

## Aleg. 208.

# Sprawozdanie

komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie wykonania uchwał Wysokiego Sejmu, dotyczących popierania budowy niższorzędnych kolei żelaznych L. s. 629.

## Wysoki Sejmie!

Uchwalony przez Wys. Sejm w dniu 13. maja 1893 r. projekt ustawy o popieraniu niższorzędnych kolei lokalnych, otrzymał Najwyższą sankcyę w dniu 17. lipca 1893 r., i ustawa ta ogłoszoną została w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych w dniu 25. sierpnia 1893 r. (Część XII. Nr. 42).

W ramach przyzwołonego kredytu powiększył Wydział krajowy prowizorycznie siły dep. IV., celem wdrożenia czynności ustawą tą zamierzonej i w myśl §. 14 tej ustawy zamianował członków krajowej Rady kolejowej i powołał takową na pierwsze posiedzenie w dniu 31. stycznia b. r.

Ważne zadanie, jakie ma do spełnienia biuro kolejowe przedewszystkiem w badaniach w kierunku technicznym i komercyjnym przedłożonych przez strony interesowane projektów, których badań wynikiem sąd o właściwości obranego kierunku i typu, jak również o rentowności przynajmniej pewnej części kapitału, mającego się użyć na budowę, jakoteż i wysokość udziału finansowego kraju w zamierzonej budowie, wymaga bardzo sumiennej przezorności, i jakkolwiek badania takie na miejscu w regule nie okażą się koniecznymi — to jednak wymagają one tak wielkiego i dokładnego materiału, osobliwie statystycznego, o którego przygotowaniu z uznania godną przezornością Wydział krajowy nie zapomniał, że dobór ludzi w tym biurze zatrudnić się mających, tak co do ilości jak i kwalifikacyi, wielkiej wymaga rozwagi. Wydział krajowy wstrzymuje się też obecnie jeszcze z przedłożeniem projektu ostatecznej organizacyi tego biura i ograniczywszy się w ubiegłym roku do kredytu przez Wys. Sejm w kwocie 5.000 zł. na II. półrocze przeznaczonego, do preliminarza budżetu krajowego na rok 1894 wstawił tylko 10.000 zł. Kwota ta zdaniem komisji kolejowej jest raczej za niską, a przy oczekiwanym wzroście czynności, może okazać się niewystarczającą, chociażby nawet nie naśladowało się urządzenia biura kolejowego krajowego styryjskiego, przy którym osobny oddział trasowniczy urządzono. Komisya kolejowa bowiem co do tego jest zdania, że przedewszystkiem jest obowiązkiem interesowanych, przeprowadzenie trasy i wygotowanie całego projektu odnośnej linii na koszt własny, gdyby zaś uzasadnione postawiono żądanie wykonania tych czynności przez Wydział krajowy, z zapewnieniem zwrotu kosztów, toć siły techniczne tutaj potrzebne, mogą być czasowo pozyskane i znalezione w kraju. Sposób ten mógłby znaleźć zastosowanie także i na taki wyjątkowy wypadek, gdyby Wydział krajowy na ewentualne życzenie Sejmu, projekt jakiejś linii kolejowej w własnym zarządzie i na koszt kraju, wykonać był zniewolonym.

Wypracowanie tak zwanego „programu kolejnego popierania budowy niższorzędnych kolei żelaznych w miarę stopnia ich użyteczności dla ekonomicznych interesów kraju“, może mieć niewątpliwie pewnego rodzaju względną wartość przy badaniu projektów przedkładanych z inicjatywy prywatnej i może być jedynie na podstawie dat statystycznych o ruchu towarowym w pewnych okolicach kraju opracowanym i na podstawie tego wyprowadzonym byłoby mógł ogólny wniosek, że pewna wskazana okolica winnaby poczynić starania o przyjscie do skutku połączenia kolejowego do pewnej stacji kolei głównej, w żadnym zaś razie nie powinno by opracowanie takiego programu iść tak daleko, by wskazywało mniej lub więcej dokładny kierunek trasy pojedynczych szlaków, bo wskazówka taka tylko w części mogłaby być pożyteczną, przeważnie jednak wpływałaby paraliżująco na inicjatywę prywatną miejscowych czynników, a na niej przede wszystkim winny się opierać wszystkie czynności, jakie w kierunku popierania budowy kolei niższorzędnych w kraju rozwijać się mogą zdrowo. Wybitnym zaś znamięm potrzeby i objawem żywego interesu w przyjsciu do skutku pierwszego szlaku, są niewątpliwie ofiary różnego rodzaju stron interesowanych, i dla tego komisya kolejowa pozwala sobie polecić Wydziałowi krajowemu, by przy badaniu wniosków dotyczących budowy pojedynczych szlaków w projektowanych kolei lokalnych, dawał pierwszeństwo takim liniom, przy których wybitna ofiarnosc stron interesowanych stwierdzoną została.

Jednym z najważniejszych zadań jakie Wydział krajowy ma do spełnienia w tej całej akcji popierania budowy kolei niższorzędnych w kraju, jest niewątpliwie także i pośredniczenie pomiędzy interesowanymi a skarbem państwa w kierunku finansowego udziału tego ostatniego w budowie pojedynczych linii kolejowych. W kraju naszym jest państwo całe w innym stopniu zainteresowane w budowie kolei lokalnych jak w innych krajach monarchii. W przeważnej liczbie wypadków, w uwzględnieniu li tylko miejscowych potrzeb, wybudowanie pewnych linii stosunkowo nie kosztownego typu — mianowicie wązko torowych, byłoby zupełnie wystarczającym. Interesa jednak ogólnie państwowe powodować będą nie wątpliwie w większej liczbie wypadków budowę o normalnym torze. Z tego też punktu wyjścia układy o wysokości udziału skarbu państwa w budowie poszczególnych linii zupełnie będą usprawiedliwione. Przeważnie też także z tego punktu wyjścia winny być traktowane układy z zarządem c. k. kolei państwowych o objęciu ruchu na wybudowanych liniach kolei niższorzędnych, co zdaje się będzie musiało być u nas regułą, gdyż jakkolwiek możliwym jest wypadek że na pewnych poszczególnych liniach własna administracya czy to przez odnośne przedsiębiorstwo, czy też wreszcie przez kraj prowadzoną by być mogła — jednak z uwagi że główne arterye kolejowe są wyłącznie w administracyi Państwa, to, w przeważnie wielkiej liczbie wypadków, normalnie torowe koleje niższorzędne będą w konieczności oddania ruchu administracyi państwowej.

Co do układu skarbu państwa w budowie linii kolejowych niższego rzędu — to ważnymi będą postanowienia, które zawierać będzie nowa ustawa państwowa o popieraniu budowy kolei lokalnych, przedłożenia której ze strony c. k. Rządu do konstytucyjnego traktowania, w miejsce dotychczas obowiązującej ustawy z dnia 17. czerwca 1887, w najbliższej przyszłości należy oczekiwać — a Wydział krajowy w memoryale swym do J. E. p. Ministra handlu z dnia 19. grudnia 1893. l. 30864 rzecz całą wyczerpująco i wszechstronnie traktuje; — na wyrażone też w tem memoryale zapatrywania i żądania najzupełniej godzić się należy.

Wydział krajowy, jak na początku sprawozdania powiedzieliśmy — zanominował członków krajowej Rady kolejowej i zwołał takową na posiedzeniu w dniu 31. stycznia b. r. Z przyczyny, o której poniżej będzie mowa, Wydział krajowy nie był w możności przedstawienia tejże Radzie żadnych wniosków dotyczących projektowanych linii kolejowych do merytorycznego traktowania, ograniczyć się tedy musiała ta Rada do załatwienia kwestyi więcej formalnej natury — mianowicie, rozpatrzyła i uchwaliła projekt prowizorycznego regulaminu dla siebie, jak również rozpatrywała i uchwaliła zasady do instruceyi dla zamierzających starać się o poparcie przez kraj budowy projektowanych kolei niższorzędnych w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca

1893. Instrukcja ta bardzo szczegółowo opracowana, zawiera dokładne wskazówki co do sporządzenia projektu, dostarczenia odpowiednich dokumentów i dat, zestawienia rentowności projektowanej linii jak i planu finansowego, i komisja kolejowa jest zdania, by Wydział krajowy zarządził wydrukowanie tej instrukcji i rozesłał takową do c. k. Starostw i Wydziałów powiatowych, z niej bowiem interesowani dokładną powezną wiadomości, czego od projektantów przy przedkładaniu projektów się wymaga — a projekta według niej wygotowane — bez niepotrzebnej zwłoki badaniu i ocenieniu mogą być poddane.

Mimo że komisje przedwstępne co do poszczególnych projektowanych linii sięgają po rok 1890 a i komisjonalnie obejście tras dość weześnie się odbyło — interesanci żądania swoje i projekta przedłożyli zbyt późno aby one jeszcze na obecnej sesji sejmowej mogły być merytorycznie traktowane i tak:

- |     |                                       |           |                    |
|-----|---------------------------------------|-----------|--------------------|
| 1)  | projekt linii Rozwadów-Przeworsk      | wniesiono | 15. Grudnia 1893.  |
| 2)  | " " Przyborka-Dukla                   | "         | 10. Stycznia 1894. |
| 3)  | " " Borki-Grzymałów                   | "         | 15. " "            |
| 4)  | " " Gorlice-Konieczna                 | "         | 18. " "            |
| 5)  | " " Szeparowce-Delatyn                | "         | } 23. " "          |
| 6)  | " " Kołomyja-Zaleszczyki              | "         |                    |
| 7)  | " " Łupkow-Cisna                      | "         | 27. " "            |
| 8)  | część projektów Rzeszów-Dynów-Romanów |           | 26. " "            |
| 9)  | projekt linii Jasło-Żmigród-Konieczna | "         | 26. " "            |
| 10) | " " Chabówka Zakopane                 | "         | 15. Lutego "       |

Z dat pokazuje się, że większa część projektów tuż przed zebraniem się Rady krajowej kolejowej została wniesioną, tak że biuro kolejowe — nawet pobieżnych badań dokonać nie było wstanie i Rada kolejowa nie miała też możności wydać o nich fachowego orzeczenia na którym Wydział krajowy polegając, byłby w możności Wysokiemu Sejmowi odpowiednio umotywowane wnioski przedstawić do uchwały. Sami więc interesenci zawinili, że orzeczenie co do ich żądań nie pożądanej ulegnie zwłoce. Komisja kolejowa przyznaje słusność Wydziałowi krajowemu że w obec ważności sprawy — nie wniósł do Sejmu żadnego przedłożenia — jest jednak zdania, by Wydział krajowy, zbadawszy poszczególnie wniesione projekta i zasiągnawszy opinii krajowej Rady kolejowej, poczynił wszelkie możliwe kroki, a mianowicie wszedł także w rokowania z c. k. Rządem, osobliwie co do tych projektowanych tych linii, co do których Wysoki Sejm już miał sposobność dawniej orzec o ich użyteczności dla kraju, tak, aby w razie zwołania najbliższej sesji sejmowej — przedłożenie projektów zupełnie dojrzałych do powzięcia ostatecznej uchwały, co do poparcia tych linii, było możliwem.

Na podstawie powyższych wywodów wnosimy:

Wysoki Sejm uchwalić raczy:

Sejm przyjmuje sprawozdanie komisji kolejowej i Wydziału krajowego L. 5629 do wiadomości.

Petycyje L. s. 978<sup>1)</sup>, 1187<sup>2)</sup>, 1188<sup>3)</sup>, 1250<sup>4)</sup>, 1272<sup>5)</sup> odstępuje się Wydziałowi krajowemu do urzędowania.

Przewodniczący:

**Zaleski.**

Sprawozdawca:

**Struszkiewicz.**

1) Dotyczący linii Delatyn-Kołomyja i Kołomyja-Horodenka Zaleszczyki.

2) Tożsamo.

3) Dotyczy linii Dębica Jasło.

4) Dotyczy linii Krosno-Dukla-Przyborka.

5) Dotyczy linii Gorlice-Konieczna.

