

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniach Wydziału krajowego:

- a) w przedmiocie spraw kolejowych za czas od 26. listopada 1895. do 18. listopada 1896.
- b) w przedmiocie zmiany i uzupełnienia uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 8. lutego 1895., dotyczącej poparcia kolei lokalnej Trzebinia-Skawce.
- c) w przedmiocie zmiany postanowień uchwał sejmowych z dnia 8. lutego 1895., 7. lutego 1896. i 8. lutego 1896., dotyczących poparcia kolei lokalnej Chabówka-Nowy Targ-Zakopane.
- d) w przedmiocie wniosku posła Osuchowskiego w sprawie budowy kolei Ustrzyki-Wołosate z odnogą do Turki.
- e) w przedmiocie wniosku posła Weigla w sprawie budowy linii kolejowych Dębica-Jasło i Jasło-Konieczna.
- f) w przedmiocie wniosku posła Merunowicza w przedmiocie kolei ze Lwowa do Winnik.
- g) w przedmiocie petycji l. 941. 2659., dotyczących budowy kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów), petycji l. 942., dotyczącej się kolei Przeworsk-Rozwadów i petycji l. 79., dotyczącej się odnogi kolejowej ze stacji Dereniówka kolei podolskich przez Janów do Budzanowa.

Wysoki Sejmie!

Wykonanie programu I-go krajowej akcji kolejowej, objętej uchwałami Wysokiego Sejmu z dnia 8. lutego 1895. r., nie mogło być dotąd skutecznionem w zamierzonym pierwotnie okresie.

Przyczynę tego należy upatrywać w rozlicznych trudnościach, na jakie wykonanie rzeczonoego programu natrafiło, tak w negocjacjach z centralnemi władzami w Wiedniu, jak i z interesentami, względnie korporacyami i miejscowemi władzami w kraju.

Najdotkliwiej na zwłokę w załatwieniu spraw kolejowych wpłynęła ta okoliczność że w ciągu roku ubiegłego nastąpić musiało, ze względu na kreowanie osobnego Ministerstwa dla spraw kolejowych, oraz zniesienia c. k. Generalnej Dyrekcyi austr. kolei państwowych — zasadnicze przeobrażenie istniejącej dotychczas organizacyi naczelných

władz kolejowych, co pociągnęło za sobą zupełnie inny podział agend tak pod względem kompetencji poszczególnych władz, jak i pod względem przydzielenia poszczególnych spraw do świeżych i nieobeznanych jeszcze referentów.

Dalszą, a niemniej ważną przyczyną powolniejszego postępu akcji kolejowej jest — zdaniem komisji i to, że dotychczas nie przystąpiono do odpowiedniej organizacji krajowego biura kolejowego.

Przyjmując do wiadomości przedstawiony przez Wydział krajowy projekt organizacji tegoż biura co do utworzenia stałych kadrów urzędniczych, Komisja kolejowa zaznacza, że wobec wielkich zadań—do spełnienia których biuro pomienione, w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. (Dz. u. kr. Nr. 42.) jest powołane — organizacja ta jest niedostateczna i chcąc dalszy rozwój tej, tak ważnej dla kraju naszego akcji zapewnić — należy obmyśleć odpowiednie środki, ażeby przynajmniej na czas przeprowadzenia studyów i budowy uchwalonych już projektów kolei lokalnych, odpowiednie siły pozyskać.

Zadanie tego rodzaju przedstawia szczególnie w obecnym czasie niepomierne trudności, z powodu bardzo znacznego rozwoju akcji kolei lokalnych, oraz budowy licznych linii kolejowych państwowych, nie tylko u nas, ale w innych krajach monarchii, oraz z powodu braku dostatecznej ilości sił technicznych; zdaniem jednak Komisji kolejowej, zgodnie zresztą ze zdaniem, wypowiedzianem w sprawozdaniu Wydziału krajowego, dałoby się to w ten sposób przeprowadzić, żeby Wydział krajowy przyjął na pewien przeciąg czasu fachowe siły techniczne i administracyjne — zapewniając takowym odpowiednie do prowizorycznego zajęcia pobory oraz w stosunku do tychże poborów jednorazową odprawę, płatną po ukończeniu budowy, jak to przy budowach istniejących zarządów kolejowych powszechnie jest w użyciu.

Rozwiązanie takie tej tak aktualnej dla rozwoju naszego kolejnictwa kwestji—zaleca się tem bardziej do uwzględnienia, że nie wpłynęłoby ono wcale na jakiegokolwiek, a tem mniej na stałe obciążenie budżetu krajowego, gdyż zdaniem Komisji wydatek odnośny mógłby znaleźć pokrycie w kapitałach, przeznaczonych na budowę poszczególnych kolei lokalnych.

Mimo tak znacznych jak wyższytoczone trudności, przystąpiono w ubiegłym roku do urzeczywistnienia tych linii obecnego programu, dla których rozliczne przeszkody, tak techniczne jak i administracyjne, usunięte zostały, a mianowicie dla linii Borki wielkie-Grzymałów i Łupków-Cisna, których budowa już rozpoczęta została. Należy zwrócić uwagę, że te linie są jedyne, które nie miały do czynienia z wojskowością i od których nie żądano wielkich wydatków na cele ogólnopństwowe.

Plan finansowy, przyjęty za podstawę dostarczenia kapitału, został w praktyce zastosowany i przeprowadzony w sposób następujący:

a) udział interesentów, przewidziany przez ustawę krajową, (wynoszący wraz z udziałem państwa $\frac{1}{3}$ część kapitału zakładowego), wpłacony został w zupełności dla obydwu w budowie będących linii, a to dla linii Borki wielkie-Grzymałów przy ukonstytuowaniu się Towarzystwa akcyjnego, a dla linii Łupków-Cisna jeszcze przed udzieleniem koncesyi, tak, że właściwie z tych funduszy zaciągnięte zostały zasoby do bezwłocznego rozpoczęcia robót.

b) zrealizowanie pożyczki pierwszeństwa gwarantowanej przez kraj dla linii Borki wielkie-Grzymałów oraz objęcie akcji pierwszeństwa dla linii Łupków-Cisna, nie mogło dotąd nastąpić z powodu bardzo powolnego załatwiania kwestji czysto formalnych ze strony władz centralnych, jako to: zatwierdzenie kontraktu gwarancyjnego, względnie spółkowego, zatwierdzenie statutów i wynikające ztąd opóźnienie ukonstytuowania się Towarzystw oraz zaciągnięcie do hipotecznych ksiąg kolejowych i t. p., dopełnienie któ-

rych to formalności stanowi niezbędny warunek do podjęcia w Banku pożyczki pierwszeństwa, względnie do objęcia akcji pierwszeństwa.

c) co do udziału państwa, (wspomnianego na wstępie, a mieszczącego się w $\frac{1}{3}$ wymaganej ustawą) to tenże płynnym będzie dopiero po wyczerpaniu wszelkich innych funduszy i użytym być ma na podstawie obopólnego porozumienia na zakupno taboru, wykonanie robót na stacji, złączenia i dotowanie funduszu rezerwowego — tak, że właściwe wykonanie budowy było tylko wobec tego możliwe, że interesenci ad a) dopełnili w zupełności swoich zobowiązań, a z drugiej strony stan zapasów krajowego funduszu kolejowego zezwolił na udzielanie zaliczek zwrotnych, potrzebnych na bieżące wydatki około budowy, a płatnych dopiero po zaciągnięciu gwarantowanej pożyczki pierwszeństwa, względnie po objęciu takichże akcji.

Przysądzenie robót dla kolei Borki w.-Grzymałów nastąpiło w drodze publicznego rozpisania ofert, do których 14 znanych firm krajowych zaproszono.

Budowa przysądzoną została najniższej oferującej firmie, która przedstawiła nam gwarancję sumiennego wykonania robót i dotrzymania warunków umowy.

Oddanie tych robót nastąpiło za cenę ryczałtową i obejmuje zupełne wykonanie wszelkich robót ziemnych i murarskich, jakoto podtorza i budowli oraz ułożenia nawierzchni.

Wykupno gruntów, dostarczenie konstrukcyi żelaznych, materyałów nawierzchni, progów, urządzenie potrzebne dla eksploatacyi, jakoteż całe techniczne kierownictwo budowy odbywa się we własnym zarządzie.

Zamówienie taboru kolejowego nastąpi przez Zarząd kolei państwowej za zwrotem własnych udowodnionych kosztów.

W obec tego, że roboty oddane przedsiębiorstwu są już w takim stanie wykonania, że przyjąć można na pewno, iż żadna nadwyżka nieprzewidziana ceny robót tych podnieść nie może, z drugiej zaś strony, ze względu na to, że wykupno gruntów, zakupienie szyn, konstrukcyi żelaznych, progów i t. p. uskutecznione zostały po tej cenie, że wszystkie odnośne wydatki znajdują dostateczne pokrycie w dotyczących rubrykach kosztorysu, Komisya kolejowa konstatuje z zadowoleniem, że obliczenia krajowego biura kolejowego były ściśle i nie zawiodły i uważa, że fakt ten powinien wzbudzić zaufanie Wysokiego Sejmu i kraju do własnej administracyi, t. j. do prowadzenia akcji przez Wydział krajowy.

Budowa rozpoczęła się na dniu 1-go sierpnia 1896., otwarcie zaś linii nastąpić ma w lipcu 1897. roku.

Dla linii Łupków - Cisna są wszystkie administracyjne czynności w toku, zatwierdzenie jednak kontraktu spółkowego i statutu Towarzystwa, mimo osobistej interwencyi koncesyonaryuszów, zalega jeszcze w Ministerstwie kolejowem, pomimo to koncesyonaryusze — nie czekając na zatwierdzenie powyższe, a nie chcąc dłużej już zwlekać z przysądzeniem robót — oddali budowę linii przedsiębiorstwu za cenę ryczałtową, niższą o 2%o niżej ceny kosztorysowej.

Wydział krajowy, uznając z jednej strony, że przedsiębiorstwo — które budowę linii tej objęło — daje dostateczną gwarancję dotrzymania umowy, z drugiej strony uwzględniając tę okoliczność, że w razie jakiegokolwiek przekroczenia ceny kosztorysowej — koncesyonaryusze całą odpowiedzialność na siebie przyjmują — zgodził się na rozpoczęcie robót, które na dniu 1-go listopada 1896. r. nastąpiło.

Powyższe niezatwierdzenie statutów i wynikająca wskutek tego niemożność ukonstytuowania się Towarzystwa, nie dozwoliła Wydziałowi krajowemu do desygnowania ze swego ramienia członków do Rady zawiadowczej Towarzystwa akcyjnego omawianej kolei, a tem samem nie mógł Wydział krajowy przystąpić do wykonywania poleconego przez Wysoki Sejm nadzoru nad gospodarstwem lasowem w obrębie tejże kolei.

W przedmiocie innych linii, będących najbliżej urzeczywistnienia, nadmieniamy, iż dla kolei Trzebinia-Skawce pertraktacje koncesyjne w zasadzie już ukończone zostały.

Z powodów, naprowadzonych przez Wydział krajowy w dodatkowym sprawozdaniu L. 5963/97., jakoto z powodu rozlicznych, a znaczne koszta za sobą pociągających wymagań c. i k. Ministerstwa wojny, Zarządu kolei północnej ces. Ferdynanda, a nawet i administracji c. k. kolei państwowych, nie jest wykluczoną ewentualność, że kapitał, przyjęty dla tej linii w uchwale Wysokiego Sejmu z dnia 8. lutego 1895., który oparty był na projekcie, nieuwzględniającym tych znacznych, a dla kolei lokalnej zbędnych urządzeń — może okazać się nie wystarczającym i że zajdzie potrzeba ewentualnego dostarczenia brakującej kwoty, w sposób przewidziany artykułem IX. p. 3. ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894. (Dz. u. p. N. 2. z r. 1895.), t. j. że Zarząd kolei skarbowych przyjmie na siebie obowiązek wykonania budowli na stacyach złączenia oraz dostarczenia potrzebnego taboru za zwrotem własnych kosztów — wyrównać się mających w pierwszej linii z oszczędności osiągniętych na budowie, a gdyby takowe nie wystarczały, płatnych w 10 ratach rocznych, czerpanych z dochodów kolei Trzebinia-Skawce.

Koszta te nie mogą przewyższać kwoty 200.000 zł., na wypadek więc, gdyby całą tę sumę z dochodów kolei spłacić trzeba było — to odnośna rata roczna nie przekraczająca w żadnym razie 20.000 zł. mieścić by się musiała przed ratą gwarantowanej przez kraj pożyczki pierwszeństwa.

Kwota ta, którą jak to wyżej zaznaczyliśmy jako maksymalną uważać należy, pokrytą być może w stosownym czasie, przez ewentualne podniesienie kapitału w drodze emisji akcji zakładowych lub akcji pierwszeństwa, w którym to wypadku odpadłaby potrzeba spłaty odnośnej pożyczki z dochodów kolei.

Dalsze powiększenie kapitału może także nastąpić celem ewentualnego wcielenia kolei górniczej Trzebinia-Siersza — której dochody już dzisiaj zapewnione, powiększyłyby znacznie rentowność kolei Trzebinia-Skawce.

Ponieważ powyższa sprawa wymaga zatwierdzenia Wysokiego Sejmu, przeto Komisya kolejowa przedkłada w załączeniu odpowiednie wnioski.

Udzielenie koncesyi dla tej linii nastąpi niebawem, a przygotowania do jaknaj rychlejszego oddania budowy są już na ukończeniu.

Sprawa linii Jaworzno-Piła, aczkolwiek pod względem technicznym dojrzała zupełnie, nie mogła dotąd przejść w stadyum urzeczywistnienia, z powodu braku planu finansowego — odnośne rokowania są w pełnym toku.

Ta kolej tak ściśle jest związaną z budową kolei Trzebinia-Skawce, że połączenie się tych dwóch przedsięwzięć byłoby dopuszczalne i pożądane. Na wypadek gdyby interesenci zechcieli doprowadzić do takiego połączenia, Komisya kolejowa przedstawia wniosek, ażeby w takim wypadku upoważnić Wydział krajowy do odpowiedniego zlania subwencji krajowych, uchwalonych dla każdej kolei z osobna.

Znane już Wysokiemu Sejmowi z ubiegłej sesyi trudności, stojące na przeszkodzie urzeczywistnieniu projektu Chabówka-Zakopane, zostały w ten sposób usunięte, że Rząd — nie chcąc się zgodzić na budowę kolei wąsko-torowej ze względów ogólnopństwowych — przeznaczył na przekształcenie przestrzeni Chabówka - Nowy Targ na kolej normalno-torową subwencję w wysokości 1,300.000 zł., która to kwota wstawioną została w fundusz inwenstycyjny budżetu państwowego na rok 1897.

Wobec tego — że powyższa subwencya umożliwia budowę toru normalnego na trudniejszej części kolei Chabówka-Zakopane, t. j. na szlaku Chabówka-Nowy Targ, Komisya kolejowa sądzi, że niezbędnem jest tak ze względu na budowę jak i późniejszą eksploatację — również drugą, a łatwiejszą część kolei tej, t. j. przestrzeń Nowy-Targ-Zakopane wykonać również o torze normalnym.

O ile ta druga część przedstawia się ze względu na konfigurację terenu, łatwiejszą do budowy, jak przestrzeń Chabówka-Nowy Targ — daje najlepszy obraz naprowadzona przez Wydział krajowy w sprawozdaniu L. 5962/97 okoliczność, że koszty budowy toru normalnego miałyby się do kosztów budowy toru wąskiego na I. części Chabówka-Nowy Targ jak 2·74 : 1 — zaś na II. części Nowy-Targ-Zakopane, jak 1·31 : 1.

Różnica kosztów, potrzebna na przeistoczenie przestrzeni Nowy Targ-Zakopane na normalnotorową wynosiłaby najwyżej 200.000 złr., kwota ta pokrytą będzie częściowo przez przyręczone już udziały interesentów, reszta zaś przez dodatkowy udział kraju w formie pożyczki pierwszeństwa.

Gdy się rozważy, że w razie zachowania toru wąskiego dla przestrzeni Nowy Targ-Zakopane, zachodziłaby również potrzeba nieodzowna podniesienia kapitału i to może w znaczniejszej mierze — a mianowicie celem pokrycia kosztów budowy osobnej stacji złączenia w Nowym Targu, zakupienia i utrzymania osobnego taboru wąskotorowego, to przedstawia się założenie toru normalnego i na tej części, nietylko jako wskazane, ale jako konieczne i dla interesów krajowego funduszu kolejowego jako pożądane.

Gdy dalej zważy się, że wszystkie kroki przygotowawcze dla powyższego rozwiązania sprawy są w toku, a projekt szczegółowy dla toru normalnego całej linii jest już na ukończeniu, Komisya kolejowa wnosi uchwalenie załączonych uchwał.

Co do linii Delatyn-Kołomyja-Stefanówka przypominamy przede wszystkim to, co już przeszłorocznej sesji Wysokiemu Sejmowi przedstawionem było, że ubiegające się podówczas o koncesję na tę kolej Towarzystwo kołomyjskich kolei lokalnych, budowy kolei tej za sumę, przeznaczoną przez uchwały Wysokiego Sejmu, budować nie chciało, utrzymując, że kapitał odnośny wystarczyć nie może.

Wydział krajowy, jako ubiegający się o koncesję, zarządził w roku ubiegłym wypracowanie projektu szczegółowego tej kolei, który to projekt jest już na ukończeniu, daty zestawione na podstawie szczegółowych studyów pozwalają już dzisiaj spodziewać się, że fundusze, zapewnione przez udziały czynników interesowanych i kraj, wystarczą w zupełności na pokrycie kosztów budowy.

Zaznaczyć przy tem wypada, że obliczenia krajowego biura kolejowego budzą, tem większe zaufanie, jeżeli się rozważy, że rezultaty, przyjęte na podstawie projektu wstępnego, zgadzają się z rezultatem, uzyskanym obecnie na podstawie szczegółowych dat.

Wobec powyższego programu, ustanowionego na mocy uchwał Wysokiego Sejmu z dnia 8. lutego 1895. i 8. lutego 1896. oraz wywymienionych zmian, przedstawiać się będzie stan zasobów finansowych z końcem r. 1897. jak następuje :

Z końcem 1897. roku rozporządzać będzie fundusz kolejowy czterema ratami po 300.000 zł. za lata 1894, 1895, 1896 i 1897 w łącznej kwocie: . 1,200.000 zł.
a nadto kwotą, powstałą z narosłych 3% odsetek od poszczególnych rat
w sumie około 68.000 „

czyli łączną kwotą 1,268.000 zł.

z której atoli potrącić należy:

a) 3% odsetki od raty 500.000 zł., wypłacić się mającej z początkiem 1897. r., jako subwencję na budowę kolei rządowej Chodorów-Podwysokie t. j. 15.000 zł.

b) ratę półroczną po 4·4% rocznie, przypadającą do zapłaty w r. 1897. od pożyczki 600.000 zł., zaciągniętej na budowę kolei Borki w. - Grzymaków (termin otwarcia ruchu $\frac{1}{7}$ 1897) w sumie 13 200 zł.

c) odsetki za dwa miesiące od pożyczki 465.000 zł., zaciągniętej na budowę linii Łupków - Cisna (termin otwarcia ruchu $\frac{1}{11}$ 97) okrażyło w sumie 3.200 zł. czyli razem 31.400 zł.

tak, iż stan zapasów funduszu kolejowego z końcem roku 1897. wyniesie 1,236.600 zł.

Dalsza rata roczna po 300.000 zł. przy stopie procentowej 4% i 71 letnim okresie umorzenia skapitalizowana przedstawia kapitał:

300.000	=	7,036.802	czyli okrażyło	7,037.000 zł.
0,042.633					
które łącznie z powyższym zapasem					1,236.600 „
wykazują pokrycie kapitału w wysokości					8,273.600 zł.

Gdy zaś na koleje rządowe Chodorów-Podwysokie (980.000 zł.) i Przeworsk-Rozwadów (250.000 zł.) wypłacić mamy łącznie około 1,230.000 zł., zaś udział kraju w kolejach lokalnych na mocy uchwał Wysokiego Sejmu z d. 8/II. 95. i 8/II. 1896. oraz obecnego wniosku (200.000 zł. dla normalnego toru Chabówka-Zakopane) wynosi 6,919 000 zł.

t. j. razem 8,149.000 zł.

przeto pozostaje z funduszu kolejowego po nad wynagane pokrycie jeszcze około 124.000 zł.

Można więc uważać, że fundusz kolejowy obecnie jest wyczerpany, bo przecie nadwyżki w kwocie 124,000 zł. nie można uważać za nic więcej, jak jako zapas kasowy na wypadki nieprzewidziane.

Ze sprawozdania Wydziału krajowego w przedmiocie spraw kolejowych, Komisya kolejowa jednakowoż nabrać mogła przekonania, że różne grupy interesentów rozliczne projekta nowych linii temuż Wydziałowi przedłożyły, a mianowicie projekta kolei Przeworsk-Dynów, Borysław-Stebnik, Jasło-Żmigród-Konieczna, Lwów - Winniki, Lwów - Kamionka str. jakoteż i kolej, projektowaną w powiecie Turczańskim z Ustrzyk dolnych do granicy węgierskiej oraz petycyę najrozmaitsze.

W obec tych projektów wypada Komisji kolejowej zastanowić się nad położeniem kraju w obec tych nowych żądań i projektów.

Komisya kolejowa bez wahania uznaje, że pomiędzy tymi projektami są takie, które są prawdopodobnie równie uzasadnione i równie korzystne dla rozwoju ekonomicznego kraju, jak koleje, objęte programem, już uchwalonym, mającym być wykonanym w pierwszym okresie budowy kolei lokalnych.

Komisya kolejowa i Sejm, uchwalając przed czterema laty stałą dotacyę 300.000 zł. dla funduszu kolejowego, nie miał na myśli, żeby akcyja kolejowa miała się ograniczyć na wykonaniu małego szeregu uchwalonych już kolei.

Przypuszczano, że koleje raz wybudowane choć w części oprocentują kapitał, zagwarantowany przez kraj, a że w miarę jak wpływające dochody wykażą, że gwarancyja krajowa nie jest w całości wyczerpana, to liberowaną część rocznego dochodu funduszu krajowego będzie można przeznaczyć do gwarancyi kapitałów, potrzebnych do budowy dal-

7

szych kolei. W ten sposób fundusz ten nie byłby wyczerpany gwarancją od kapitału siedmiu milionów, ale w miarę rentowności już istniejących kolei mógłby coraz to nowe kapitały zagwarantować, tak, że nastąpi pewna ciągłość w budowie kolei lokalnych.

Powolny tok akcji kolejowej i zupełnie nieprzewidziane zwłoki, na które ta akcja napotyka mianowicie u władz centralnych, zmyliła wszystkie oczekiwania i doprowadziła do zastoju na polu budowy kolei lokalnych, który już trwa kilka lat, a który mianowicie co do nowych projektów, uchyla na dalszych kilka lat wszelką możliwość dalszego postępu. Gdyby pewne linie, jak np. Trzebinia-Skawce, były wykończone już w r. 1896. to w r. 1897. prawdopodobnie już wykazałoby się że gwarancja krajowa nie jest w całości wyczerpaną, a w r. 1898. możnaby już przystąpić do dalszej akcji. Obecnie budowa kolei tak jest opóźnioną, że rezultaty ruchu nowych kolei dopiero będą wiadome w latach 1899. lub 1900. tak, że dopiero wówczas by można przystąpić do finansowego poparcia nowych projektów. Wypada zastanowić się w obec tego, czy dotacja 300.000 złr. jest wystarczającą na potrzebę kraju. W obec obecnego stanu budżetu krajowego Komisya nie stawia wniosków konkretnych, ale wypowiada swe przekonanie, że z wszystkich środków do podniesienia ekonomicznego kraju, rozwój komunikacji jest może najpotężniejszym. Opóźnienie tej akcji wobec prędkiego postępu na Węgrzech i nawet na Bukowinie naraża kraj nasz na dotkliwe straty i uniemożliwia wszelką skuteczną konkurencję na polu zbytu płodów surowych i zakładania nowych przemysłów. Komisya jest przekonana, że Wydział krajowy podziela to zapatrywanie Komisji i że wrazie gdyby sprawy budżetowe, będące w zawieszeniu, dały się wyklarować w ciągu bieżącego roku i dobry stan finansów krajowych zapewnić na szereg lat, to weźmie także pod rozwagę sprawę prędszego rozwoju sieci komunikacyjnej w naszym kraju.

Nie czekając jednakowoż na takie rozszerzenie pierwotnego programu kolejowego, Komisya kolejowa mniema, że i w granicach obecnej dotacji 300.000 zł. rocznie funduszu kolejowego można wyjątkowo zrobić jeden krok naprzód bez narażenia tegóż funduszu na niedobór.

Zapas kasowy tego znowu funduszu znacznie się powiększył w ciągu r. 1898. Linia Łupków-Cisna może niebawem wykazać dochody, procentowujące pożyczkę jej udzieloną. Ale oprócz tego można na podstawie doświadczeń węgierskich śmiało przyjąć, że choć część gwarancji, udzielonych przez kraj, nie będzie w rzeczywistości potrzebna na oprocentowanie kapitału blisko 7 milionów dotąd zagwarantowanego, tak, że gdybyśmy zagwarantowali kwotę 8 do 9 milionów, to rzeczywisty wydatek nie wyczerpie jeszcze funduszu i nie doprowadzi do niedoboru.

Komisya kolejowa przysłała do przekonania, że z rozmaitych projektów przedłożonych, kolej Przeworsk-Dynów zasługuje w pierwszym rzędzie na poparcie, ponieważ może stanowczo wpłynąć na rozwój przemysłu cukrowniczego, co jest dla kraju sprawą pierwszorzędną. W tej mierze Komisya przedstawia odpowiedni wniosek.

Odnosnie do linii Jasło-Konieczna, Lwów-Winniki, Borysław-Stebnik oraz linii w powiecie turczańskim, rozpoczęli już interesenci starania celem zebrania potrzebnej części kapitału, która według wymogów ustawy krajowej zapewnioną być winna w wysokości $\frac{1}{3}$; wobec tego jednakże, że państwo, jako czynnik również interesowany — mimo rokowań podjętych przez Wydział krajowy — dotąd żadnego oświadczenia co do zamierzonego udziału finansowego nie złożyło, oraz wobec tego, że jak to wyżej wykazano — fundusz kolejowy w obecnym stanie nawet dla najtańszej z wywymienionych linii odpowiedniej subwencji udzieliłby nie mógł, Komisya kolejowa w obecnym stanie rzeczy nie może doradzać powzięcia jakichkolwiek konkretnych wniosków co do poparcia wyżej wspomnianych projektów.

Komisya kolejowa uważa jednakże, że poparcie starań, czynionych przez interesentów co do zapewnienia poszczególnych projektów oraz przygotowania materiałów do

zestawienia programu II. okresu kolei lokalnych, nie powinno być spuszczone z oka i że należy polecić Wydziałowi krajowemu szczegółowe zbadanie wszystkich wyzspmnianych projektów, tak pod względem warunków technicznych, jak i co do rentowności oraz co do ułożenia planu finansowego, następnie wdrożenie pertraktacy z c. k. Rządem co do wydatniejszego poparcia finansowego.

Ponieważ jednak szczupłe siły krajowego biura kolejowego — jak to już na wstępie zaznaczyliśmy — nie są w stanie podołać obecnemu zadaniu swemu, przeto należy — zdaniem Komisji kolejowej — tak na ten cel, jak i na poleczone zeszłoroczną uchwałą Wysokiego Sejmu prowadzenie ewidencji taryf, zapewnić dostateczną ilość sił potrzebnych, któreby pozwoliły biuru kolejowemu wszystkie te czynności przeprowadzić.

Na podstawie powyższych uwag, Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Przyjmuje się do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego:

a) w przedmiocie spraw kolejowych za czas od 26. listopada 1895. do 18. listopada 1896.,

b) w przedmiocie zmiany i uzupełnienia uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 8go lutego 1895., dotyczącej poparcia kolei lokalnej Trzebinia-Skawce,

c) w przedmiocie zmiany postanowień uchwał sejmowych z dnia 8. lutego 1895., 7. lutego 1896. i 8. lutego 1896., dotyczących poparcia kolei lokalnej Chabówka-Nowy Targ-Zakopane;

II. Postanowienie ustępu a) punktu 2. uchwały I. Sejmu krajowego z dnia 8go lutego 1895., zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 5. stycznia 1896., dotyczące poparcia kolei lokalnej Trzebinia-Skawce, zostaje uchylonem w dotychczasowem brzmieniu i ma opiewać jak następuje:

1) 1,660.000 zł., *wyrażnie milion sześćset sześćdziesiąt tysięcy złotych w. a., dla kolei Trzebinia-Skawce, z zastrzeżeniem, że kapitał imienny ustanowiony będzie na sumę 2,500.000 zł., wyrażnie dwa miliony pięćkroćstotysięcy złotych wal. austr.*

Z tego kapitału imiennego suma potrzebna ponad wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa, a to co najmniej 840.000 zł., wyrażnie osmset czterdzieści tysięcy zł. w. a., dostarczoną będzie przez emisję akcji zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, z których co najmniej 420.000 zł. obejmuje państwo w myśl postanowień ustawy z dnia 19. czerwca 1895. (Dz. u. p. Nr. 83), a co najmniej 420.000 zł. interesenci miejscowi i do których akcji zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy.

Nadto upoważnia się Wydział krajowy, aby — jeżeliby uznał, że ustanowiony już kapitał zakładowy okazał się niewystarczającym — zezwolił Towarzystwu kolei Trzebinia-Skawce na odpowiednie podniesienie kapitału zakładowego przez emisję akcji zakładowych lub akcji pierwszeństwa, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, a to w tej wysokości, któraby umożliwiła przeprowadzenie robót nieprzewidzianych, których koszta nie powinny przekraczać kwoty 200.000 zł., wyrażnie dwakroć stotysięcy złotych wal. austr., oraz ewentualne zakupno istniejącej kolei górniczej Trzebinia-Siersza.

III. Upoważnia się Wydział krajowy, aby na ewentualne żądanie stron interesowanych, zgodził się na złączenie kolei Trzebinia-Skawce i Piła-Jaworzno i złączył także zobowiązania kraju wobec tych kolei.

IV. Oznaczenie kolei lokalnej, zawarte pod al. b) ustępu A. punktu 1go, tudzież postanowienie ustępu b) punktu 2go uchwały I. Sejmu krajowego z dnia 8. lutego 1895., obejmującej program poparcia poszczególnych kolei lokalnych, zatwierdzonej Naj-

wyższem postanowieniem z dnia 5. stycznia 1896., dotyczące kolei lokalnej Chabówka - Zakopane, zostają uchylone w dotychczasowym brzmieniu i mają opiewać jak następuje:

ad al. b) ustępu A. punktu 1go :

„Chabówka - Nowy Targ - Zakopane, normalno - torowa“ ;

ad b) punktu 2go: „930.000 złotych wyraźnie dziewięćset trzydzieści tysięcy złotych dla kolei Chabówka - Nowy Targ - Zakopane, a nadto gwarancya dochodu tej kolei od takiej dodatkowej k.oty, jaka okaże się potrzebną celem uzupełnienia do wysokości 200.000 złotych wyraźnie dwakroć sto tysięcy złotych udziałów, mających być dodatkowo objętymi przez interesentów miejscowych na rzecz przekształcenia projektowanej wązko-torowej kolei na normalno-torową z zastrzeżeniem, że kapitał imienny ustanowiony będzie na sumę 2,900.000 złot. wyraźnie dwa miliony dziewięćset tysięcy złotych w. a.

„Reszta kapitału imiennego, a to 1,770.000 złot. wyraźnie milion siedemset siedemdziesiąt tysięcy złotych wal. austr., dostarczoną będzie w następujący sposób:

„a) 470.000 zł. wyraźnie czterysta siedemdziesiąt tysięcy złotych w. a. przez emisję akcji zakładowych, wpłaconych w pełnej imiennej wartości, z których 235.000 zł. obejmie państwo, a 235.000 zł. interesenci miejscowi i do których to akcji zakładowych nie będzie przywiązaniem prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy;

„b) 1,300.000 zł. wyraźnie milion trzysta tysięcy złotych w. a. dostarczy państwo.

„O ileby według uznania Wydziału krajowego zochodziła potrzeba, zamiast akcji zakładowych przez miejscowe czynniki interesowane, przyjąć ich gwarancję oprocentowania i umorzenia odpowiedniej części kapitału zakładowego, upoważnia się Wydział krajowy do objęcia za nich odpowiedniej części akcji zakładowych, wpłacenia ich w pełnej imiennej wartości i pokrycia odnośnego wydatku z krajowego funduszu kolejowego, a to po zawarciu umowy z gwarantującymi interesentami, zabezpieczającej fundusz rzeczony od strat.

„Powziętu w tym ostatnim przedmiocie osobna uchwała sejmowa z dnia 8. lutego 1896., zostaje niniejszem uchyloną“.

V. Ustawa z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w przedmiocie zezwolenia Reprezentacyi powiatu Nowy Targ do pokrywania niedoborów lokalnej kolei Chabówka-Nowy Targ-Zakopane.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, postanawiam co następuje:

Art. I.

„Reprezentacyi powiatu Nowy Targ zezwala się na przyjęcie imieniem powiatu w obec funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem obowiązku uiszczenia corocznie przez lat 75 od chwili udzielenia koncesyi na lokalną kolej żelazną z Chabówki przez Nowy Targ do Zakopanego kwot potrzebnych na oprocentowanie po 4% tudzież planem wskazane umorzenie sumy 50.000 zł. w. a., stanowiącej część kapitału zakładowego powyższej kolei.“

Art. II.

„Kiedy i o ile obowiązek wymieniony w Art. I. niniejszej ustawy ma być dopełnionym, określi osobna umowa między Reprezentacją powiatową Nowy Targ a Wydziałem krajowym Królestwa Galicyi i Lodomeryi z W. Księstwem Krakowskiem.“

Art. III.

„Równocześnie traci moc obowiązująca ustawa z d. 26. sierpnia 1896.“

Art. IV.

„Wykonanie niniejszej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.“

VI. Upoważnia się Wydział krajowy, w razie gdyby badania techniczne i komercyjne planów kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów) wydały rezultat, obiecujący oprocenowanie gwarantowanej przez kraj pożyczki i gdyby interesenci i państwo zapewnili pokrycie jednej trzeciej części kosztów w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893. r. Nr. 42. Dz. u. kraj. udzielił imieniem kraju gwarancji od resztujących $\frac{2}{3}$ kosztów do kwoty maksymalnej 1,800.000 zł., przy maksymalnym kapitale imiennym 2,700.000 zł. dla budowy tej kolei.

VII. Ze względu, że budowa kolei Ustrzyki-Wołosate z odnogą do Turki jest ze względu na ogólne interesa kraju potrzebną, poleca się Wydziałowi krajowemu, aby po porozumieniu się z koncesyonaryuszami, pomienione linie programem swej najbliższej akcji objął.

VIII. Wnioski pp. Weigla i Merunowicza w przedmiocie projektów budowy kolei lokalnych Dębica - Jasło i Jasło - Konieczna, tudzież linii ze Lwowa do Winnik, Sejm przekazuje Wydziałowi krajowemu z poleceniem, ażeby zbadał rzecz, ewentualnie przeprowadził rokowania z c. k. Rządem co do warunków pomocy ze strony c. k. skarbu państwa do ich budowy i o wyniku tych czynności zdał sprawę Sejmowi na najbliższej sesyi z odpowiednimi wnioskami.

IX. Wzywa się ponownie c. k. Rząd, aby wnioski, odnoszące się do budowy kolei rządowej Rozwadów-Przeworsk, na bieżącej sesyi Rady państwa przedłożył.

X. Odstępuje się Wydziałowi krajowemu do załatwienia petycyę Wydziału Rady powiatowej trembowelskiej w sprawie budowy odnogi kolejowej ze stacyi Dereniówka wschodnio galicyjskich kolei lokalnych przez Janów do Budzanowa.

XI. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby organizacyę krajowego biura kolejowego uzupełnił w taki sposób, iżby ono mogło załatwiać nietylko przeprowadzenie uchwalonych już linii, lecz także badania dalszych projektów oraz ewidencyę spraw taryfowych, będących w związku z interesami krajowymi i zdał sprawę z wykonania tego polecenia na następnej sesyi o ile to się da osiągnąć bez obciążenia funduszu krajowego, a przedstawił wnioski na wypadek, gdyby obciążenie budżetu okazało się potrzebne.

Lwów, dnia 11go lutego 1897.

Sprawozdawca :

Szczepanowski.

Zastępca przewodniczącego :

Józef Męciński.