

Aleg. 185.

## Sprawozdanie

komisji administracyjnej o wniosku p. Chamea i tow., dotyczącym budowy  
kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 4. b. m. przekazał Wysoki Sejm komisji administracyjnej następujący wniosek p. Chamea i tow.:

„Przeznacza się na budowę sieci kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich w kierunku z Tarnopola przez Dżuryn do Zaleszczyk, Skąły i Mielnicy z funduszu krajowego subwencyę w sumie 500.000 zł., płatnej w ratach rocznych po rozpoczęciu budowy, nie wcześniej jednak jak począwszy od roku 1891, pod warunkiem, że koleje te budowane będą kosztem państwa, albo że się skarb państwa przyczyni do kosztów budowy subwencyą w wysokości przynajmniej 1.000.000 zł.“

Badając poruszoną w tym wniosku sprawę, przekonała się komisya przede wszystkim, iż Wysoki Sejm zajmował się tą sprawą już w r. 1883, postanawiając mianowicie uchwałą w d. 20. października 1883 zwrócić uwagę c. k. rządu na brak kolei w powiatach trembowelskim, skałackim, borszczowskim, horodeńskim i zaleszczyckim „z wielkim dla państwa i kraju uszczerbkiem“. Stan ten nie zmienił się wcale mimo wykończonej tymczasem budowy kolei transwersalnej. Toż Wydział krajowy przypominał go c. k. rządowi przez trzy lata z górą, aż pokąd nie otrzymał pod d. 17. listopada 1886 do l. 11477 od ówczesnego pana Namiestnika zawiadomienia, iż u c. k. Ministerstwa handlu zgłosili się już r. 1884 kompetenci krajowi o koncesyę, z którymi c. k. rząd nie ukończył był jeszcze w r. 1886 rokowań w sprawie trasy, taryf i przyszłej umowy o prowadzenie ruchu przez dyrekeyą c. k. kolei państwowych.

Jaki jest stan obecny tych rokowań, tego nie wykazują bliżej akta urzędowe; atoli wiadomość o tych szczegółach nie może zdaniem komisji administracyjnej wpłynąć na postanowienia Wysokiego Sejmu. Komisya liczyła się jedynie z faktem, że, jak świadczy wniosek p. Chamea, podpisany przez 72 posłów, długi pas południowo-wschodni kraju naszego, przecięty tylko krótkimi przecznicami kolejowymi z Tarnopola do Podwołoczysk i z Buczacza do Husiatyna, nie może w braku połączenia kolejowego w liniach długich od północy ku południowi i południowemu wschodowi rozwinać bogatych zasobów przyrodzonych znakomitej gleby swojej. Wywóz tani pszenicy i kukurydzy z tej okolicy, a dowóz tani paliwa, oto główne motywa starań mieszkańców tego prawdziwego spichrza krajowego o uzyskanie kolei żelaznej.

Starania te nie pozostały dotychczas zupełnie bez skutku. Bo najprzód już sama ludność interesowana złożyła dowód ofiarności zarówno, jak poczucia zdrowego swoich interesów ekonomicznych, przyrzekając się przyczynić do budowy projektowanej kolei sumą 460.490 zł. w gruntach, materiałach, robociźnie i gotowiznie, a suma ta może się nawet jeszcze podnieść o kwotę 201.200 zł. a. w. Dzięki owym staraniom i przychylności c. k. rządu można dalej żywić nadzieję uzasadnioną, że c. k. rząd przyzna na cel tej budowy kwotę 1,000.000 zł. ze skarbu państwa, jeżeli Wysoki Sejm nie poskąpi pomocy ze swej strony. Wreszcie według informacji poufnych komisji obmyślano już i uzyskano przyzwolenie c. Ministerstwa handlu zarówno jak c. k. Ministerstwa wojny na trasę sieci, której linia główna, 135 klm. długa, podąży z Tarnopola w kierunku południowym, przecinając kolej transversalną w Dzurynie, na Mikułince, Trembowłę, Budzanów, Jagielnicę i Tłuste do Zaleszczyk, a z linii bocznych jedna, długości 44 klm., zwróci się od Jagielnicy wprost na wschód przez Ułaskowce, Jezierzany, Teresin do Skąły, kiedy linia boczna druga będzie znowu tworzyła, począwszy od stacji Teresin linii bocznej pierwszej, ramię długości 30 klm., bieżące znowu w kierunku południowym przez Borszczów, Krzyweze ku Mielnicy aż do Iwania pustego.

Sieć ta, obejmująca w całości 206 klm., będzie przerzynała powiaty: tarnopolski, trembowelski, czortkowski, zaleszczycki i borszczowski i będzie zdolną nie tylko połączyć odnośną część kraju naszego ze siecią komunikacji europejskich, lecz nadto stać się zawiązkiem wielkiej arterii komunikacyjnej i strategicznej, która kiedyś mogłaby przez Horodenkę i Kołomyję nawiązać do linii węgierskich w Szigecie. Z tego zaś znaczenia tej sieci w teraźniejszości zarówno jak w dalekiej może przyszłości zdaje się wynikać uzasadnienie myśli wniosku p. Chamca, iżby tak kraj jak państwo przyczyniły się do kosztów budowy owych kolei.

O całej sumie tych kosztów nie ma komisya wiadomości autentycznych. Koszta trasy pierwotnej, 207 km. długiej, obliczono w r. 1884 na 10,769.708 zł., czyli na wysoką kwotę 51.808 zł. od kilometra, i to mimo ułatwień technicznych, jakich się spodziewano dla całej sieci na podstawie ustawy o kolejach lokalnych. Obecnie wskutek zmiany samej trasy mają koszta urosnąć do 12 $\frac{1}{2}$  milionów; a jeżeli stosownie do żądania administracji wojskowej linia Tarnopol-Zaleszczyki będzie budowana bez uproszczeń technicznych, nawet do 14 $\frac{1}{2}$  mil. zł. O ileby tedy, co mniej prawdopodobne, c. k. rząd zdecydował się do budowy całej sieci na koszt skarbu państwa, to udział kraju w żądanej przez wnioskodawców kwocie  $\frac{1}{2}$  mil. zł. a. w. byłby sam przez się wcale umiarkowany; o ileby zaś skarb państwa przyznał przedsiębiorstwu prywatnemu subwencją 1 mil., to wypadłaby kwota subwencji krajowej w wysokości  $\frac{1}{2}$  miliona już z ducha ustawy o kolejach lokalnych i z praktyki dotychczasowej, według której państwo zwykło dawać tyle, co kraj wspólnie z interesantami.

Jakkolwiek zresztą bądź, subwencya krajowa, jeżeliby od niej miało być zawisłem przyjsie do skutku tych kolei, spowodziłaby nie tylko dobrodziejstwa komunikacji dla okolic żyźnych i wysoko opodatkowanych a ogołoconych z paliwa, lecz nadto dla kraju w ogóle inwestycją kapitału około 13,000.000 zł. A chociaż nie ulega wątpliwości, że znaczna część gotowizny na te inwestycje musi z natury rzeczy przejść do fabryk i do rąk robotników zakrajowych, to przecież nie mniej znaczna część (w komisji obliczono ją na  $\frac{4}{10}$  wszystkich kosztów) dostanie się w udziale ludności krajowej i miejscowej. Toż ściągnięcie tych kapitałów w całej pełni do kraju w celu niewątpliwego wykończenia całej sieci, dalej rozpoczęcie budowy w czasie niezbyt długim (n. p. co najwyżej dwuletnim), wreszcie używanie do budowy sił ile możności krajowych, oto warunki, bez których ziszczenia nie mogłaby komisya żadną miarą doradzać Wysokiemu Sejmowi udzielenia subwencji.

Czy zaś ta subwencya ma być wogóle przyznana, to kwestya natury nie tylko administracyjnej, lecz także finansowej. Ze stanowiska pierwszego nie potrzebuje komisya zapewne rozwijać bliżej, jak produktywnym jest wydatek na koleje w ogóle i jak w szczególności koleje lokalne powołane są do dzwigania rolnictwa i górnictwa. Dlatego też n. p. kraje austriackie



alpejskie nie szczędzą ofiar na te koleje, dlatego n. p. sejm wyższo-austriacki uchwalił w dniu 14 b. m. zasady subwencyonowania kolei lokalnych na wielką skalę, a sejm styryjski zajęty jest właśnie na swej sesyi bieżącej utworzeniem funduszu specjalnego w wysokości nie mniej jak 10,000.000 zł., z którego koleje lokalne mają być bądź budowane, bądź subwencyonowane.

Natomiast nie mogła sobie komisya administracyjna zataić, że stan oplakany finansów krajowych utrudnia bardzo decyzją w kierunku wnioskodawców. Jakkolwiek bowiem we wniosku p. Chamca i tow. zaniechano — i słusznie — obciążenia budżetu na r. 1890, rozpoczynający się pod tak smutnymi auspicjami, to zarazem jednak zamierzono obciążyć budżety niewielu lat następnych w stopniu zbyt wysokim, przewyższającym jak na teraz siły podatkowe kraju. Suma pół miliona, rozdzielona na trzy lata a choćby i na lat pięć, to roczna podwyżka dodatku do podatku o 1 cent, to ciężar, któremu, przynajmniej aż do czasn umorzenia długu indemnizacyjnego, nie mógłby kraj poddać bez uszczerbku siły swej podatkowej lub bez ujmy dla innych celów doniosłych dla dobra publicznego.

A przecież znowu sam Wysoki Sejm uchwalił był r. 1883, że brak kolei w południowo-wschodniej części kraju naszego przynosi krajowi „wielki uszczerbek“. Chcąc tedy pójść za tą myślą, a przecież równocześnie uwzględnić finanse kraju, postanowiła komisya administracyjna zgodzić się wprowadzić na ndzielenie subwencji w wysokości  $1\frac{1}{2}$  miliona bez obciążenia budżetu na r. 1890, ale przyznać ją nie w formie kapitału, lecz stosownie do uchwały Wysokiego Sejmu z 16. b. m., zapadłej wskutek prośby gminy miasta Lwowa o subwencyą na budowę szkoły kaddeckiej, w formie renty 50 letniej. Renta ta wyniosłaby przy dzisiejszej stopie procentowej ( $4\frac{1}{2}$ ) 25.000 zł., t. j. kwotę, którą tak generacya teraźniejsza jak przyszła mogłyby może bez ofiary zbytecznej poświęcić dla zaopatrzenia południowo-wschodniej części kraju naszego w dobre środki komunikacyjne.

Atoli i ten jeszcze ciężar obawiała się komisya administracyjna zaproponować Wysokiemu Sejmowi na własną odpowiedzialność bez bliższego zbadania go ze stanowiska czysto budżetowego. Już więc po uchwale swojej zasadniczej wywołała ona za pośrednictwem swego prezesa dyskusyą w komisyi budżetowej nad tą sprawą; a dopiero gdy i ta komisya jednogłośnie uznała, że kraj może przyjąć na siebie bez niebezpieczeństwa finansowego zobowiązanie, z którego znowu wzmoże się siła podatkowa kraju, ponowiła komisya administracyjna swoją uchwałę, wyrażając zarazem wskutek uwagi komisyi budżetowej żądanie, by do budowy kolei używano ile możności sił krajowych.

Komisya nie waha się tedy już obecnie zaproponować Wysokiemu Sejmowi w projekcie do uchwały I. przyznanie renty 25.000 zł., która pocznie biedz, jeżeli zostaną spełnione cztery warunki z mocy uchwały II., od roku rozpoczęcia budowy, wszakże nie wcześniej jak od roku 1891. Wydział krajowy będzie miał według uchwały III. obowiązek zbadania, czy warunki spełniono, a według uchw. IV., na wypadek spełnienia tych warunków, obowiązek wypłacania rent w ratach półrocznych z dołu. Ażeby zaś Wysoki Sejm mógł jeszcze przedtem ocenić, jakie są szanse spełnienia rzeczonych warunków i czy w szczególności są widoki rozpoczęcia budowy w r. 1891, z którego wpływem bezskutecznym zgasłoby zobowiązanie wypłaty rent, ma Wydział krajowy według uchwały V. o całej sprawie złożyć sprawozdanie na sesyi najbliższej.

Komisya administracyjna wnosi przeto:

### Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przeznaczając tytułem subwencji z funduszu krajowego na cel budowy sieci kolei lokalnych wschodnio-galicyskich z Tarnopola w kierunku Zaleszczyk, Skala i Mielnicy rentę pięćdziesięcioletnią w kwocie rocznej 25.000 zł. a. w.

II. Sejm przyznaje tę subwencją pod warunkami następującymi :

a) że c. k. Rząd wybuduje powyższe linie kosztem skarbu państwowego lub na cel ich budowy przyzna z funduszków państwowych subwencją w sumie przynajmniej 1 miliona zł. a. w. bądź w formie kapitału, bądź w formie renty ;

b) że przed rozpoczęciem budowy kolei zapewnioną zostanie wpłata całego kapitału, potrzebnego na zupełne wykończenie całej sieci ;

c) że przed rozpoczęciem budowy zostanie złożoną deklaracja przedsiębiorstwa, iż kolej będzie budowana ile możności siłami krajowemi ;

d) że budowa kolei zostanie rozpoczętą najpóźniej w r. 1891.

III. Jeżeli warunki objęte uchwałą II. zostaną wypełnione, wstawi Wydział krajowy przyznana w uchwale I. rentę do budżetu funduszu krajowego, począwszy od roku, w którym budowa kolei zostanie rozpoczętą, wszakże nie wcześniej jak począwszy od r. 1891.

IV. Przyznana uchwałą I. renta będzie począwszy od roku, w którym zostanie wstawiona do budżetu funduszu krajowego, wypłacaną przez Wydział krajowy w ratach półrocznych z dołu, mianowicie dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku do rąk osoby, która się wykaże jako prawny zastępca przedsiębiorstwa powyższych kolei.

V. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby o przebiegu i stanie sprawy kolei wschodnio-galicyskich złożył sprawozdanie na sesyi najbliższej.

Lwów, 15. listopada 1889.

Przewodniczący :

**Ziemiałkowski** w. r.

Sprawozdawca :

**Biliński** w. r.