonalnem, aby była budowana jako normalno-torowa.

Komisya kolejowa przyjmuje wniosek Wydziału krajowego, aby kraj przejął gwarancję i oprocentowanie kapitału pierwszeństwa tej kolei w wysokości 250.000 koron, ale pod warunkiem, że kolej będzie wybudowana odrazu aż do Stebnika i że resztę potrzebnego kapitału dostarczą rząd i strony interesowane. Ponieważ ta kolej jest stosunkowo bardzo krótka, więc mogłaby być budowaną równocześnie z inną koleją.

Kolej Tarnów - Szczucin.

Kolej ta miałaby 40 do 45 kilometrów długości, w razie przyjęcia toru normalnego kapitał potrzebny może wynosić 3,000.000 koron. Należałoby się jednak zdaniem Komisji zastanowić, czy dla potrzeb miejscowych i z powodu obliczeń rentowności, które każą przypuszczać tylko $2\frac{4}{10}\%$ czystego dochodu od włożonego kapitału, nie było bardziej wskazaniem użycie toru wązkiego dla tej kolei. Może ministerstwo wojny domagać się będzie toru normalnego, ale wtedy Wydział krajowy miałby słuszny powód do żądania od rządu wyższej subwencji, a mianowicie pokrycia różnicy kosztów między wązkim a szarokim torem. Gdyby jednak Minister-

stwo wojny się zgodziło na tor wązki, to możnaby znacznie mniejszym kosztem zbudować kolej w rodzaju tych, które w Niemczech nazywają „Klingel-Bahn“, kolej taka odpowiadałaby potrzebom miejscowym w zupełności, kosztowałaby znacznie mniej, a przecinając kraj żyzny, gęsto zaludniony i bogaty z obszarem ciężenia rozległym, bo sięgającym aż do Królestwa, z pewnością by się sownie rentowała. Komisya też w pierwszym rządzie zaleca, aby Wydział krajowy starał się o budowanie tej kolei o torze wązkim i w sposób jak najtańszy.

Kolej Tarnopol-Zbaraż.

Długość tej kolei wynosi 25·2 kilometra. Kapitał potrzebny jest obliczony przy torze normalnym na 2,400.000 koron, a więc około 95.000 na kilometr. Dla tej kolei obiecał rząd przyznanie „Stundung“, a Wysoki Sejm uchwałą z 5. Maja upoważnił Bank krajowy do udzielenia na rzecz przedsiębiorstwa tej kolei pożyczki w 4% obligacjach kolejowych do wysokości 1,663.200 koron. Wydział krajowy proponuje dalszą pomoc przez objęcie akcji zakładowych tej kolei za 600.000 koron.

Jeżeli te dwie cyfry dodamy, to otrzymamy jako przyczynienie się kraju sumę 2,263.000 koron. Skoro cały potrzebny kapitał jest obliczony na 2,400.000 koron, więc pozostałoby do pokrycia przez interesowanych tylko 136.800 koron. Ponieważ kapitał jest obliczony bardzo sownie i nie jest wykluczone, że się na nim da zaoszczędzić, więc udział interesentów mógłby się jeszcze nawet obniżyć. A nie da się zaprzeczyć, że udział stron interesowanych jest ważną bardzo wskazówką dla ocenienia, czy jaka kolej odpowiada potrzebom miejscowym, a więc czy jest potrzebną i czy jest wskutek tego nadzieja, że się będzie rentować. Komisya kolejowa również zaznaczyła swoje zapatrywanie, że nie należy udzielenia pożyczki przez Bank krajowy uważać za czynność, która z pomocą kraju nie ma żadnej styczności, a to tembardziej, że Sejm musi nawet odnośne postanowienie Banku krajowego sankcyonować przez uchwałę. Kapitał wydany na objęcie akcji zakładowych musi być na dłuższy czas unieruchomiony i dlatego tylko w razie koniecznym i w niewysokiej mierze można go w ten sposób angażować.

Przypomnieć tu należy §. 2. ustawy z 17. lipca 1893 o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, który brzmi:

„§. 2. Określone w §. 1. poparcie może być udzielone, jeżeli:

a) Sejm krajowy stwierdzi uchwałą swą, iż zamierzona budowa kolei jest ze względu na ogólne interesa kraju użyteczną i potrzebną;

b) jeśli czynniki interesowane, to jest: państwo, powiaty, gminy, obszary dworskie i osoby prywatne, lub tylko jeden z tych czynników zapewni w sposób prawomocny pokrycie udziałami swymi co najmniej $\frac{1}{3}$ nominalnej wartości kapitału zakładowego odnośnej kolei, a to bądź *a fond perdu*, bądź w zamian za objęcie akcji zakładowych w pełnej ich nominalnej wartości, lub też jeśli w formie prawomocnej zobowiążą się pokrywać co najmniej jedną trzecią raty rocznej, potrzebnej na oprocentowanie, oraz planem wskazane umorzenie tegoż kapitału zakładowego.“

Ściśle rzeczy biorąc, powstaje wątpliwość, czy wogóle może kraj obejmować akcye zakładowe, jeżeli Bank krajowy dostarcza już $\frac{2}{3}$ kapitału. Niechcąc jednak stać na stanowisku zanadto formalistycznym, komisya kolejowa nie sprzeciwia się tej pomocy jednak musi ją ograniczyć do sumy proponowanej przez Radę kolejową, a mianowicie do 300.000 koron.

Kolej Podgórze-Myślenice-Lubień.

Kolej ta ma wynosić 56 kilometrów o torze wązkim. Kosztorys sporządzony przez koncesyonaryusza wynosi 3,000.000 koron. Biuro kolejowe jest zdania, że ten kosztorys jest za nisko obliczony i że koszt budowy może wynieść do 4,000.000 koron. Dla tej kolei jest możliwość otrzymania od rządu „Stundung“, a w takim razie konsorcjum chciałoby finansować kolej zapomocą pożyczki Banku krajowego w wysokości 2,000.000 koron i udziału interesentów w wysokości 1,000.000 koron. Rentowność tej kolei przedstawia się już na pierwszy rzut oka świetnie, gdyż liczyć można na bardzo intensywny ruch osobowy i towarowy. Dlatego kolej ta ze wszech miar zasługuje na poparcie. Biuro kolejowe wprowadzie jest zdania, że preliminarne 3,000.000 koron nie wystarczą na budowę, ale koncesyonaryusz ks. Kazimierz Lubomirski w praktyce już dowiódł, że można minimalnym kosztem wystawić kolej

wązkotorową, a kosztorys tej kolei był zrobiony przez pierwszorzędną firmę zagraniczną, która specjalnie zajmuje się kolejami wązkotorowymi. Dlatego nie jest wykluczonem, że biuro kolejowe po dokładnem zbadaniu szczegółowego kosztorysu dojdzie do przekonania, że przecie trzechmilionowy kapitał wystarczy, lub, że przekroczenie będzie znacznie mniejsze niż milion koron.

Dotychczas niema pewności czy Bank krajowy w razie przyznania przez Rząd Stundung udzieli żądanej pożyczki, komisya kolejowa nie może przesądzać ani wpływać na decyzję Banku krajowego, jakkolwiek sądzi że co do tej kolei ryzyko byłoby prawie wykluczone. Gdyby jednak Bank krajowy swej pomocy odmówił, to powinienby Wydział krajowy postawić na najbliższej sesyi wniosek o przyznanie tej kolei gwarancyi oprocentowania i amortyzacyi pożyczki pierwszeństwa w wysokości ewentualnie przez rząd przyznanej „Stundung“.

Gdyby ta kolej mogła dojść do skutku bez dalszej pomocy ze strony kraju, to powinna być jak to już w niniejszym sprawozdaniu zostało podniesione wybudowana jedna z pierwszych. Gdyby jednak kapitał trzechmilionowy okazał się niedostateczny, a Bank krajowy udzielił pożyczki, to komisya kolejowa jest zdania, że może kraj objąć akcyi zakładowych tej kolei ale w kwocie nie wyższej jak 300.000 koron.

Kolej Janów - Jaworów.

Kolej ta byłaby przedłużeniem istniejącej linii Lwów-Janów, a ponieważ ta ostatnia ma tor normalny, więc i przedłużenie musiałoby być budowane o takim samym torze. Długość wynosi 31.4 kilom. a koszt przypuszczalny 1,900.000 koron.

Towarzystwo akcyjne kolei Lwów-Kleparów-Janów opiera swój plan finansowy na uzyskaniu od c. k. ministerstwa kolei żelaznych ulgi w formie kredytowania należności za eksploatację tak długo jak długo kapitał pierwszeństwa 1,500.000 koron nie będzie odpowiednio oprocentowany. Rentowność tej kolei przedstawia się dobrze, a w razie przedłużenia tej linii do Swochowa może ta linia nabrać pierwszorzędnego znaczenia.

Pożyczki na kapitał pierwszeństwa nie zamierza Towarzystwo zaciągnąć w Banku krajowym lecz gdzieindziej więc komisya kolejowa jest zdania że należy poprzeć budowę tej kolei przez objęcie akcyi zakładowych za kwotę 300.000 koron.

Na zakończenie omówić jeszcze należy dawniej już uchwaloną kolej wązkotorową Przeworsk-Bachórz. Rokowania prowadzone przez Wydział krajowy doprowadziły do pomyślnego rezultatu, tak że jest nadzieja że budowa w niedalekim czasie będzie mogła się zacząć. Kapitał nominalny został ustanowiony na 3,400.000 koron, z których kraj obejmuje gwarancyę oprocentowania i amortyzacyi pożyczki pierwszeństwa w wysokości 2,266.000 koron, państwo obejmuje akcyi zakładowych za 834.000 kor. a interesenci za 300.000 koron.

Udział państwa już został konstytucyjnie przyzwolony. Ma on być płatny w czterech rocznych ratach począwszy od 1. Lipca 1901 r.

Sprawozdanie Wydziału krajowego nie podaje kto będzie płacił przez ten czas procenta, mamy nadzieję że państwo gdyż inaczej przyczynienie się rządu, byłoby niższe cyfrowo o całą wysokość 4-letnich procentów a natomiast rząd otrzymałby akcyi za pełną kwotę a więc nie zapłaciłby akcyi al pari.

Ustawa zaś z roku 1893 i odnośna uchwała co do kolei Przeworsk-Bachórz domagają się jako koniecznego warunku aby $\frac{1}{2}$ część ustanowionego kapitału nominalnego była dostarczona przez c. k. rząd i interesentów miejscowych w zamian za pełno wpłacone akcyi zakładowe.

Wprost niezrozumiałym nigdzie dotychczas nie praktykowanym warunkiem jest żądanie rządu postawione tej kolei aby wystawiła rewers demolacyjny. Instytucya podobna do tej przeciw której od długiego szeregu lat miasto Kraków naproźnie remonstruje, ma być zastosowana do tej kolei. Towarzystwo miało się zobowiązać bez żadnego wynagrodzenia w razie mobilizacyi lub wojny kolej zniszczyć. Żądania tego ministerium początkowo całkiem nie stawiało, dopiero później dodatkowo z niem wystąpiło. Wydziałowi krajowemu udało się tylko taką modyfikacyę wprowadzić że kwestya odszkodowania została nierozstrzygnięta. Reprezentanci nasi w Wiedniu powinni zwrócić na to uwagę, że jak w tem sprawozdaniu wykazano, Galicya nietylko

że mniejszą dostawała pomoc dla kolei lokalnych od innych prowincyi ale jeszcze i walczyć musi przeciwko podobnie niesłusznie stawianym warunkom, o jakich może kraje koronne nawet wyobrażenia nie mają.

Kapitał nominalny został obliczony w bardzo szczupłych granicach tak że zachodzi poważnie uzasadniona obawa że okaże się niedostatecznym. Komisya kolejowa musi zwrócić uwagę Wydziału krajowego że byłoby bardzo niewłaściwem i niebezpiecznym trzymać się systemu za nizko obliczonych preliminarzy. Jeżeli po wybudowaniu kolei pokaże się niedobór, to kraj znajduje się w przymusowem położeniu jak to już miało miejsce z kolejami Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, Piła-Jaworzno i Łupków-Cisna.

Trudniej jest wówczas uzyskać przyczynienie się rządu i stron interesowanych do pokrycia deficytu. Miejmy nadzieję, że ten wypadek nie nastąpi przy kolei Przeworsk-Bachórz. W każdym razie jest całkiem wykluczone aby w granicach tego preliminarza można myśleć o przedłużeniu tej linii aż do Dynowa. Uchwała Rady Państwa mówi tylko o kolei do Bachórza i na podstawie planów wypracowanych do tego miejsca toczyły się rokowania z c. k. Rządem. Ponieważ jednak przedłużenie tej linii aż do Brzozowa leży w interesie tamtej okolicy, więc komisya kolejowa stawia wnioski aby Wydział krajowy poczynił badania odnośnie do tej linii i rozpoczął rokowania z rządem i stronami interesowanymi o przyczynienie się do kosztów budowy tego przedłużenia. Kolej jednak ma być na razie budowana tylko do Bachórza.

Komisya kolejowa przedstawia sobie w następujący sposób przeprowadzenie podanego programu. W pierwszej linii ma być wybudowana kolej Przeworsk-Bachórz. Podczas gdy się ona budować będzie, ma biuro kolejowe przygotowywać linie objęte wnioskami. Skoro tylko kolej Przeworsk-Bachórz będzie na ukończeniu, należy rozpocząć budowę jednej z tych linii, już podczas budowy przygotowywać trzecią kolej, postępować w ten sposób dalej, póki sumienne obliczenia co do rozporządzalności funduszu kolejowego dają wszelkie prawdopodobieństwo, że ryzyko kraju po za roczną dotacyę funduszu kolejowego nie sięga. Gdyby to nastąpiło należy się bezwarunkowo wstrzymać z dalszą akcyą, chyba, że Sejm odpowiednie środki finansowe obmyśli.

W oznaczeniu porządku, w jakim koleje mają przyjść do wybudowania, należy uwzględnić następujące momenta. Kolej, dla której strony interesowane i rząd pierwiej uczynią zadość warunkom stawianym im przez kraj, ma mieć pierwszeństwo. Jeżeli pertraktacye co do paru kolei będą mniej więcej w tym samym czasie ukończone, to uwzględnić należy tę kolej, której rentowność rokuje lepsze nadzieje, dla której interesenci ponoszą stosunkowo większe ofiary, a kapitał, przez kraj inwestowany, jest narażony na mniejszy stopień niebezpieczeństwa. Dążyć należy również, aby jak najprędzej wybudować jedną z kolei, dla którejby rząd przyznał pierwszeństwa pokrywania z dochodów brutto kosztów potrzebnych na oprocentowanie i umorzenie kapitału pierwszeństwa (Stundung).

Wydział krajowy pod punktem 6. stawia następujący wniosek: Na pokrycie zobowiązań, przyjętych przez udzielić się mającą gwarancję kraju i przez objęcie akcyi zakładowych, 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.

Przeciw uchwaleniu tego wniosku musi komisya kolejowa bardzo stanowczo wystąpić. Zachodzi obawa, że mógłby on być uważany za absolucyę z góry daną dla przekroczeń funduszu kolejowego, jeżeli nawet nie za zachęcenie do zanadto optymistycznego obliczenia tego funduszu. Zdaniem komisyi należy sytuacyę badać zawsze bardzo sumiennie i skrupulatnie. Stać na ścisłych obrachunkach i na realnym gruncie. Wolno przyszłym Sejmom, jeżeli środki finansowe im na to pozwolą, dotacyę zwiększyć, ale nie wolno nam lekkomyślnie na cyfrowo nieoznaczone wydatki przyszłe budżety narażać. Gdyby mimo wszystkiego, najskrupulatniej robione rachunki, które się przecież zawsze na prawdopodobieństwie opierać będą, zawiodły, to Wydział krajowy i bez tego upoważnienia będzie w prawie proponować w sposób, jaki za stosowny uzna, pokrycie niedoboru, a Wysoki Sejm powziąć taką uchwałę, która będzie odpowiadała jego przekonaniom. Wniosek więc podobny należy uważać albo za zbyt czyny, albo za niebezpieczny.

Kończąc swoje sprawozdanie komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I.

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

1. ze stacyi c. k. kolei państwowych Nowy Sącz lub Stary Sącz do Szczawnicy (tor wązki);
2. ze stacyi c. k. kolei państwowych Borysław do Stebnika (tor normalny);
3. ze stacyi c. k. kolei państwowych Tarnów do Szczucina (tor wązki);
4. ze stacyi c. k. kolei państwowych Tarnopol do Zbaraża (tor normalny);
5. z Podgórze na Myślenice do Lubienia (tor wązki);
6. ze stacyi kolei lokalnej Lwów-Janów, Janów do Jaworowa.

II.

Upoważnia się Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla kolei 1., 2. i 3. 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 nmerzenie pożyczek pierwszeństwa zaciągnąć się mających przez przedsiębiorstwo kolejowe.

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

III.

Upoważnia się Wydział krajowy do objęcia akcyi zakładowych zawiązać się mającego Towarzystwa akcyjnego kolei Tarnopol-Zbaraż i istniejącego Towarzystwa Lwów-Janów (w razie budowy kolei Janów-Jaworów), w sumie nie wyższej niż po 300.000 koron dla każdej z tych kolei.

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

IV.

W razie gdyby kapitał imienny potrzebny na budowę kolei Podgórze - Myślenice-Lubień przewyższał sumę 300.000 koron, upoważnia się Wydział krajowy do objęcia akcyi zakładowych zawiązać się mającego dla tej kolei Towarzystwa w sumie nie wyższej niż 300.000 koron.

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

V.

Wszystkie pod 1., 2., 3., 4., 5. i 6. wymienione koleje są co do prawa pierwszeństwa postawione równorzędnie. Ale mają być wybudowane nie jednocześnie, lecz jedna po drugiej. Porządek, w jakim budowa ma postępować, oznaczy Wydział krajowy, kierując się następującami względami:

- a) wcześniejsze wypełnienie przez strony interesowane i c. k. Rząd warunków stawianych im przez kraj;
- b) korzystniejszej obliczona rentowność kolei;
- c) większe stosunkowo przyczynienie się stron interesowanych miejscowych;
- d) mniejszy stopień ryzyka dla krajowego funduszu kolejowego.

Kolej Borysław - Stebnik może być budowaną równocześnie z inną koleją. Dążyć należy do rychłego wybudowania jednej z kolei, dla których przyznaną zostanie przez c. k. Rząd zwłoka należytości za prowadzenie ruchu.

VI.

Wszystkie powyżej wymienione przyczynienia się kraju zależnemi są od stanu rozporządzalnych zasobów funduszu kolejowego, który ma być obliczany na podstawie wszystkich zobowiązań i kaźdoczesnie wiadomych rezultatów. Skoro by tylko Wydział krajowy przyszedł do przeświadczenia że zasoby tego funduszu są wyczerpane, ma być na razie dalsza akcyja wstrzymana. Sejm również zastrzega sobie prawo uchwalenia i wybudowania kolei programem niniejszym nie objętych przed którąkolwiek koleją pod 1, 2, 3, 4, 5 i 6 wymienioną.

VII.

O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty na akcyje pod kolej pod 1—6 wymienionych przez interesowane ciała autonomiczne przyjąć ich gwarancyje oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału akcyjnego, upoważnia się Wydział krajowy do objęcia w ich zastępstwie odpowiedniej liczby akcyj i pokrycia wydatku z zasobów krajowego funduszu, kolejowego a to po zawarciu z gwarantującymi ciałami autonomicznymi umów zabezpieczających fundusz ten od wszelkich strat.

Odnośne postanowienia mają być podawane do wiadomości Sejmu.

VIII.

Wydział krajowy ustanowi kurs spieniężenia pożyczek pierwszeństwa, zaciągnąć się mających przez przedsiębiorstwa kolejowe linii pod 1—3 wymienionych.

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

Akcjom zakładowym nie przysługują procenta interkalarne przez czas trwania budowy.

IX.

Przyznanie powyższych gwarancyj względnie objęcie akcyj przez kraj czyni się zależnem od warunku, że c. k. Rząd na rzecz wszystkich wymienionych kolei 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.

X.

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

XI.

Warunki koncesyi ułożone być mają w porozumieniu i za współdziałaniem Wydziału krajowego, a koncesya bez przyzwolenia Wydziału krajowego nie może być na trzecią osobę przeniesiona.

XII.

Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia z koncesyonaryuszami kolei wymienionych pod 1—3 kontraktów gwarancyjnych, a z koncesyonaryuszami kolei wymienionych pod 4—6 kontraktów spółkowych, w których oprócz poszczególnych postanowień zawartych w powyższych artykułach mają być zastrzeżone następujące postanowienia:

a) budowa wszystkich kolei wymienionych 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 1—5 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 zarządzone będzie w porozumieniu i za współdziałaniem Wydziału krajowego.

c) statuta mającego się założyć Towarzystwa akcyjnego dla kaźdej z kolei będą ułożone w porozumieniu z Wydziałem krajowym tak, ażeby zapewnić dla kraju należyty wpływ w Radzie zawiadowczej Towarzystwa.

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

XIII.

Wzywa się Wydział krajowy, aby w razie niedostarczenia kapitału pierwszeństwa dla kolei Podgórze-Myślenice-Lubień przez Bank krajowy przedstawił po należytym zbadaniu wniosek o udzielenie dla tej kolei gwarancji krajowej rocznego dochodu w sumie potrzebnej do oprocentowania po najwyżej cztery od sta i umorzenia kapitału pierwszeństwa w tej wysokości, dla jakiej by c. k. Rząd przyznał zwłokę należytości za prowadzenie ruchu.

XIV.

Wzywa się Wydział krajowy, aby przystąpił do badania przedłużenia kolei Przeworsk-Bachórz przez Dynów do Brzozowa i rozpoczął z c. k. rządem i stronami interesowanymi odnośne rokowania.

XV.

Wzywa się Wydział krajowy, aby na najbliższej sesji przedstawił wniosek na powiększenie etatu biura kolejowego o jeden oddział kierownictwa budowy.

XVI.

Wzywa się Wydział krajowy, aby pobierał od każdej poszczególnej kolei lokalnej tylko te koszty bióra kolejowego, które wyłącznie w interesie odnośnej kolei poniesione zostały i aby wszystkie inne wydatki pokrywał z funduszu krajowego.

XVII.

Wzywa się c. k. Rząd, aby w umowach o prowadzenie ruchu na kolejach lokalnych, przez kraj popartych, klucz na obliczenie przez wagony kolei lokalnych przebytych na tychże kolejach wozokilometrów był korzystniej ułożony, niż to miało miejsce co do kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, i niż to jest zamierzone dla kolei lokalnych Trzebinia Skawce, Chabówka-Zakopane i Piła-Jaworzno.

XVIII.

Wzywa się c. k. Rząd, by przepisy o instradowaniu posyłek jak najkrótszą przewozową drogą z uwzględnieniem przez kraj popartych kolei lokalnych w jak najkrótszym czasie wprowadzić w życie.

XIX.

Wzywa się Wydział krajowy, aby wdrożył rokowania z c. k. Rządem co do pokrycia deficytów eksploatacyjnych kolei Jaworzno-Piła i Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, a to na zasadzie, że kraj, który odnośnymi uchwałami oznaczył ściśle granice finansowej pomocy dla tych kolei do dalszych świadczeń, a więc i do przejmowania deficytów tych kolei pociąganym być nie może.

XX.

Wzywa się c. k. Rząd, aby w najbliższej przyszłości przystąpił do wybudowania kolei:

Lwów-Stożanów,
Dębica-Jasło i
Jasło-Żmigrod-Konieczna.

XXI.

Petycję gminy Zagórze, liczba 160, odstępuje się Wydziałowi krajowemu do załatwienia.

Powyższymi wnioskami załatwione zostają petycje kolei lokalnej Lwów-Kleparów-Janów l. 631, miasteczka Dynowa l. 734, Towarzystwa Tatrzańskiego l. 1.056, gminy Radomyśl l. 1.042 i reprezentacji powiatów jasielskiego, pilźnieńskiego i ropczyckiego l. 1.194.

Przewodniczący :

Zaleski w. r.

Sprawozdawca :

Andrzej Potocki w. r.

