

Aleg. 63.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego z wykonania uchwał Wysokiego Sejmu w przedmiocie popierania niższorzędnych kolei żelaznych, oraz z innych czynności z tym przedmiotem w związku będących za czas od maja po koniec grudnia 1893.

Wysoki Sejmie!

Z wykonania uchwał Wysokiego Sejmu, wydanych podczas sesji poprzedniej, oraz z innych czynności z tym przedmiotem w związku będących — Wydział krajowy przedkłada Wysokiemu Sejmowi następujące sprawozdanie:

Najwyższem postanowieniem z d. 17. lipca 1893. otrzymał Najwyższą sankcyę uchwalony przez Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 13. maja 1893. projekt ustawy o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych. Ustawa o popieraniu kolei niższorzędnych przez kraj.

Ustawa powyższa została ogłoszoną w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych w dniu 25. sierpnia b. r. (Część XII. Nr. 42.)

Celem wdroczenia akcji tą ustawą zamierzonej, przystąpił Wydział krajowy do odnośnych prac przygotowawczych i powiększył w tym celu prowizorycznie siły Departamentu IV. dla czynności wchodzących w zakres ustanowić się mającego w swoim czasie w myśl §. 13. i 15. powołanej wyżej ustawy krajowego biura kolejowego celem załatwiania spraw techniczno-administracyjnych, dotyczących się kolei lokalnych a w szczególności celem badania przedkładanych projektów ze stanowiska technicznego i komercyjnego.

Dalej mianował Wydział krajowy członków krajowej Rady kolejowej, powołanej do życia postanowieniem §. 14. pomienionej ustawy celem rozpatrywania projektów kolei lokalnych, które mają być przez kraj popierane, tudzież celem roztrząsania kwestyj, mogących się wyłonić co do budowy i eksploatacji tychże kolei. Przytem zamierza Wydział krajowy odnośnie do postanowień §. 1.—3. ustawy o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych przygotować na podstawie przeprowadzić się mających studyów w czasie zastosowanym do sił rozporządzalnych, szczegółowy program kolejnego popierania budowy niższorzędnych kolei żelaznych, w miarę stopnia ich użyteczności dla ekonomicznych interesów kraju, obejmujący: czyto linie dotychczas z jakiejbądź strony projektowane, czy też podjętymi studyami wskazane.

Blizsze szczegóły dotyczące krajowej Rady kolejowej, krajowego biura kolejowego i programu kolejnego popierania niższorzędnych kolei żelaznych, podajemy w punktach 6. 7. i 8. niniejszego sprawozdania.

Uchwała w sprawie wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania kolei niższorzędnych rocznej dotacyi 300.000 zł. przez lat 30 poczynawszy od roku 1894

Według odezwy c. k. Prezydium Namiestnictwa z dnia 14. sierpnia 1893. l. 9019, Najwyższem postanowieniem z dnia 17. lipca b. r. udzielone zostało zarazem Najwyższe zezwolenie dla uchwały Wysokiego Sejmu z d. 13. maja 1893 r. co do wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania kolei niższorzędnych rocznej dotacyi 300.000 zł. przez lat 30, poczynawszy od roku 1894., o ile przez to nastąpi stałe obciążenie kraju.

Stosownie do upoważnienia zawartego w powyższej uchwale Wysokiego Sejmu, Wydział krajowy wstawił w preliminarz funduszu krajowego na r. 1894. dotacyę w kwocie 300.000 zł. na cele popierania kolei niższorzędnych w myśl odnośnej ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893.

Uchwała o gwarancji kraju za dopełnienie zobowiązań Banku krajowego wypływających z wydawania obligacyi kolejowych aż do wysokości 15 milionów zł. nominalnej wartości.

Najwyższem postanowieniem z dnia 18. sierpnia b. r. zatwierdzoną została uchwała Wysokiego Sejmu, którą przyjęto na kraj gwarancją za dopełnienie zobowiązań Banku krajowego, wypływających z wydawania przez tenże Bank obligacyi kolejowych aż do wysokości 15 milionów zł. imiennej wartości. Szczegóły dotyczące przedkładamy w sprawozdaniu z czynności Departamentu IV.

Uchwała w sprawie zmiany statutu Banku krajowego celem umożliwienia mu pośredniczenia w dostarczaniu kapitałów potrzebnych do popierania budowy kolei niższorzędnych przez kraj.

Uchwaloną przez Wysoki Sejm dnia 17. maja b. r. zmianę statutu Banku krajowego, zatwierdziło c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z interesowanymi ministerstwami reskryptem z dnia 7. października 1893. a ogłoszenie zmienionego statutu w Dzienniku nstaw i rozporządzeń krajowych zostało przez c. k. Prezydium Namiestnictwa zarządzone.

Szczegóły dotyczące podajemy w sprawozdaniu z czynności Departamentu IV.

Uchwała w sprawie wydania w drodze ustawodawczej jak najdalej sięgających ulg podatkowych, należnościowych i stemplowych dla obligacyi kolejowych Banku krajowego, tudzież w sprawie przyznania tymże obligacyom charakteru walorów papilarnych i kaucyjnych.

W myśl uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 17. maja b. r. zwrócił się Wydział krajowy odezwaniami z d. 7. lipca 1893. r. i 21. listopada 1893. r. w tej sprawie do c. k. Rządu centralnego za pośrednictwem c. k. Prezydium Namiestnictwa. Na odezwy te nie nadeszła odpowiedź do czasu zamknięcia niniejszego sprawozdania.

Szczegóły co do wykonania tej uchwały, przedkładamy w sprawozdaniu z czynności Departamentu IV.

Uchwała w sprawie utworzenia krajowej Rady kolejowej przy Wydziale krajowym.

W wykonaniu uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 13. maja 1893. r. przystąpił Wydział krajowy do utworzenia krajowej Rady kolejowej, powołując w myśl §. 1. statutu organizacyjnego tejże Rady 7 członków za pośrednictwem wymienionych tamże korporacyi i 7 członków bezpośrednio według własnego uznania.

Na propozycje odnośnych korporacji zamianowani zostali pp. dr. Zdzisław Marchwicki (Izba handlowo-przemysłowa we Lwowie), Józef Falter (Izba handl.-przem. w Krakowie), Oktaw Sala (Izba handl.-przem. w Brodach), ks. Adam Sapięha (Towarzystwo gospodarskie we Lwowie), Władysław Struszkiewicz (Tow. rolnicze w Krakowie), Józef Glanz (Tow. leśne we Lwowie) i Adam Trzeciński (Tow. naftowe w Jasle).

Bezpośrednio według uznania Wydziału krajowego zamianowani zostali członkami kraj. Rady kolejowej pp.:

Dr. Henryk Koliszer, Dr. Juliusz Leo, Dr. Tadeusz Pilat, Dr. Gustaw Romer, Dr. Tadeusz Skałkowski, Karol Skibiński i Stanisław Szczepanowski.

Dotychczas nie zaszła potrzeba zwołania posiedzenia krajowej Rady kolejowej, a to z powodu okoliczności, wyłuszczonej w ustępie poniżej zamieszczonym, a odnoszącym się do uchwały Wysokiego Sejmu, powziętej w sprawie zaprowadzenia krajowego biura kolejowego przy Wydziale krajowym.

Uchwała z dnia 13 maja 1893 r. w sprawie zaprowadzenia krajowego biura kolejowego przy Wydziale krajowym i tymczasowego na ten cel kredytu.

Wysoki Sejm uchwałą tą polecił Wydziałowi krajowemu, by w stosownym czasie w celu zaprowadzenia krajowego biura kolejowego przy Wydziale krajowym przedłożył Wysokiemu Sejmowi projekt składu, organizacji i zakresu działania tegoż biura. Równocześnie wyznaczył Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu dodatkowy na r. 1893. kredyt do wysokości 5.000 złr. w. a. w celu przyjęcia potrzebnych sił, jeżeli z powodu wejścia w życie ustawy o popieraniu kolei niższorzędnych przez kraj, czynności Departamentu IV. zwiększyłyby się o tyle, że załatwieniu tych czynności nie podołałyby będące do dyspozycji siły.

Wydział krajowy uznał za potrzebne, ażeby celem należytego przeprowadzenia czynności przygotowawczych i załatwiania spraw bieżących z tego zakresu, tak w ogóle, jak ze względu na potrzebę częstego znoszenia się urzędowego w tych sprawach z c. k. Ministerstwem handlu i administracją państwową w ogóle, poruczyć odnośne obowiązki osobnym funkcyonaryuszom, przydzielonym do Departamentu IV. — Sprawy kolejowe załatwia więc od 1. lipca 1893 biuro tymczasowe utworzone w ten sposób, złożone z dwóch prowizorycznych referentów, administracyjnego i technicznego. Urzędnicy ci, podlegający bezpośrednio Szefowi Departamentu IV., oprócz załatwiania spraw bieżących, których do 28. grudnia 1893. r. przydzielono im 142, i brania udziału w urzędowych komisjach kolejowych, zajmują się ogólnem przygotowaniem przyszłej akcji Wydziału krajowego, jak przygotowaniem odnośnych instrukcyi i ewidencji, porządkowaniem spraw według odpowiedniego systemu, zbieraniem materiałów do prawidłowego i użytecznego na tem polu działania niezbędnych. Rewizję ich referatów prowadzi urzędnik przełożony departamentu IV. Wydatki na urządzenie i utrzymywanie pomienionego prowizorycznego biura pokryto z kredytu dodatkowego 5000 złr. w. a. na r. 1893. przez Wysoki Sejm na ten cel udzielonego.

Dotychczas nie wpłynęły do Wydziału krajowego pozytywne projekty kolei lokalnych, oprócz świeżo przez c. k. Rząd zakomunikowanego projektu kolei z Przeworska do Rozwadowa. Z dość licznych jednak komisji urzędowych, odbytych w r. 1893. w sprawie poszczególnych projektów, oraz z nader licznych tras, do końca 1893 dokonanych, dla których komisye w roku dopiero następnym wyznaczone zostaną, wnosić napewno należy, że wpływać będą niebawem do Wys. Sejmu lub do Wydziału krajowego mnogie podania o poparcie przez kraj poszczególnych projektów.

Alegat A. W załączeniu pod A. przedkładamy wykaz tych w kraju projektowanych linii, których trasą, na podstawie udzielonych przez c. k. Ministerstwo handlu zezwoleń na roboty wstępne, w roku bieżącym lub w latach poprzednich z inicjatywy różnych osób podjętą i w znacznej mierze skuteczną została. Wykaz ten daje obraz, jak silny popęd inicjatywie prywatnej dała już dotąd ustawa krajowa z dnia 17. lipca 1893 r. o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, a nawet poprzednio jeszcze sama zapowiedź krajowej na tem polu akcji. Strącając z wykazu tego linie takie, które wariantami tylko są innych, okazuje się, iż zawsze jeszcze, już dotychczas pozytywnie projektowanych, bo

trasowanych lub niebawem trasować się mających, pozostaje około 1000 kilometrów kolei lokalnych, co do których z góry przewidywać należy, iż o ich poparcie przez kraj w myśl ustawy z d. 17. lipca 1893 r. wpływać będą podania.

Jeżeli z jednej strony z zadowoleniem witać należy to inicjatywy prywatnej rozbudzenie, to z tego zarazem wynikają konsekwencye pod względem potrzeby zaopatrzenia Wydziału krajowego w dostateczne siły pomocnicze dla sprostania najbliższym stąd wypływającym zadaniom.

Już samo rozpatrywanie przedkładanych projektów, które niebawem w znacznej wpływać będą liczbie, wymagać będzie wielorakich rozległych badań i studyów, technicznych, komercyjnych, ekonomicznych, statystycznych. Nie możemy zamilczeć, iż już przy dotychczasowych komisjach Wydział krajowy miał sposobność przekonać się, jak dalece przy projektowanych z inicjatywy prywatnej kolejach lokalnych brak bywa w operatach gruntowności i ścisłości pod wielu najważniejszymi względami, stanowiącymi o samych podstawach projektów. W ogóle badanie projektów takie, jakiego wymaga gruntowne ich ocenienie ze względu na kwestyę poparcia przez kraj, jego sposobów i rozmiarów, wymaga z natury rzeczy mnogich prac, a pod niektórymi względami wymaga ich niekiedy może więcej nawet, niż samo przez inicjatorów wygotowanie projektów.

Lecz jest to zaledwie początek zadania, i praca jedynie przygotowawcza, choć z istoty swej najważniejsza, jeśli akcja krajowa zdrowym ma postępować torem, na pewnych opierać się podstawach, i na ciężkie kraju nie narażać zawody.

Równocześnie należy w myśl postanowień §. 12. ust. 1. ustawy z dnia 17. lipca 1893, wdrażać i przeprowadzać pertraktacje i narady, zawierać wstępne umowy z interesowanymi, przeprowadzać potrzebne rokowania z administracją państwową, opracowywać plany finansowania, przygotowywać potrzebne transakcje finansowe i t. p., a to wszystko, zanim Wydział krajowy będzie w możności przygotowania i przedłożenia Wysokiemu Sejmowi wniosków do uchwał w myśl §. 11. ustawy pomienionej.

Nieodzownemi są również dla całej na tem polu akcji krajowej rozległe studia statystyczne, obejmujące statystykę ruchu kolei istniejących według stacyi i głównych kategorii towarów, które obok statystyki ludności, stanowią na podstawie wypróbowanych gdzieindziej metod, niezmiernie doniosły materiał pomocniczy dla ocenienia, jaki ruch na projektowanych kolejach lokalnych może z największym prawdopodobieństwem wziętym być w rachunek. Pod tym względem wielkiej wartości będą stacyjne za 3 lata wstecz wykazy ruchu kolei galicyjskich — zarazem według licznych kategorii towarów ułożone — których udzielenie Wydział krajowy sobie zapewnił. Należyte zużytkowanie tych materiałów ważnem będzie zadaniem.

Na podstawie tych i innych studyów zachodzi potrzeba opracowania wspomnianego już w punkcie 1 niniejszego sprawozdania programu co do kolejnego popierania przez kraj budowy kolei lokalnych. Nie rozumie przez to Wydział krajowy programu bezwzględnego i niezmiennego, gdyż na ewentualne odeń odstąpienie wpływać mogą i muszą różne czynniki, zwłaszcza gotowość i stopień przyczynienia się przez interesentów i państwo, lub też modyfikacji jego wymagać mogą zmienione albo nowo powstałe stosunki. Wydział krajowy ma tu atoli na oku i za konieczny uważa jasny obraz i dyrektywę w tym kierunku, jakim kolejom lokalnym, w stosunkach obecnych, ze stanowiska interesów kraju i ze względu na szczupłe środki, mogące przez kraj na ich poparcie być użytymi, należałoby dawać pierwszeństwo, i jaka kolejność ich poparcia byłaby wskazaną, dzieląc je na odpowiednie grupy a względnie klasy kolei, zasługujących ze stanowiska powyższych interesów w pierwszym, drugim i dalszym rzędzie na uwzględnienie.

Program taki ułatwiłby niezmiernie przeprowadzenie z jak największym pożytkiem dla kraju całej akcji zamierzonej, a inicjatywy prywatnej nie tylko by nie tamował, lecz przeciwnie dawałby możność wywołania jej tam, gdzieby ona więcej może niż gdzieindziej była wskazaną, i gdzie wskazówką taką wywołać ją nie byłoby trudno. W ten sposób powołane by więc były do życia w pierwszym rzędzie takie koleje lokalne, które na większy ruch i na lepszą liczyłyby mogły rentowność, co tem samem tak bardzoby ułatwiałoby i rozszerzało późniejszą dalszą akcję kraju. Byłoby

w tem zarazem zabezpieczenie przeciw przypadkowości inicjatywy prywatnej i przeciw powstawaniu niezdrowych spekulacyjnych projektów.

Niemniej potrzebnem jest przekazanie spraw taryfowych tym samym przy Dep. IV. organom, którym sprawy kolejowe w ogóle są przydzielone. Wydział krajowy sądzi, iż chodzić przy tem winno nie tylko o utrzymywanie ewidencji taryf w myśl dawniejszych Wysokiego Sejmu uchwał, lecz zwłaszcza o studia porównawcze, któreby istotny przynieść mogły pożytek.

Należy mieć również na uwadze, iż według ostatniego ustępu § 12. ustawy z dnia 17. lipca 1893 Wydział krajowy „może także na prośbę interesowanych sporządzać projekty i obliczenia dochodów kolei niższorzędnych, za zwrotem kosztów tych czynności,“ — że zatem Wydział krajowy powinien być w możności zadosyćuczynienia takim stronom interesowanych prośbom.

Jeżeli wprawdzie powołany ustęp ustawy nie nakłada na Wydział krajowy obowiązku zadosyćuczynienia prośbom stronom interesowanych o sporządzanie projektów i przeprowadzanie badań, lecz pozostawia to uznaniu i możności Wydziału krajowego, — to Wydział krajowy pozwala sobie podnieść, iż, zdaniem jego, właśnie w interesie najpożyteczniejszego ukształtowania się krajowej akcji na tem polu leżałoby, iżby już w samym projektowaniu kolei lokalnych daną być mogła stronom interesowanym i na ich koszt pomoc Wydziału krajowego. W ten sposób unikniętoby w wielu razach powstawania projektów niemających uzasadnienia, na mylnych lub niedostatecznych podstawach opartych, i w ogóle bądź przez nieznaną rzecz lub z innych powodów nie należyte opracowanych. Wydział krajowy, zamiast mieć bezproduktywne zadanie badania takich projektów i przeprowadzania połączeń z tem studiów na to tylko, aby ewentualnie wykazać brak ich podstaw, mógłby pożyteczniej, i to na koszt stronom interesowanych, zamiast na koszt budżetu krajowego, temi samymi głównymi siłami — z czasem tylko wedle potrzeby dodaniem pomocy — przygotowywać i opracowywać same projekty, zarazem upraszczając, ułatwiając i skracając przez to cały tok postępowania. Same wstępne już badania wskazywałyby Wydziałowi krajowemu, czy w ogóle ze stanowiska interesu krajowego należy w danym wypadku, i kiedy, przystąpić do przygotowania i opracowania projektu.

Z tych wszystkich powodów, aczkolwiek nieproponując jeszcze na razie stałego zorganizowania biura kolejowego i kwestyę stałej organizacji zostawiając w zawieszeniu, iżby, w myśl sprawozdania komisji kolejowej Wysokiego Sejmu z d. 7. Maja 1893 opartą być mogła na wynikach dłuższego doświadczenia i stwierdzonych samym spraw biegiem wymagań, — Wydział krajowy zaznaczyć winien już dziś potrzebę powiększenia sił prowizorycznego przy Departamencie IV. biura kolejowego w miarę wzrastających czynności, dla sprostania omówionym powyżej najbliższym zadaniom.

W ogólnej zatem tylko cyfrze preliminować może Wydział krajowy potrzebny na prowizoryczne biuro kolejowe kredyt. Opierając się na przyznanym przez Wysoki Sejm uchwałą z 13. Maja 1893 na rok 1893 za pół roku kredycie 5000 złr. w. a., zamieścił Wydział krajowy w preliminarzu wydatków budżetu krajowego na r. 1894 kredyt na ten cel wprawdzie tylko w kwocie 10.000 złr. w. a., lecz już dziś przewidzieć można, że przy wzroście czynności kredyt ten mógłby okazać się niedostatecznym.

Aby dać przykład, jaka w innych podobnych biurach zachodzi potrzeba sił i jak ich etat się przedstawia, przytoczymy Styryjski krajowy urząd kolejowy. Według informacji z d. 25. listopada 1893 wprost z krajowego urzędu kolejowego Styryjskiego otrzymanej, dziś, w 3 lata po wejściu w życie tamtejszej ustawy krajowej o popieraniu budowy kolei lokalnych, skład tego urzędu jest następujący :

a) Kierownictwo centralne w Gracn:

- 1 dyrektor,
- 1 zastępca dyrektora,
- 1 urzędnik administracyjny,
- 2 inżynierów,
- 1 architekt,
- 1 konsultent dla spraw eksploatacji (Betriebs Consulent)
- 1 buchalter,

2 rysowników,

1 woźny. — Razem osób 11. (etat na r. 1893 nie podany, — w r. 1891 wynosił on 23.515 zfr. w. a.)

b) Oddział trasowniczy, razem osób 8 (etat nie wykazany, bo rozdzielony na różne konta).

c) Dwa oddziały budowy dla dwóch budujących się linii Murthalbahn i Kapfenberg — Au, — razem osób 22, (etat nie wykazany, bo rozdzielony na różne konta.)

Nie możemy wprawdzie brać wzoru z organizacyi Styryjskiego biura kolejowego, gdyż tam kraj sam buduje koleje i do tego cała zastosowana jest organizacya biura. Ale pomijając oddział budowy, którego u nas, przynajmniej dotychczas, nie zachodzi potrzeba, i oddział trasowniczy, u nas ewentualnie na rachunek osób trzecich potrzebny, — samo biuro główne w kraju 5 razy co do ludności, $3\frac{1}{2}$ razy co do obszaru, większym niż Styrya, przy inicjatywie nagle obudzonej, szerokiej, a właśnie dla tego pewnej dyrektywy potrzebującej, tak wielkie ma, w tylu kierunkach, o których powyżej była mowa, zadania, iż jasnym jest, że żądany obecnie prowizoryczny kredyt w nader skromnych, w stosunku do nich, zakresach jest ramach.

Na tem miejscu wreszcie nadmienić należy, iż mając na oku podniesioną poprzednio myśl przewodnią, że trzeba przyjść z pomocą chcącym projektować koleje lokalne, a zwłaszcza z powodu, iż Wydział krajowy miał sposobność przekonania się niejednokrotnie o nader nieraz niejasnym w kołach interesowanych rozumieniu zadań i warunków krajowej na tem polu akcji, tudzież całego toku postępowania dla uzyskania koncesyi, — okazuje się niezbędną potrzeba należytego najszerszych kół pouczenia, by interesowanych od nieuniknionych złał uchronić zawodów. W tym celu przygotowane zostały przez prowizoryczne biuro kolejowe wskazówki co do postępowania w zamiarze uzyskania pomocy kraju na rzecz projektowanych kolei lokalnych, z dołączeniem przeglądu obowiązujących przepisów, tyczących się projektowania kolei pomienionych.

Wskazówki powyższe, po ich ostatecznem sformułowaniu i zatwierdzeniu, ogłosił Wydział krajowy dla użytku interesowanych.

Rezolucye, tą uchwałą Wysokiego Sejmu objęte, przedłożone zostały niezwłocznie c. k. Rządowi. Owczesny c. k. Minister handlu powołując się na powyższe rezolucye Wysokiego Sejmu, odezwą z d. 8. czerwca 1893. zażądał nadto od Wydziału krajowego dalszej w tejże sprawie opinii w kierunku wskazanym pomienioną odezwą, którą załączamy pod B.

Wydział krajowy w odpowiedzi swej załączonej pod C. mógł opinię swoją nawiązać jedynie do rezolucyi Wysokiego Sejmu z d. 13. maja 1893 r. tak jako to w odezwie swojej rozumiał również Jego Eksc. p. Minister handlu. Zaznaczył też w odpowiedzi tej Wydział krajowy przedewszystkiem, iż przedstawiona w niej opinia ma na oku jedynie uzupełnienie i częściowe rozwinięcie rezolucyi Wysokiego Sejmu. Niepowtórzone przeto zostały w odpowiedzi Wydziału krajowego punkta, rezolucyami Wysokiego Sejmu z d. 13. maja 1893 r. objęte, w związku z którymi dopiero opinia przez Wydział krajowy przedstawiona jedną tworzy całość.

Oprócz wielu innych szczegółowych postulatów, miał Wydział krajowy w odpowiedzi swej J. E. p. Ministrowi handlu przedewszystkiem na oku, iż krajowa akcyja na polu popierania budowy kolei lokalnych, wtedy tylko należycie rozwinąć się może, jeżeli w odpowiedni sposób i w należytych rozmiarach zapewnioną będzie równoległa akcyja państwa, przez stworzenie ustawą potrzebnych na ten cel środków i przekazanie ich użycia administracyjnemu zakresowi działania c. k. Rządu. Silnie przekonany jest Wydział krajowy, iż inaczej nie mogłaby zamierzonych celów dostatecznie osiągnąć postanowiona przez Wysoki Sejm w myśl ustawy z d. 17. lipca 1893 (Dz. u. k. N. 42) akcyja krajowa.

Wydział krajowy wziął przeto na uwagę granice, do jakich — przeciętnie przynajmniej — dochodzić winna nieodzownie finansowa pomoc państwa dla kolei lokalnych (oczywiście dla kolei we właściwym znaczeniu lokalnych). Zastanawiając się nad temi granicami, widzimy, iż z nich zarazem wypływa wskazówka co do rozmiarów potrzebnej na tem polu pomocy państwa.

Uchwała z dnia 13. Maja 1893. r. z wezwaniem do c. k. Rządu w sprawie rewizyi ustawy państwowej o kolejach lokalnych z dnia 17. Czerwca 1887. r. (Dz. u. p. Nr. 81) tudzież odnosnych rozporządzeń ministerjalnych.

Alegat B.

Alegat C.

Z kierunku, w jakim c. k. Rząd wpływał na krajowe ustawy o popieraniu przez kraje budowy kolei lokalnych, konsekwentnie wypływają następujące konkluzje.

Główną myślą przewodnią trzech odnośnych krajowych ustaw — Styryjskiej, Czeskiej, Galicyjskiej — jest, że, choć w różny sposób, kraj wówczas dopiero udzielić może poparcia dla kolei lokalnej, gdy interesenci i państwo przyczynią się przynajmniej w $\frac{1}{3}$ części, względnie w $\frac{1}{4}$ części, względnie w $\frac{2}{3}$ częściach. Skoro zatem c. k. Rząd nie tylko akceptował, lecz usilnie popierał tę przewodnią myśl pomienionych ustaw krajowych, to oczywiście zastosowaną do niej być winna i myśl przewodnia równoległej akcji państwowej, co do zgodnej z nią ze strony państwa pomocy. Z tego przeto samo przez się wynika, iż dla państwa wskazaniem jest nadal trzymanie się głównie tej metody popierania kolei lokalnych, iżby państwo, obok interesentów, przyczyniało się co najmniej w granicach owej $\frac{1}{3}$ części względnie $\frac{1}{4}$, względnie $\frac{2}{3}$, t. j. tej części, która zwykle uważaną z góry być musi za niemogącą się rentować, chyba ewentualnie w dalszej przyszłości, — krajom zaś, by nie narażać ich finansów niemających samoistnych podstaw, zostawiając ułatwienie finansowania pierwszych $\frac{2}{3}$ części kapitału, w regule rentować się mogących i przy ogólnem działaniu tylko wyjątkowo mogących pociągać kraj do dopłat ogółem nie zbyt wielkich.

Już na podstawie zebranych doświadczeń dobrze być musi wiadomem c. k. Rządowi, że rachować na to nie podobna, iżby, z nielicznymi i to w niektórych tylko krajach koronnych wyjątkami, interesenci — do których zaliczają się powiaty, gminy, obszary dworskie i osoby prywatne — w znaczniejszej mierze ową $\frac{1}{3}$ część pokrywać byli w możności, z góry więc wiadomo, iż część największą owej minimalnej $\frac{1}{3}$ części na państwo przypadać winna.

Zgadza się to także zupełnie z tem, iż od r. 1832. po dziś dzień, przy kolejach lokalnych tą metodą przez państwo popartych, udział państwa wynosił przeciętnie 27%, mimo to, iż do tych samych kolei przyczyniały się udziałem także i kraje, oprócz innych interesentów.

Tę też mniej więcej miarę, z samych wynikłą stosunków, doświadczeniem szeregu lat stwierdzoną, sądzi Wydział krajowy, iż decydujące czynniki i na przyszłość na oku mieć winny, gdy chodzi o obmyślenie źródeł i sposobów dla potrzebnej ze strony państwa pomocy, — a to tem więcej, iż obecnie po wejściu w życie w 3. krajach koronnych ustaw krajowych o popieraniu kolei lokalnych, ubywają w regule kraje z szeregu interesentów. Z owych co najmniej 33 $\frac{1}{3}$ % względnie 25% względnie 37 $\frac{1}{2}$ % wymaganych przez ustawy krajowe, można w ogólnem przecięciu kilku zaledwie procentów oczekiwać od interesentów najbliższych (powiaty, gminy, obszary dworskie, osoby prywatne). Może w niektórych wypadkach wynieść ich udział 10% i 20%, choćby 33% i więcej, lecz za to w wielu innych wyniesie tylko 1%, 2%. Wysokość zresztą procentowa udziału interesentów różnie się i według tego przedstawi, jak kolej lokalna będzie miała być budowaną, bo kwota np. 10% kosztów budowy kolei lokalnej i ekonomicznej znaczyć będzie tylko 5% kosztów budowy kolei nazwanej wprawdzie lokalną, ale mającej w interesie państwa i innym służyć celom.

W każdym razie z owych minimalnych 33 $\frac{1}{3}$ % względnie 25% względnie 37 $\frac{1}{2}$ %, na państwo przypaść w ogóle winien ciężar główny, jeżeli ma na tem polu rozwinąć się istotnie akcja krajów, na której i państwu zależy tak wiele.

Wiadomo, z jakich powodów na przyszłość nie można brać miary z tego, iż na 3.400 klm. kolei lokalnych koncesyonowanych od r. 1880 po dziś dzień, budowa tylko 1.123 klm. zapewnioną została bezpośrednią finansową pomocą państwa, a reszta, czyli $\frac{2}{3}$, zbudowane zostały bez niej. Natomiast uznana jest, jak powszechnie, tak i nie mniej przez c. k. Rząd, konieczna potrzeba, iżby rozwój sieci kolei lokalnych w zupełnie innem na przyszłość niż dotychczas następował tempie.

Jeżeli się bierze miarę z projektowanych kolei lokalnych w różnych krajach koronnych, to obok 15.700 klm. istniejących w Austrii ogółem dróg żelaznych, można potrzebę nowych linii lokalnych w całym państwie ocenić już teraz na mniej więcej 10.000 klm. do rozłożenia na pewną liczbę lat. Tak np. Styrya, mająca istniejących kolei 1200 klm., projektuje 800 klm. kolei lokalnych; potrzeby Galicyi i wielu innych prowincyi są stosunkowo jeszcze znaczniejsze.

Taki rzut oka daje możność niejakiego w ogólnych zarysach ocenienia rozmiarów potrzebnej pomocy państwa. Licząc 10.000 klm. przeciętnie po 40.000 złr. w. a. z uwzględnieniem wymogów rządowych,*) — przedstawia to inwestycję 400 milionów, z których na państwo przypaść by musiało co najmniej około 100 milionów przez szereg lat np. 10—15, co czyni ciężar rocznych annuitetów stopniowo z roku na rok rosnący, a dochodzący po tym lat szeregu do 4¼ milionów złr. w. a.

Dopiero tak zakreślona akcja pomocnicza państwa dawałaby możność należytego u nas rozwinięcia akcji krajowej w myśl ustawy z dnia 17. lipca 1893 r. o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych.

Co do szczegółów sformułowania przesłanej J. E. p. Ministrowi handlu opinii Wydziału krajowego tak w przedmiocie finansowej pomocy państwa i jej sposobów, jak w kwestyi innych zasad dla mającej opracować się nowej ustawy państwowej o koncesjonowaniu kolei lokalnych, tudzież dla odnośnych rozporządzeń ministeryalnych, powołujemy się na wymieniony powyżej alegat C.

Uchwałą z dnia 19. maja 1893. Wysoki Sejm postanowił:

1) polecić Wydziałowi krajowemu, by tenże przeprowadził ostateczne rokowania z c. k. Rządem w sprawie objęcia przez Rząd programem budowy kolei Halicz-Ostrów-(Tarnopol) także odnog do Brzeżan i Podhajec — oraz rokowania z interesantami co do odpowiednich ofiar na rzecz budowy pomienionej sieci kolejowej.

2) Upoważnić Wydział krajowy, by do kosztów budowy powyższej kolei przyczynił się subwencją bezzwrotną, któraby łącznie z ofiarami interesentów nie przenosiła sumy jednego miliona złr. w. a. i wydatek przypadający na fundusz krajowy pokrył w sposób przewidziany krajową ustawą o popieraniu kolei niższorzędnych.

W wykonaniu powyższej uchwały zwrócił się Wydział krajowy przedewszystkiem do interesentów celem uzyskania od nich oświadczeń co do wysokości datków, jakieby na pomieniony cel byli gotowi ze swej strony zapewnić, a zarazem zaprosił ich do licznego zgromadzenia się przy komisji naznaczonej przez c. k. Namiestnictwo na d. 20. lipca 1893 r. w Brzeżanach, której przedmiotem w myśl odnośnego reskryptu c. k. Ministerstwa handlu było nie tylko przeprowadzenie rewizji trasy kolei Halicz-Ostrów z odnogami do Brzeżan i Podhajec, ale także wzięcie pod rozwagę i omówienie trasy kolejowej Chodorów-Rohatyn-Podwysokie, co do których gen. Dyrekcya austr. kolei państwowych przeprowadziła studia techniczne. Do tej komisji wydelegował Wydział krajowy dwóch członków ze swego grona, których zadaniem było z jednej strony rozpatrzenie się w projektach na miejscu, albowiem po dziś dzień jeszcze c. k. Rząd nie udzielił odnośnych projektów do przejrzania, — z drugiej strony porozumienie się z interesantami i przy ich udziale powzięcie świadomości, o ile projektowane przez c. k. Rząd kierunki tras kolejowych odpowiadają potrzebom miejscowym, a to w tym celu, aby Wydział krajowy mógł w myśl polecenia Wysokiego Sejmu przeprowadzić następnie ostateczne rokowania z c. k. Rządem, oparte na konkretnych podstawach. Tak z relacyj i oświadczeń interesentów jakoteż z badań i pertraktacyi, przeprowadzonych w czasie wspomnianej komisji przez delegatów Wydziału krajowego, okazało się, że trasa proponowana przez c. k. Rząd z Halicza na Podwysokie, Mieczyszców, Potutory do Ostrowa z odnogami Potutory-Brzeżany i Kozowa-Podhajec nie odpowiada, a w najlepszym razie odpowiada tylko w małym stopniu potrzebom okolicy Brzeżańsko-Podhajeckiej, z którego to powodu ofiarność interesentów na rzecz owej trasy zamyka się w granicach nader skromnych i bynajmniej nie odpowiadających oczekiwaniom, wyrażonym podczas dyskusyi przeprowadzonej w tym przedmiocie na posiedzeniu Wysokiego Sejmu z dnia 19. maja 1893 r.

Główne zarzuty polegają w tem, że pierwotne projektowania trasa z Halicza na Litwinów (Rudniki) do Potutor, zastąpiona została trasą z Halicza na Podwysokie, Mieczyszców do

*) Można by liczyć średnio po 25—30.000 złr. w. a., — lecz ze względu na większe wymagania jakie państwo w wielu wypadkach co do budowy kolei lokalnych stawia, wyższa cyfra średnia musi być przyjętą.

Uchwała w sprawie pomocy kraju na rzecz budowy kolei lokalnej, któraby Brzeżany i Podhajec połączyła z kolejami Czerniowiecką i Karola Ludwika (Sprawa kolei Halicz-Tarnopol z odnogami).

Potutor, zatem trasą bardzo odsuniętą od Podhajec, w znacznej części przybliżoną równolegle do szlaku kolei Lwowsko-Czerniowieckiej, zostawiającą raz na zawsze Brzeżany na swym boku, a wymagającą dla połączenia Podhajec, budowy odnogi z Potutor na Litwinów do Podhajec 23 klm. długiej, wówczas gdy przy trasie pierwotnej wystarczyłoby zbudować odnogę z Litwinowa lub Rudnik do Podhajec tylko 9 do 10 klm. długą, w którym to wypadku okolica Podhajecka zyskałaby zarazem korzystniejszą pod każdym względem komunikacją.

Bardzo ważną, a pomijającą najżywotniejsze interesy Brzeżan i Podhajec okolicznością jest to, że zaniechawszy kierunek główny z Potutor na Litwinów do Halicza i zastąpiwszy go kierunkiem zdążającym z Potutor przez Mieczyszczów w stronę zachodnią aż do Podwysokiego, nie powziął c. k. Rząd postanowienia ce do równoczesnej budowy linii z Podwysokiego na Rohatyn do Chodorowa.

Z tych to powodów ofiarność interesentów zamyka się w tak szczupłych granicach, że na rzecz projektowanej przez c. k. Rząd budowy kolei Halicz-Podwysokie-Ostrów z odnogami Potutory-Brzeżany i Kozowa-Podhajec dosięgała ona zaledwie sumy łącznej 25.000 złr. a względnie pod pewnymi warunkami 32.500 złr.; w razie zaś zastąpienia odnogi Kozowa-Podhajec odnogą Potutory-Podhajec, zbiorowa ofiarność interesentów na rzecz pomienionej sieci dochodzi do sumy 53000 złr. a względnie pod pewnymi warunkami 60.500 złr. w. a.

Ponieważ najwymowniejszy objaw opinii co do odpowiednich dla okolicy kierunków tras kolejowych stanowi stopień ofiarności interesentów w poparciu budowy kolei podług odnośnych kierunków, uważamy przeto za stosowne przedstawić w następującej tabelce wyniki zebrane w interesującym obecnie wypadku:

W razie budowy linii	Klm.	Ofiarność interesentów dosięga	t. j. średnio na 1 klm.
1) Halicz-Podwysokie-Potutory-Tarnopol z odnogami: a) Kozowa Podhajce b) Potutory Brzeżany	128	25.000 złr. w. a. względnie 32.500 złr. w. a.	195 do 254 złr. w. a.
2) Halicz-Podwysokie-Potutory-Tarnopol z odnogami: a) Potutory-Podhajce b) Potutory-Brzeżany	132	53.000 złr. w. a. względnie 60.500 złr. w. a.	401 do 459 złr. w. a.
3) Halicz-Podwysokie-Kurzany-Brzeżany-Potutory-Tarnopol z odnogą: Potutory-Podhajce	132	108.000 złr. w. a. względnie 115.500 złr. w. a.	818 do 875 złr. w. a.
4) Halicz-Litwinów-Potutory-Tarnopol z odnogami: Rudniki-Podhajce Potutory-Brzeżany	116	75.000 złr. w. a. względnie 82.000 złr. w. a.	646 do 711 złr. w. a.
5) j. w. ale bez odnogi: Potutory-Brzeżany	109	65.000 złr. w. a. względnie 72.500 złr. w. a.	596 do 665 złr. w. a.
6) Chodorów-Rohatyn-Podwysokie	44	34.500 złr. w. a. w notach	784 złr.w.a.
7) Chodorów - Podwysokie -Brzeżany-Potutory	69	104.500 złr. w. a.	1514 złr. w. a.
8) Chodorów - Podwysokie - Brzeżany-Potutory-Tarnopol z odnogą: Potutory-Podhajce	145	142.500 złr.w.a. względnie 150.000 złr. w. a.	488 do 1034 złr. w. a.

Zauważyć nadto należy, że na rzecz proponowanej przez gminę Brzeżany warjanty z Potutor na Brzeżany i Kurzany do Podwysokiego w miejsce trasy z Potutor na Mieczyszców do Podwysokiego z odnogą Potutory-Brzeżany, oświadczenia interesentów wynoszą 70.000 złr. w. a. t. j. średnio 3.889 złr. w. a. na 1 klm. w czym największą ofiarności okazało miasto Brzeżany, oświadczając gotowość przyczynienia się w tym wypadku sumą 40.000 złr. w. a. do kosztów budowy.

Odnosnie do powyżej podanej tabelki zaznaczyć jeszcze należy, że jeżeli chodzi o wykazanie ofiarności interesentów wyłącznie na rzecz budowy odnóg przez c. k. Rząd projektowanych, to ofiarności ta na wypadek budowy odnogi Potutory-Brzeżany wynosi tylko 10.000 złr. w. a., na wypadek budowy odnogi Kozowa-Podhajce tylko 5.000 złr. w. a., a na wypadek budowy odnogi Potutory-Podhajce 33.000 złr. w. a.

Nie mogąc żadną miarą uznać datków na rzecz projektowanych przez c. k. Rząd odnóg za odpowiednie, ani też popierać kierunków trasy rządowej w ogóle, delegaci Wydziału krajowego ograniczyli się do złożenia następującego oświadczenia w protokóle komisji rewizji trasy:

„Delegaci Wydziału krajowego zgadzają się na zmianę trasy odnogi, mającej połączyć miasto Podhajce z projektowaną przez c. k. Rząd linią główną w ten sposób, aby odnoga ta łączyła miasto Podhajce ze stacją w Potutorach a nie w Kozowie. Co do propozycji reprezentacji powiatu Brzeżańskiego i miasta Brzeżan, aby zamiast odnogi Potutory-Brzeżany, poprowadzić główną kolej z Potutor na Brzeżany do Podwysokiego, to delegaci Wydziału krajowego uznają, że życzenie powiatu Brzeżańskiego i gminy Brzeżan jest uwzględnienia godne, wszelako wobec okoliczności, że propozycja tej zmiany trasy jest nową, trasa ta nie jest zbadaną, a podpisani delegaci nie mają instrukcji, przeto podpisani stanowczo oświadczyć się nie mogą i decyzyję w tym względzie pozostawić muszą Wydziałowi krajowemu. Przeciw projektowanej trasie kolei z Chodorowa na Rohatyn do Podwysokiego nie mamy nic do zaznaczenia; owszem uważamy za bardzo pożądaną, aby kolej ta w jak najkrótszym czasie wybudowaną została, gdyż tego domagają się interesa wszystkich trzech powiatów i w ogóle całego kraju“.....

Wobec polecenia Wysokiego Sejmu, aby Wydział krajowy przeprowadził ostateczne rokowania z c. k. Rządem w sprawie budowy kolei Halicz-Tarnopol z odnogami do Brzeżan i Podhajec — która to budowa miałaby w pewnej mierze zaspokoić intencje uchwał Wysokiego Sejmu co do stworzenia kolei lokalnej, mającej w celach ekonomicznych połączyć Brzeżany i Podhajce z kolejami Czernowiecką i Karola-Ludwika — odniósł się Wydział krajowy następnie do J. E. Pana Ministra handlu z przedstawieniem za pośrednictwem c. k. Namiestnictwa, że deklarowanych przez interesentów ofiar żadną miarą za odpowiednie uznać nie może, a czując się przez to w obowiązku ponownego odniesienia się w tej sprawie do Wysokiego Sejmu, nie może też przedstawić c. k. Rządowi jakichkolwiek konkretnych oświadczeń co do pokrycia subwencji z funduszu krajowego, w myśl ustawy krajowej o kolejach lokalnych z dnia 17. lipca 1893, na budowę projektowanej przez Rząd kolei.

Nie przedkładając J. E. Panu Ministrowi szczegółowo swych żądań, gdyż życzenia interesentów w ogóle są c. k. Rządowi znane, zaznaczył jednak Wydział krajowy, że punkt ciężkości tych żądań leżałby w objęciu dalszemi rokowaniami równoczesnego połączenia projektowanej sieci z Chodorowem. W końcu upraszał Wydział krajowy J. E. Pana Ministra o udzielenie stanowczego oświadczenia tak co do połączenia Brzeżan, względnie Podwysokiego, z Chodorowem, jak co do uczynienia zadość innym życzeniom interesentów, a to w tym celu, aby Wydział krajowy mógł wystąpić przed Wysokim Sejmem już nie z nadziejami lub przypuszczeniami, ale z ściśle określonymi pozytywnymi datami i wnioskami.

Odpowiedź J. E. Pana Ministra handlu z d. 29. listopada 1893 wyraża odmienne od Wydziału krajowego zapatrywanie się na uchwałę Wysokiego Sejmu z dnia 19. Maja 1893 r. co do poleconych Wydziałowi krajowemu rokowań z interesentami o odpowiednie z ich strony ofiary i ostatecznych z c. k. Rządem rokowań w przedmiocie trasy. Reskrypt ten J. E. pana Ministra handlu, w związku z uchwalonym przez Radę Państwa projektem ustawy dotyczącym budowy kolei żelaznej Halicz-Ostrów z odnogami, będzie przedmiotem oddzielnego sprawozdania Wydziału krajowego.

Tu już atoli uważa Wydział krajowy za stosowne zaznaczyć, że według świeżo przez obie Izby Rady państwa uchwalonego projektu ustawy w przedmiocie budowy kosztem skarbu państwa kolei głównej — drugorzędnej Halicz-Podwysokie-Mieczyszców-Potutory-Ostrów z odnogami z Potutor do Brzeżan i Podhajec, budowa tychże dwu odnóg o łącznej długości 30 klm. zależną jest od zapewnienia na jej rzecz przez kraj i interesentów subwencji bezzwrotnej w wysokości 1 miliona złr.

Osobną odezwą z dnia 2. września 1893 odniósł się Wydział krajowy do c. k. Rządu z prośbą o udzielenie mu dwukrotnie przed tem żądanych elaboratów dotyczących się projektowanej kolei Halicz-Tarnopol z odnogami do Brzeżan i Podhajec, z których pierwsza miała być ewentualnie przedłużoną do Chodorowa. W istocie brak potrzebnych dat urzędowych i operatów nie tylko utrudnił znacznie Wydziałowi jego zadanie przy komisji rewizji trasy, ale nadto niedozwala mu gruntowniej zbadać sprawy tak w celu dalszych rokowań z c. k. Rządem, jak w celu szczegółowego przedstawienia jej przed Wysokim Sejmem. Zarazem domagał się Wydział krajowy udzielania mu w przyszłości na własność w odpowiednim czasie przed komisją urzędową, jednego egzemplarza operatu każdej projektowanej przez Rząd kolei, któraby miała być w myśl ustawy krajowej o kolejach lokalnych przez kraj popartą.

Jakkolwiek skutkiem tej ponownej odezwy naszej oznajmił J. E. Pan Minister handlu, że polecił gen. Dyrekcji kolei państwowych, ażeby operaty kolei Halicz-Tarnopol z odnogami sporządziła dla udzielenia ich Wydziałowi krajowemu, to jednak nie widział się spowodowanym obecnie do wydania ogólnego zarządzenia w przedmiocie drugiego punktu naszego żądania, nadmienając, że zarząd państwowy co do budowy kolei przez siebie projektowanych, nie zaniecha udzielić Wydziałowi krajowemu odnośnych dat i dokumentów, potrzebnych do ocenienia pewnego danego projektu lub istotnych jego zmian.

Z warunków, pod którymi Wysoki Sejm uchwałą z 5. kwietnia 1890 r. przyznał dla sieci kolei wschodnio-galicyjskich subwencyę w sumia 500.000 zł. w. a. w zamian za akcyje zakładowe, dotychczas dopełnionym został tylko warunek b) co do zagwarantowania przez państwo 4% docho-
 Subwencya krajowa w sumie 500,000 zł. w. a. na rzecz budowy kolei wschodnio galicyjskich (podolskich.)

du i umorzenia dla obligacyi pierwszeństwa i akcyi pierwszeństwa, gdyż ustawą państwową z dnia 8. kwietnia 1893 r. (Dz. u. p. nr. 19) przyznaną została ta gwarancya dla 9,000.000 zł. w. a. w obligacyach pierwszeństwa i dla 1,000.000 zł. w. a. w akcyjach pierwszeństwa. pod warunkiem dostarczenia łącznie przez fundusz krajowy galicyjski i przez interesentów sumy 1,000.000 zł. w. a. w zamian za akcyje zakładowe.

Niedopełnionymi dotychczas zostały dalsze warunki powołanej uchwały Wysokiego Sejmu :

- c) że przed rozpoczęciem budowy kolei zapewnioną zostanie wpłata całego kapitału, potrzebnego na zupełne wykończenie całej budowy;
- d) że przed rozpoczęciem budowy złoży przedsiębiorstwo deklaracyą, iż pomieniona kolej budowaną będzie ile możności siłami krajowemi;
- e) że budowa powyższej kolei zostanie rozpoczętą najpóźniej w roku 1893.

Stan rzeczy, dotychczas Wydziałowi krajowemu wiadomy w sprawie tych kolei, jest następujący :

Z pisma c. k. Ministerstwa handlu z dnia 12. Lipca 1893. roku do Wydziału krajowego i z dołączonych doń alegatów wynika, iż udzielenie koncesyi na budowę rzeczonych kolei starającemu się o nią konsorcyum Władysława br. Baworowskiego i Sp., zależnem było już tylko: 1) od złożenia c. k. Namiestnictwu we Lwowie zeznanych w prawomocnej formie przez interesentów deklaracyi na pełną i terminową wpłatę podpisanych przez nich akcyj zakładowych, gdyż za deklarowane przez interesentów w inny sposób ofiary, przyjmowało c. k. Ministerstwo handlu ofiarowaną przez konsorcyum do wysokości 100,000 złr. w. a. porękę; 2) od zawarcia przez konsorcyum układu z c. k. generalną Dyrekcją kolei państwowych tak o budowę jak i o zarząd kolei wschodnio-galicyjskich.

Równocześnie c. k. Ministerstwo handlu stawiało warunek, by konsorcjum przedsięwzięło potrzebne kroki, iżby zaraz po udzieleniu koncesyi ukonstytuowanem zostało towarzystwo akcyjne dla tych kolei, któreby na razie (*bis auf Weiteres*) siedzibę miało w Wiedniu, oraz by wystawiło mającej się przez c. k. Ministerstwo wskazać osobie generalne pełnomocnictwo do wykonywania wszystkich przez konsorcjum dopełnić się mających czynności aż do chwili ukonstytuowania się towarzystwa akcyjnego.

Ozy, i o ile, konsorcjum, o którym mowa, warunków powyższych względem c. k. Rządu dotychczas dopełniło, nie jest Wydziałowi krajowemu wiadomem. Nie jest również Wydziałowi krajowemu wiadomem, iżby udzieloną już została koncesya.

Nie zaszła przeto potrzeba wykonania uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 5. kwietnia 1892 roku co do wypłaty subwencji krajowej w sumie 500.000 zł. w. a. Ponieważ zaś skutkiem nierozpoczęcia budowy w r. 1893 pomieniona uchwała Wysokiego Sejmu w myśl ustępu e) tem samym zgasała, odniósł się Wydział krajowy w tym względzie do rzezonego konsorcjum z żądaniem przedstawienia obecnego stanu sprawy koncesyi, przyczem oświadczył, iż w razie wniesienia przez konsorcjum podania o ponowienie uchwały sejmowej z dnia 5. kwietnia 1892 r., Wydział krajowy przedstawi w tym przedmiocie odpowiednie wnioski Wysokiemu Sejmowi.

Ze względu, że siedziba utworzyć się mającego dla kolei wschodnio-galicyjskich (podolskich) towarzystwa powinna znajdować się w kraju, wniósł Wydział krajowy w tym przedmiocie do c. k. Ministerstwa handlu przedstawienie, na które wszakże dotąd odpowiedzi nie otrzymał.

Sprawę tę poruszy Wydział krajowy w oddzielnem sprawozdaniu, które Wysokiemu Sejmowi w tym przedmiocie przedłoży, skoro nadejdzie odpowiedź na wspomniane powyżej pismo, wy stosowane do konsorcjum starającego się o koncesyę na koleje podolskie.

Wniesione w czasie ostatniej sesyi sejmowej petycje w liczbie 12 o subwencyonowanie lub budowę 7 linii kolejowych, o których mowa poniżej, nie dają podstawy do przedłożenia Wysokiemu Sejmowi odpowiedniego wniosku w tej mierze, a to w skutek zupełnego braku dat i warunków przepisanych ustawą krajową z dnia 17. lipca 1893, jaki te petycje przedstawiają.

1) Linija Szeparowce-Delatyn. Do L. S. 163/93 (123) i 145/93 (107) wniosła Rada miejska w Kołomyi, tudzież Towarzystwo kupców i przemysłowców w Kołomyi petycyę o subwencyę krajową 120 tysięcy zł. w 12 ratach na rzecz budowy pomienionej kolei lokalnej. Już w poprzednim sprawozdaniu z czynności departamentu IV. po koniec roku 1892 Wydział krajowy przedstawił odnośnie do uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 5. kwietnia 1892, że oznajmił Drowi L. Goldfarbowi, ówczesnemu reprezentantowi spółki zamierzającej przyprowadzić do skutku budowę kolei Szeparowce-Delatyn, iż nie mogąc uznać przedłożonego projektu za dostateczny i dojrzały, nie może też Wysokiemu Sejmowi przedstawić wniosku w tej sprawie i odracza zbadanie projektowanej kolei do chwili, w której po przeprowadzeniu rewizyi trasy przez komisję urzędową, spółka przedłoży Wydziałowi krajowemu — oprócz żądanych dat i dowodów — taki elaborat, jaki służy do zarządzenia rewizyi trasy. W załatwieniu wyżej wymienionych petycyj do L. S. 145/93 i 163/93 powołał się nadto Wydział krajowy na ustawę krajową z dnia 17. Lipca 1893 r. co do warunków, w jakich kraj poparcia swego projektowanym kolejom lokalnym udzielić może. Od tego czasu stosunki zmieniły się tylko o tyle, że rewizya trasy pomienionej kolei odbyła się 5. i 6. czerwca 1893 r., spółka nie wniosła jednak dotychczas ani żadnego projektu, ani żądanego nowego podania do Wydziału krajowego.

2) Linija Tłumacz-Horodenka, ewentualnie Tłumacz-Chocimierz-Obertyn-Gwoździec. Zarząd cukrowni „Gumiński, Volter i Spółka“ w Tłumaczu wniósł do L. S. 1165/93 (848) prośbę o subwencyę w wysokości 30%, i pożyczkę bezprocentową w wysokości drugich 30% kosztów zamierzonej budowy kolei wązkotorowej z Tłumacza do Horodenki, które według tejże petycji miały by wynosić około 260.000 względnie około 400.000 zł. Wobec zupełnego braku operatu

Uchwały, które-
mi przekaza-
no Wydziało-
wi krajowemu
do załatwienia
petycje o sub-
wencyonowa-
nie lub budo-
wę poszczegól-
nych kolei do
L. S. 107, 123,
193, 571, 577,
708, 732, 733,
759, 784, 793,
i 848.

oraz szczegółów, dotyczących się projektowanej kolei, Wydział krajowy oznajmił petentom, że nie może ocenić, czy i o ile budowa pomienionej kolei zasługiwałaby na poparcie ze strony kraju.

Mieszkańcy miasteczek Obertyna, Chocimierza, Gwoździec i okolicy wnieśli do L. S. 755/93 (577) petycję o uchwalenie budowy kolei lokalnej Tłumacz-Chocimierz-Obertyn-Gwoździec. W załatwieniu tej petycji powołał się Wydział krajowy na ustawę krajową z dnia 17. lipca 1893 r. co do warunków, w jakich kraj udzielić może poparcia swego kolejom lokalnym.

3) Linia z Rozwadowa do którejkolwiek stacyi szlaku kolejowego Rzeszów-Jarosław, ewentualnie linia z Rozwadowa do Przeworska z odnogą Rzeszów-Rudnik. W sprawie udzielenia subwencji krajowej na budowę pomienionej kolei wniósł Wydział powiatowy w Nisku dwie petycje do Wysokiego Sejmu, mianowicie do L. S. 743/93 (571) i 1021/93 (759). Z tych samych powodów co w petycjach powyżej wymienionych Wydział krajowy ograniczył się w załatwieniu podań Wydziału powiatowego w Nisku do powołania się na odnośne postanowienia ustawy krajowej z dnia 17 lipca 1893 r.

4) Linia Kalwarya-Myslenice-Bochnia. Petycje Wydziału powiatowego w Myslenicach do L. S. 260/93 (193) i gminy Myslenice do L. S. 991/93 (733) o uznanie potrzeby i przyrowadzenie do skutku budowy tej kolei, załatwił Wydział krajowy jak wyżej.

5) Linie: a) z Chyrowa lub Sambora do Hrebenowa, b) z Ustrzyk dolnych do Hrebenowa, c) z Drohobycza do Turki. O uwzględnienie potrzeby budowy wymienionych kolei i uwzględnienie powiatu Turczańskiego przy uchwaleniu ustawy o kolejach lokalnych, wniosły petycje do Wysokiego Sejmu: Wydział powiatowy w Turce L. S. 946/93 (708) i Wydział powiatowy w Staremieście L. S. 990/93 (732). Załatwiono jak wyżej.

6) Sieć kolei lokalnych na Pokuciu. Gmina miasta Śniatyna wniosła petycję do L. S. 1075/93 (793) o objęcie jej projektem sieci kolei lokalnych. W załatwieniu tej petycji Wydział krajowy oświadczył Wydziałowi powiatowemu w Śniatynie, iż Wysoki Sejm pozostawia inicjatywie prywatnej projektowanie i szczegółowe opracowanie projektów kolei lokalnych.

7) Linia Zborów-Buczacz-Uścieszko. Pp. Romuald Moraczewski, Jerzy hr. Borkowski, Zofia Baronowa Czechowiczowa, Kalikst książę Poniński, i inżynier Łukasz Bodaszewski wnieśli prośbę do L. S. 1061/93 (784), ażeby Wysoki Sejm: a) porучzył Wydziałowi krajowemu bliższe rozpatrzenie i zbadanie wyżej proponowanej linii, tudzież postawienie pozytywnego co do tej linii wniosku; b) poparł u Rządu wniesioną przez nich prośbę o udzielenie zezwolenia na roboty przygotowawcze. W załatwieniu tej petycji oznajmił Wydział krajowy interesowanym pod adresem inżyniera Bodaszewskiego, że a) celem przedstawienia jakiegokolwiek wniosku Wysokiemu Sejmowi musiałby Wydział krajowy poprzednio zbadać odnośne elaboraty techniczne i komercyjne, których jednakże petenci nie przedłożyli, zwłaszcza, że nie otrzymali jeszcze od Rządu zezwolenia na roboty przygotowawcze; b) że prośby wnoszone do Rządu o zezwolenie na roboty przygotowawcze dla tras kolejowych, nie wymagają i nie potrzebują poparcia ze strony krajowych władz autonomicznych.

W odpowiedzi na odezwę Wydziału krajowego o spowodowanie jak najrychlejszego udzielenia mu elaboratu sporządzonego przez generalną dyrekcję kolei państwowych, obejmującego badania wstępne co do projektu kolei od dworca kolejowego do salin w Kałuszu, oznajmiło c. k. Namiestnictwo, że według pisma c. k. generalnej dyrekcji austriackich kolei państwowych z 27. lutego 1893, tak dla kolei dowozowej do salin w Kałuszu jak i dla kolei do salin w Bolechowie, Drohobyczu i Stebniku nie sporządzono żadnego projektu, lecz przeprowadzono tylko ogólne studia, wskutek czego generalna Dyrekcya nie może podać żadnych dat odnoszących się do projektu.

Co się tyczy kolei ze Stryja na Brzeżany do Tarnopola, przedstawiamy jej sprawę w ustępie następnym, dotyczącym kolei Halicz-Tarnopol.

Co do reszty spraw uchwałą z d. 5. kwietnia 1892 przekazanych Wydziałowi krajowemu, nie zmienił się w niczem stan rzeczy określony w przeszłorocznem sprawozdaniu, t. j. że odnośne konsorcya nie przedłożyły Wydziałowi krajowemu dotychczas żadnego z żądanych materiałów ani nowych podań nie wniosły.

Uchwała z d. 5
Kwietnia 1892
w sprawie
wniosku po-
sta Antonie-
wicza co do
budowy kolei
lokalnej do sa-
lin w Kałuszu
i w sprawie
petycji o po-
parcie budo-
wy kolei ze
Stryja na Brze-
żany do Tar-
nopola, z Ko-
lomyji do Za-
leszczyk i z
Przybówki na
Duklę do gra-
nicy węgier-
skiej

Używanie dróg publicznych nierządowych do budowy i ruchu kolei żelaznych.

Celem wydania norm ogólnych, które mają być przestrzegane przy stosowaniu ustawy krajowej z d. 23. Stycznia 1891 (Dz. u. kr. Nr. 20) o używaniu dróg publicznych nierządowych do budowy kolei żelaznych i prowadzenia na nich ruchu, oraz do innych celów powszechnej użyteczności, udzielił Wydział krajowy odezwą z dnia 12. Grudnia 1892 wypracowany w biurach jego projekt odnośnych norm ogólnych c. k. Prezydium Namiestnictwa do zaopiniowania.

Ponieważ w sprawie tej nieotrzymaliśmy dotychczas odpowiedzi, a zaszła już w kilku wypadkach potrzeba udzielenia zezwolenia na użycie drogi publicznej nierządowej do budowy kolei żelaznej, przeto w wypadkach tych Wydział krajowy starał się tylko stosować ile możliwości zasady przedstawione w pomienionym projekcie norm ogólnych.

Następującym przedsiębiorstwom udzielił Wydział krajowy zezwolenia na używanie dróg publicznych nierządowych do budowy i ruchu niżej wymienionych kolei żelaznych :

1° PP. Antoniemu i Maryi Batkom w Zakrzówku na użycie drogi powiatowej i gminnej pod kolej konną wąskotorową od kamieniołomu w Zakrzówku do prawego brzegu Wisły przy ujściu Wilgi (powiat Wielicki).

2° Zarządowi dóbr Rozwadowskich ks. Hieronima Lubomirskiego na użycie dróg gminnych pod kolej konną wąskotorową od lasu w Rzeczycy długiej do prawego brzegu Sanu (powiat Tarnobrzeski).

3° P. Stanisławowi Szczepanowskiemu na użycie dróg powiatowej i gminnych pod górnica kolej konną wąskotorową z kopalni węgla w Dżurowie do przystanku Widynów kolei Lwowsko-Czerniowieckiej (powiat Śniatyński).

4° Cukrowarui „Gumiński, Volter i Ska“ w Tłumaczu na użycie części drogi krajowej Tłumacz-Zaleszczyki, tudzież dróg i placów gminnych w obrębie miasta Tłumacza i gminy Gruszki pod kolej konną wąskotorową z cukrowni w Tłumaczu do granicy gminy Jezierzan.

5° Michałowi Aderowi na używanie drogi krajowej Zakliczyn-Sącz-Niedzica w Jazowsku na przeciąg lat trzech pod budowę kolei konnej wąskotorowej od brzegu rzeki Dunajca do tartaku parowego w Jazowsku (powiat Nowosądecki).

Następujące komisye w sprawie nowych linii kolejowych odbyły się w r. 1893 przy udziale delegatów Wydziału krajowego lub też upoważnionych przez nas Wydziałów powiatowych :

1) Dnia 30. maja obchód administracyjny projektowanej kolei konnej wąskotorowej z cukrowni w Tłumaczu do granicy gminy Jezierzan.

2) Dnia 5. czerwca rewizya trasy kolei lokalnej o normalnym torze z Szeparowiec do Delatyna.

3) Dnia 13. lipca rewizya trasy kolei przemysłowej Łupków-Cisna o torze normalnym.

4) Dnia 20. lipca rewizya trasy kolei Halicz-Ostrów z odnogami do Brzeżan i Podhajec.

5) Dnia 16. sierpnia obchód administracyjny kolei dowozowej o normalnym torze od kolei Czerniowieckiej do placu wystawy krajowej we Lwowie.

6) Dnia 21. września rewizya trasy kolei Gorlice-Ropa-Konieczna.

7) Dnia 7. października obchód administracyjny toru dowozowego ze stacyi w Samborze do położonych w pobliżu składów firmy „Jan Liebig i Spka“.

8) Dnia 9. października obchód administracyjny konnego toru dowozowego ze stacyi Zator do szutrowiska nad Skawą.

9) Dnia 16. listopada obchód administracyjny części szlaku od klm. 0'00 do klm. 5'69 kolei Stanisławów-Woronianka.

10) Dnia 21. listopada komisya w sprawie doprowadzenia wody do stacyi i w sprawie projektowanych budynków kolei Stanisławów-Woronianka.

11) Dnia 16. grudnia komisya w sprawie projektowanej konnej kolei wąskotorowej od stacyi w Marcinkowicach do kopalni nafty w Kłęczanach.

Komisye urzędowe w sprawie nowych linii kolejowych.

Przedstawiwszy ogólny obraz czynności swoich w przedmiocie popierania niższorzędnych kolei żelaznych — Wydział krajowy uprasza:

Wysoki Sejm

raczy uchwalić:

Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności dotyczących popierania niższorzędnych kolei żelaznych za czas od maja po koniec grudnia 1893.

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

We Lwowie dnia 31. grudnia 1893.

Eustachy Sanguszko w. r.

Marszałek krajowy.

Sprawozdawca:

Edward Jędrzejewicz w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Koleje lokalne projektowane.

Data przedwstępnej koncesyi	Kierunek trasy	Na czyje imię udzielono przedwstępną koncesyę	Długość w przybliżeniu km.
Projekta dawniejsze.			
4/8 1890	Kalwarya-Myślenice-Dobczyce-Gdów-Bochnia	Edward Uderski, Ludwik Seelig i Gustaw Dobiński	58
5/7 1891	Trzebinia-Regulice-Alwernija-Okleśnica-Ryczów-dolina Skawy-Wadowice-Skawce (rewizya trasy odbyła się 22/8 1892. Rząd oświadcza gotowość udzielenia koncesyi, lecz pomocy ze strony państwa odmawia.)	Juliusz Siegler von Eberswald	52
9/7 1891	Dukla-Krosno-Przybówka (Odnowiono 24/11 1891. Rewizya trasy odbyła się 11/6 1892).	August Lewakowski	34
17/9 1891	Szczakowa-Chrzanów-Ryczów (Zezwolenie odnawiane kilkakrotnie.)	Lindheim et C ^o w Wiedniu	40
29/10 1891	Chabówka-Nowy Targ-Zakopane, Nowy-Targ-Maniów-Starawieś, Nowy Sącz-Krościenko-Maniów	Michał Ader, Apolinary Dziewolski i Goldlust et C ^o .	45 28 60
8/11 1891	Szeparowce-Kniaźdwór-Iwanowce - Sadzawka-Łanczyn-Dobrotów-Delatyn (Odnowiona 8/5 1892. Rewizya trasy odbyła się 8/6 1893.)	Dr. Leon Goldfarb w Kołomyi	27
14/11 1891	Zabłotów- (ewent. Wołozkowce) Bełeżuja-Toporowce-Jasieniów polny-Zaleszczyki z odnogą do Horodenki	Stanisław Szczepanowski i Bolesław Długoszewski	50 5
Projekta nowe.			
15/4 1892	Komańcza-Cisna Rewizya trasy odbyła się 13/7 1893.)	Herman Czezc v. Lindewald i Falter et Dattner	26
17/5 1892	Żmigród-Krempna-Kotań-Lipna-Konieczna	Dr. Karol Lewakowski	27

Data przedwstępnej koncesyi	Kierunek trasy	Na czyje imię udzielono przedwstępną koncesyę	Długość w przybliżeniu w km.
17/5 1892	Dukla-Żmigród-Rozdziele-Gorlice	Dr. Karol Lewakowski	39
17/5 1892	Jasło-Osiek-Żmigród	" " "	20
2/7 1892	Gorlice-Ropa-Ujście ruskie-Konieczna (Odnów. 10/5 1893. Rewizya trasy odbyła się 21 do 25/9 1893).	Wojciech Biechoński i Dr. Karol Neumann	43
9/8 1892	Przeworsk-Urzejowice-Kauczuga-Manasterz-Jawornik-Szklary-Bachórz-Międzybrodzie-Sanok (wąskotorowa.)	Dr. Karol Lewakowski	75
25/8 1892	Synowódzko wyżne-Korczyn-Kruszelnica-lasy skarbu Korczyńskiego i Kruszelnickiego	Andrzej ks. Lubomirski	10
3/12 1892	Rzeszów-Zalesie-Tyczyn-Borek-Błażowa-Lubno-Dynów (wąskotorowa.)	Dr. Karol Lewakowski	35
16/12 1892	Dukla-Barwinek (kolej dowozowa)	" " "	17
2/1 1893	Szeparowce-Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki z odnogą z Horodenki do Dniestru naprzeciw Uściczka	Jakób br. Romaszkan, Sobiesław hr. Mieroszowski, Stefan Zakrzewski i Stefan Grudziński	64 14
28/1 1893	Zakopane-Nowy Targ-Szczawnica-Stary Sącz (wąskotorowa.)	Dr. Karol Lewakowski	100
20/2 1893	Nowy Targ-Chabówka (wąskotorowa)	" " "	16
15/3 1893	Chabówka-Nowy Targ-Stary Sącz z odnogami Nowy Targ-Zakopane i Maniowa-Starawieś	Edward Uderski i Teodor Rybak w Krakowie	80 24 13
23/3 1893	Borysław-Stebnik-Gaje wyżne	Stan. hr. Żółtowski	20
12/6 1893	Borki wielkie-Chodaczków-Skałat-Krzywe-Zarubińce-Grzymałów	Leon hr. Piniński, Zyg. br. Romaszkan, Fel. hr. Bolesta Koziembrodzki, Wacław i Michał hr. Baworowscy, Jan Vivien de Châteaubrun, Dr. Maurycy Rozenstock	30
15/7 1893	Kruszelnica-Turka z odnogą z Kropiwnika przez Schodnicę do Borysławia	Adam ks. Lubomirski	70 15
8/8 1893	Lwów-Janów ewentualnie Jaworów	Bank hipoteczny, Wilhelm hr. Siemiński i Roman hr. Potocki	20 26

Data przedwstępnej koncesyi	Kierunek trasy	Na czyje imię udzielono przedwstępną koncesyę	Długość w przybliżeniu klm.
10/8 1893	Peczeniżyn albo Szeparowce do Delatyna wraz z linią Przedmieście nadwórniańskie-Kołomyja	Rada zawiadowcza kolei lokalnych kołomyjskich	26
23/10 1893	Ustrzyki dolne-Ustrzyki górne z odnogą do Boberki (normalnotorowa lub wąskotorowa.)	Kajetan i Ryszard Pizzighelli w Wiedniu	40 6
10/11 1893	Tarnów-Szczucin (wąskotorowa lub normalnotorowa.)	Jan br. Konopka w Brniu	36

Uwaga. Z ogółu tych projektowanych kolei lokalnych łącznej długości około 1.300 km. tracając linie, będące wariantami innych, pozostaje zawsze jeszcze około 1.000 klm., których trasa przeważnie przeprowadzoną już została i o których poparcie przez kraj niewątpliwie ubiegać się będą interesowani. Już więc same dotychczas powstałe projekta szerokich dochodzą rozmiarów. Zaznaczyć przytem należy, iż w liczbie wymienionych wyżej linii, dla których przez c. k. Ministerstwo handlu udzielone było zezwolenie na roboty przygotowawcze, znajduje się 6 linii wąskotorowych o łącznej w przybliżeniu długości 308 km. (226 km. wąskotorowych bezwarunkowo, 82 km. bądź wąskotorowych bądź normalnotorowych według uznania koncesyonaryuszy).



Odпис reskryptu c. k. Ministerstwa handlu z dnia 8. Czerwca 1893.
L. 29170 do Wydziału krajowego we Lwowie.

Der — wie dem löblichen Landessausschusse bekannt — mit Ende dieses Jahres eintretende Ablauf der Wirksamkeit des gegenwärtig in Kraft stehenden Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887 Rgbl. Nr. 81., erheischt im Verein [mit dem in erhöhtem Masse zutage tretenden Bedürfnisse nach einer intensiven staatlichen Förderung des Baues von Localbahnen eine neue reichsgesetzliche Regelung des gedachten Gebietes des heimischen Verkehrswesens.

Bevor nun an die Ausarbeitung der einschlägigen, zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringenden Gesetzesvorlage herangetreten wird, erachte ich es für geboten, im Wege einer Umfrage bei jenen Faktoren, welche ihrerseits bereits Gelegenheit hatten, sich mit der Förderung des Localbahnwesens intensiv zu beschäftigen und in dieser Hinsicht Erfahrungen zu sammeln, jene im gesetzlichen Wege sicherzustellenden, beziehungsweise neu einzuführenden Erleichterungen und Zugeständnisse in Bezug auf die Vorbereitung, die Anlage und den Betrieb von Local- und Strassenbahnen im Einzelnen klarzustellen, auf welche in Fach- und Interessentenkreisen besonderer Werth gelegt wird und welche dahin durch das zu erlassende Gesetz — unter Aufrechterhaltung des Prinzipes der Wahrung der Anpassungsfähigkeit der bezüglichlichen Normen gegenüber den besonderen Fällen — in den administrativen Wirkungskreis der Regierung zu überweisen wären.

Im Hinblick auf die eingehenden Studien, welche der löbliche Landesauschuss dem heimischen Localbahnwesen anlässlich der im Gegenstande eingeleiteten Action des Landes Galizien gewidmet hat, und anknüpfend an die in der letzten Session des galizischem Landtages gefassten Resolutionsbeschlüsse in Betreff der Abänderung des geltenden Localbahngesetzes, beehre ich mich, an Woldenselben das Ersuchen zu richten, die angedenteten Fragen auch seinerseits in Erwägung ziehen und die geschätzte Wolmeinung hierüber thunlichst bald, längstens aber bis 1. August l. J. anher mittheilen zu wollen.

D. w. o.

Odpis pisma Wydziału kraj. z dnia 19. grudnia 1893, L. 30864 do JE. JW^{go} Gundakera hr. Wurmbrand-Stuppach c. k. Ministra handlu we Wiedniu.

Ekscelencyo! Wydział krajowy królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem księstwem Krakowskiem powitał z uznaniem i wdzięcznością odezwę Poprzednika Waszaj Ekscelencyi w Ministerstwie handlu wystosowaną pod dniem 8. czerwca 1893 r. L. 29.170 do Wydziału krajowego w sprawie objawienia opinii o zasadach, wedle których miałby być opracowanym projekt nowej ustawy o koncesyonowaniu kolei lokalnych, upatrywał w niej bowiem wyraz gorliwego starania o zadosyć uczynienie coraz silniej występującej potrzebie intensywniejszego niż dotąd popierania budowy kolei lokalnych przez państwo i z pełną też ufnością widzi obecnie, iż załatwienie doniosłej sprawy, o której owa odezwa traktuje, oddane jest w ręce Waszej Ekscelencyi tak szczerego i doświadczonego opiekuna i rzecznika rozwoju kolei lokalnych.

Przystępując do uczynienia zadość zaszczytnemu wezwaniu, zawartemu w powyżej powołanej odezwie, i wyłuszczenia tych zasad, jakieby miały zdaniem Wydziału krajowego znaleźć wyraz w nowej ustawie, która ma być wydaną w miejsce tracącej z końcem roku 1894. moc obowiązującą ustawy z dnia 17. czerwca 1887 o kolejach lokalnych, zaznaczamy przedewszystkiem, że opinia nasza opierać się musi na rezolucyach w tym przedmiocie przez Wysoki Sejm naszego kraju koronnego na posiedzeniu z dnia 13. maja 1893 r. uchwalonych, które, jakkolwiek już były Wys. Rządowi zakomunikowane, pozwalamy sobie tu ponownie Waszej Ekscelencyi w odpisie przedłożyć, podnosząc, że celem poniżej podanych uwag jest jedynie uzupełnienie i częściowe rozwinięcie tych rezolucyi. Upraszamy tedy Waszą Ekscelencyę, byś raczył jedynie w tym duchu poniżej wyrażone propozycje nasze tłumaczyć i wziąć je pod rozwagę w związku z owemi uchwałami Sejmu.

I.

Nawiązując rzecz do wstępnego ustępu wspomnianych rezolucyj, traktującego o umożliwieniu systematycznego i skutecznego popierania finansowego kolei lokalnych przez państwo w drodze administracyjnej, tudzież do ustępu 6. tychże rezolucyi, w którym podniesiono myśl utworzenia nowego typu państwowych obligów dłużnych, mamy zaszczyt oznajmić, że Wydział krajowy co do tej najważniejszej a do rozwiązania [najtrudniejszej kwestyi, podziela w całej pełni przekonanie wyrażone w powołanej powyżej odezwie poprzednika Waszej Ekscelencyi w urzędzie, iż rozwój sieci kolei lokalnych nie mógłby osiągnąć bez wydatnej pomocy finansowej Państwa tego stopnia, jakiego wymagają długo w tym kierunku zaniedbane ekonomiczne potrzeby ludów Monarchii, i jest zdania, że bez takiej pomocy Państwa, którą uważa za kardynalny warunek dalszego rozwoju, niemogłaby się też rozwinąć skutecznie akcyja tych krajów koronnych, które w myśl krajowych ustaw o popieraniu budowy kolei lokalnych akcyę taką już podjęły lub w przyszłości podejmą.

Zajmując to stanowisko, nie traci jednak Wydział krajowy z oczu tych znacznych a przez Skarb Państwa już ponoszonych ciężarów na cele dróg żelaznych w ogóle i na wszystkie inne ogólnie państwowe zadania i potrzeby, świadom też jest doniosłości sprawy utrzymania równowagi budżeto-

wej dla zachowania powagi Państwa, oceniając należyście wszelkie te względy, które znalazły wyraz w odezwie Wys. c. k. Ministerstwa handlu z dnia 18. lutego 1892. L. 18.991. a przeto sądzi, iż w odpowiedzi swej na kwestyę powyżej poruszoną nie może też nie objawić swej opinii także w sprawie środków, jakichby należało użyć celem zapewnienia odpowiedniej do stosunków i potrzeb finansowej pomocy państwa dla budowy kolei lokalnych.

Przechodząc do szczegółów, nie może Wydział krajowy zalecać oznaczenia w przyszłej ustawie z góry procentowej wysokości udziału Państwa w kosztach budowy kolei lokalnych.

Również niemógłby Wydział krajowy oświadczyć się za przyjęciem w nowej ustawie zasady gwarancyi, dopuszczalnej zdaniem Wydziału krajowego jedynie w pojedynczych wypadkach.

Mając zaś w ogóle na uwadze słuszną zasadę zaznaczoną w powołanej odezwie poprzednika Waszej Ekscellencyi z d. 8. czerwca 1893 r., iż przy ustaleniu zasad nowej Ustawy: „baczyć należy na możność zastosowania jej norm do szczególnych wypadków“ — sądzi Wydział krajowy:

a) Iż dla utworzenia dostatecznych środków na cele skutecznego finansowego popierania przez państwo budowy kolei lokalnych, byłoby wskazaniem ustanowienie osobnych źródeł dochodu. Źródła tych, któreby mogły być na ten cel specjalnie obmyślane, stałe i wyłącznie nań oddane, niewyszczególniamy, sądzimy jednak, że między innymi możnaby tu zaliczyć oszczędności, wynikające w skutek powstania nowych kolei lokalnych w kosztach administracyi pocztowej, dalej w kosztach utrzymania dróg rządowych, eksploatacyi domen państwowych, lasów, kopalni, hut i t. d. Z samej jednak natury powyższych źródeł wypływa, iż wydajność ich, równie jak innych źródeł dochodu, które w tym celu należałoby obmyśleć, nie podobna z góry ocenić, i że nie mogłyby one bynajmniej wystarczyć na zaspokojenie potrzeb odnośnych, a przeto samo przezię rozumie się, iż prócz przeznaczenia w powyżej nakreślony sposób pewnych stałych źródeł dochodu na rzecz funduszu popierania budowy kolei lokalnych byłoby również niezbędnem wstawienie na ten cel w budżet państwa stałej rocznej dotacyi.

b) Z powyżej wymienionych lub zaznaczonych tylko źródeł dochodu winien być zdaniem Wydziału krajowego utworzony państwowy fundusz na cele popierania budowy kolei lokalnych. — Użycie tego funduszu winno się opierać na zasadzie w ogóle ratalnej, dopuszczającej wszakże formy różnorodne. Z pomiędzy różnych sposobów zastosowania tej zasady oświadczamy się jednakże przeciw systemowi belgijskiemu, który, jako oparty na równych prawach udziału wszystkich uczestniczących czynników, nie może według naszego zdania należyście odpowiadać tak bardzo różnemu stopniowi ekonomicznego rozwoju poszczególnych naszego państwa krajów. Jako najbardziej do zalecenia będące sposoby uważamy:

1. Bądź, — w myśl punktu 6. rezolucyi Sejmu galicyjskiego — utworzenie nowego typu państwowych obligów dłużnych, i to mianowicie obligów premiovych, aby z uzyskanych przez ich emisję środków dostarczać — w zamian za akcyze zakładowe — pomocy projektowanym kolejom lokalnym.

2. Bądź dostarczanie pomocy kolejom lokalnym przez przyznanie im annuitetów w wysokości zastępującej udział państwa w kapitale akcyi zakładowych.

Oczywistem jest, iż użycie tego funduszu kolei lokalnych na gwarancye w sposób dotychczasowy, byłoby również zupełnie możliwym.

c) Stanowienie o takim współudziale państwa w budowie kolei lokalnych, winno przekazaniem być w zakres administracyjnych agend Rządu, — w taki sposób, iżby ustawodawczo oznaczoną była jedynie maksymalna wysokość łącznej w ogóle pomocy państwa, i peryod czasu danego Rządowi umocowania.

Według naszego przekonania maksymalna ta wysokość winnaby oznaczoną być przynajmniej na 100 milionów złr. w. a., a czas umocowania na lat np. 10.

d) Wysokość rocznych łącznych dochodów określonego pod b) funduszu na cele popierania budowy kolei lokalnych należałoby przeto w taki sposób unormować, iżby zapewnionem było sa-

moistne z funduszu tego opędzanie bądź annuitetów od kolejno emitowanych nowych obligów dłużnych państwa, bądź annuitetów kolejno zapewnionych kolejom lokalnym.

Według tego co powiedziano pod c), maksymalna wysokość łącznych rocznych przychodów funduszu winnaby zatem, lecz dopiero po upływie owego peryodu np. lat 10, wynosić przynajmniej około $4\frac{1}{4}$ milionów zł. w. a.

- e) Pożądanem by było zdaniem Wydziału krajowego powołanie do życia centralnej finansowej instytucji, któraby, na podstawie uczestnictwa państwa, krajów, powiatów, gmin i t. d. miała za zadanie — z wyłączeniem budowy i zarządu kolei lokalnych — jednolite dla projektowanych kolei lokalnych finansowanie kapitałów.

II.

Uważamy dalej za potrzebne;

- f) Iżby c. k. koleje państwowe, niemniej koleje główne w zarządzie państwa na własny rachunek, oraz koleje przez państwo gwarantowane, obowiązane były po cenie kosztów własnych, ewentualnie według stopy taryfy administracyjnej (Regietarif), przewozić wszelkie do budowy i do eksploatacji kolei lokalnych potrzebne materiały, oraz przedmioty wyekwipowania i urządzenia.

Zarazem winienby c. k. Rząd mieć upoważnienie do polecenia w poszczególnych wypadkach, według swego uznania, bezpłatnego nawet przewozu wszelkich do budowy kolei lokalnych potrzebnych materiałów, oraz przedmiotów wyekwipowania i urządzenia.

- g) Iżby prawo peażu (péage) na kolejach lokalnych przyznawane kolejom w zarządzie państwa będącym, w taki było uregulowane sposób, aby zeń żadna dla kolei lokalnych niewynikała szkoda.

W tym celu należałoby na koleje państwowe nałożyć obowiązek, by przy konstruowaniu odnośnych taryf dla ruchu przechodowego po wspólnie używanym torze kolei lokalnej, nie obliczały niższej stopy taryfowej za część drogi stanowiącą linię wspólnej używalności, niż stopa tej kolei lokalnej, względnie stopa taryfowa dłuższej drogi kolejowej wiodącej do tegoż samego miejsca przeznaczenia.

III.

- h) Nie naruszając prawa Rządu do rozstrzygania w każdym poszczególnym wypadku, należałoby postanowić w zasadzie, iż ubiegającym się o koncesję na kolej lokalną pozostawionym być winien wolny wybór co do szerokości toru (czy 1-435, 1, 0-76, 0-60 metra), co do wagi szyn, co do taboru i t. p.

Jeśliby zaś przeciw temu wyborowi, na ekonomicznych stosunkach lokalnych opartemu, przemawiał jakiegobądź natury interes państwowy, w takim razie ewentualną zwyżkę kosztów budowy, wyekwipowania i urządzenia, równie jak utrzymania i ruchu projektowanej kolei lokalnej ponieść winno państwo.

- i) Od kolei lokalnych wymaganem być nie może wykonywanie własnym kosztem konstrukcji i urządzeń, żądanych przez władze wojskowe w celach militarnych.
- k) Kolejom lokalnym przyznaniem być winno prawo bezpłatnego dla własnych celów służbowych korzystania ze słupów telegraficznych państwowej sieci telegraficznej.
- l) Koncesjonariusze kolei lokalnych winni być wolni od ponoszenia kosztów czynności urzędowych spowodowanych pertraktacjami o koncesję.
- m) Podobnież wolne być winny koleje lokalne od ponoszenia kosztów nadzoru państwowego.

IV.

- n) Przez okres czasu w każdej koncesyi oznaczyć się mający, niekrótszy niż lat przynajmniej 5 od otwarcia ruchu, winno zdaniem Wydziału krajowego być wolno przedsiębiorstwom

kolei lokalnych swobodnie ustanawiać taryfy, — oczywiście pod warunkiem, iż każda taryfa i każda jej zmiana winna przed wprowadzeniem w życie być ogłoszoną, iż stopa taryfowa równa winna mieć zastosowanie dla wszystkich pasażerów i dla wszystkich towarów jednego rodzaju, oraz iż wszelkie zniżki taryfowe dostępne być winny każdemu przy dopełnieniu jednako-
wych warunków zniżki.

Dopiero po upływie tego okresu czasu wchodzi w życie prawo Rządu zatwierdzania taryf oraz następuje ustanowienie maksymalnych jednostek taryfowych na podstawie odnośnych stosunków skonstruowanych danymi doświadczeniem spostrzeżeniami i rzeczywistym ruchem każdej kolei lokalnej, wraz z możliwie odpowiednim uwzględnieniem finansowej przedsiębiorstwa sytuacji i stosownego obok amortyzacji oprocentowania kapitału zakładowego.

- o) W tych krajach koronnych, które na podstawie Ustaw krajowych popierają budowę kolei lokalnych, ustanowienie maksymalnych jednostek taryfowych dla kolei lokalnych, faktycznie pomocą kraju popartych, ma mieć miejsce w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

V.

- p) Praktykowane już w koncesjach warunki wykupu kolei lokalnych w każdym czasie przez państwo, winny ustawą być zapewnione, — w tym mianowicie kierunku, iż minimalna cena wykupu obejmować ma także odpowiednie oprocentowanie akcji zakładowych.
- q) Względem tych kolei lokalnych, które na podstawie osobnych krajowych ustaw o popieraniu kolei lokalnych powstały przy pomocy kraju, powiatów i gmin, prawo puścizny (Heimfallsrecht) służyć ma nie państwu samemu, lecz łącznie państwu, krajowi, powiatom i gminom pro parte rata dostarczonej pomocy lub przyjętego udziału.
- r) W tych krajach koronnych, które z mocy specjalnych ustaw krajowych akcją pomocniczą wspierają budowę kolei lokalnych, winien Rząd, przed udzieleniem przedsiębiorstwu prywatnemu koncesji na budowę kolei lokalnej, zasięgnąć opinii Wydziału krajowego; — jeżeli zaś kraj zamierzał sam budować tę samą kolej lokalną, pierwszeństwo w uzyskaniu koncesji winno być danem krajowi.

VI.

- s) Dla kolei najniższego rzędu potrzeba odrębnych postanowień ustawodawczych, a koncesjonowanie takich kolei, jeżeli nie jest dla nich żadaną żadną finansową od państwa pomoc, przekazać należy Wydziałowi krajowemu w porozumieniu z c. k. Rządem krajowym (Namiestnictwem).

VII.

Oprócz wniosków powyższych, które z natury swej wymagałyby pomieszczenia w projekcie nowej ustawy o koncesjonowaniu kolei lokalnych, przedstawiamy jeszcze następujące wnioski, odnoszące się do zmian, któreby mogły być dokonane w drodze administracyjnej.

- t) Należałoby ustanowić przy generalnej Dyrekcji c. k. kolei państwowych osobny Wydział dla kolei lokalnych, a przy Dyrekcjach ruchu oddzielny naczelny zarząd dla ruchu tych wszystkich kolei lokalnych, które podlegają danej dyrekcji ruchu.
- Podobnie oddzielny Wydział dla spraw kolei lokalnych winienby być ustanowionym przy c. k. Generalnej Inspekcji austriackich dróg żelaznych.
- u) Na kolejach lokalnych w Galicyi, budowanych przy pomocy kraju lub przez kraj na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. Lipca 1893 r., i ewentualnie oddanych w zarząd kolei państwowych, językiem służbowym winien być język polski.
- wo) W krajach koronnych, popierających budowę kolei lokalnych z mocy ustaw krajowych, jest potrzebnem :

1° (do §. 11. rozporządzenia c. k. Ministerstwa handlu z 29. Maja 1880 r.) iżby do opisanych w §. 9. tegoż rozporządzenia Komissyi dla rewizyi trasy i Komissyi stacyjnych należeli w charakterze członków komissyi delegaci Wydziału krajowego — o ileby tenże nie zaniechał ich wysłania, — zamiast że, jak dotychczas, według §. 11. pomienionego rozporządzenia, mogą w obradach komissyi uczestniczyć jako nieczłonkowie, co w zadziwiającej jest sprzeczności z rozporządzeniem Ministerstwa handlu z 25. Stycznia 1879, według którego, gdy chodzi o koleje główne, delegaci Wydziału krajowego są rzeczywistymi członkami tychże komissyi.

Powołani być winni na członków tych komissyi również delegaci Wydziałów powiatowych odnośnych powiatów.

2° (do §. 4. rozporządzenia Ministerstwa Handlu z 29. Maja 1880 r.) Do komissyi reambu-lacyjnych ma należeć także jako członek delegat Wydziału kraj. — o ile by tenże nie zaniechał go wysłać, — a delegatowi temu dozwolonem będzie dodać technicznego doradcę.

3° Wydziałowi kraj. winny być udzielone kopije operatów, które według § 1. rozp. Minist. z 20/8 1880, względnie §. 1. rozporz. Minist. z 26/1 1879, przedkładane są Ministerstwu handlu (1° mapa generalna, 2° szkic profilu podłużnego, 3° oszacowanie przypuszczalnych kosztów budowy, dochodów brutto i netto, itd. 4° wywód spodziewanej korzyści ekonomicznych itd.) Bez tych operatów i uprzedniego ich zbadania, uczestnictwo Wydziału krajowego w komissyach rewizyi trasy i komissyach stacyjnych przez swego delegata, nie może zadaniu należycie czynić zadość, albowiem Wydział krajowy nie może delegata swego zaopatrzyć w potrzebne instrukcye, zatem tenże imieniem Wydziału krajowego oświadczeń do protokołu składać nawet nie jest w możności.

Przedstawiwszy w ten sposób Waszej Excellencyi wnioski nasze, pozwalamy sobie raz jeszcze zwrócić uwagę na ścisły ich związek z powołaniami wyżej rezolucjami Sejmu galicyjskiego z dnia 13. maja 1893 r., i upraszając Waszą Excellencyę, by Wasza Excellencya raczył wziąć wnioski te w tem znaczeniu pod Swą rozwagę, wyrażamy nadzieję, że wygotowanie pod kierunkiem Waszej Excellencyi projektu przyszłej ustawy, oparte na uwzględnieniu interesów i opinii poszczególnych krajów Monarchii, rozwiąże i unormuje pomyślnie sprawę tak wielkiej doniosłości gospodarczej.
