

Aleg. 92.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie popierania kolei lokalnych przez kraj.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 29. listopada 1890 r. Wysoki Sejm polecił Wydziałowi krajowemu by wziął pod rozważenie ułożenie norm co do warunków, pod którymi kraj mógłby udzielać poparcia kolejom lokalnym.

W wykonaniu tej uchwały rozpoczął Wydział krajowy czynność swoją zbieraniem dat dotyczących się stanu i rozwoju pomienionej sprawy w innych krajach koronnych, tudzież rozesłaniem kwestyonaryusza do wszystkich Wydziałów powiatowych, Izb handlowych i przemysłowych, różnych korporacyi, jakoteż instytucyi publicznych i prywatnych w kraju, celem zebrania dat potrzebnych do ułożenia projektu sieci kolei lokalnych w Galicyi.

Wstępne wyniki tych dochodzeń przedstawiliśmy w sprawozdaniu z czynności Wydziału krajowego za czas od dn. 1. lipca 1890 do d. 31. października 1891. Ażeby zaś zebrać w jedną całość dotychczasowy przebieg czynności podjętych w tej obszernej sprawie, uważamy za stosowne streścić go tutaj od początku.

Z dat nadesłanych Wydziałowi krajowemu od ośmiu Reprezentacyi innych krajów austriackich wynika, że dotychczas tylko trzy Reprezentacye krajowe, a mianowicie: Górno-austriacka, Styryjska i Czeska uchwały pewne stałe normy co do popierania kolei lokalnych.

Sejm górno-austriacki uchwałą z dnia 14. listopada 1889, w sprawie kolei wicynalnych, postanowił popierać budowę takich kolei, które albo łączą koleje główne ze sobą, albo zbliżają całe okolice lub znaczniejsze miejscowości kraju do siebie i służyć mają do użytku publicznego. Od subwencyi krajowej wykluczone są z góry koleje, służące tylko poszczególnym interesantom. Wysokość subwencyi zależy ma zarówno od długości linii jak od tego, czy nowa linia spowoduje zmniejszenie się wydatków krajowych na cele budowy i utrzymania dróg i mostów.

Co do postanowień krajowej ustawy styryjskiej z dnia 11. lutego 1890, tudzież ustawy czeskiej, z dnia 17. grudnia 1892 w przedmiocie popierania rozwoju kolei żelaznych niższego rzędu, Wydział krajowy uważa za stosowne przedłożyć je Wysokiemu Sejmowi w załączeniu, w całej osnowie (al. A. B).

Przechodząc do przedmiotu kwestyonaryusza rozesłanego przez Wydział krajowy w sprawie ułożenia projektu sieci kolei lokalnych w Galicyi, nadmienić wypada, że w odpowiedzi na pomieniony kwestyonaryusz wpłynęło ogółem 74 podań z propozycjami kierunków nowych linii kolejowych, których całkowita długość wraz z wariantami wynosi około 3.950 kilometrów. Z nadesłanych

w ten sposób propozycyi trudno byłoby ułożyć wnioski szczegółowe, któreby miały właściwy cel i znaczenie, sprawdzenie zaś a przedewszystkiem niezbędne uzupełnienie dat nadesłanych wymagałoby użycia sił pomocniczych i nie mogłoby się obejść bez znacznego kosztu.

al. C. Nie znajdując wreszcie celu w zakreślaniu z góry szerokiego programu poparcia poszczególnych linii kolejowych, Wydział krajowy ogranicza się na razie do przedłożenia Wys. Sejmowi w załączeniu (al. C.) wykazu linii kolejowych, do których odnoszą się propozycje nadesłane
al. D. w odpowiedzi na kwestyonaryusz. Oprócz tego wykazu załączamy (al. D.) sprawozdanie w przedmiocie popierania kolei lokalnych przez kraj, przedłożone Wydziałowi krajowemu przez inżyniera naszego p. Mieczysława Świtkowskiego, które w ustępie pierwszym zawiera ogólne przeglądowe zestawienie wyżej pomienionych linii.

al. E. Pomiędzy pismami, które w odpowiedzi na kwestyonaryusz wpłynęły do Wydziału krajowego, na szczególną zasługuje uwagę reskrypt e. k. Ministerstwa handlu z dn. 18. lutego 1892 L. 18.991/91, który też z tego powodu w odpisie załączamy (al. E.).

al. F. Zdając sobie sprawę z doniosłości i ekonomicznego znaczenia dla kraju, akcyi mającej się rozwinąć na polu popierania budowy kolei lokalnych, biorąc nadto w rachubę uwagi, zawarte w pomienionym wyżej reskrypcie ministeryalnym, uważał Wydział krajowy za stosowne zasięgnąć nadto w tej sprawie zdania znawców, i w tym celu zwołał ankietę, w której skład zaprosił członków Reprezentacyi krajowej, przedstawicieli krajowych izb handlowych i przemysłowych, towarzystw: rolniczego, gospodarskiego i naftowego, obu krajowych towarzystw technicznych, e. k. Namiestnictwa, zarządu e. k. kolei państwowych, e. k. szkoły politechnicznej we Lwowie, oraz wybitniejszych przedstawicieli zawodowych kolejnictwa, administracyi, ekonomii politycznej i finansów, ogółem do czterdziestu osób. Uczestnicy ankiety, podzieliwszy się na cztery sekcye fachowe, obradowali w lipcu i wrześniu r. z. nie szczędząc trudu ni czasu, nad przedstawionym sobie kwestyonaryuszem w sprawie popierania kolei lokalnych przez kraj (al. F.), a na podstawie wyczerpujących referatów sekcyjnych, powzięli na ostatniem posiedzeniu pełnej ankiety, uchwały zawierające szerokie poglądy ze stanowiska interesu kraju, które to uchwały w odpisie załączamy.
al. G. (aleg. G.).

Następnie w myśl propozycyi e. k. Ministerstwa handlu, celem porozumienia się co do wspólnej akcyi z państwem w dziedzinie kolei lokalnych, wzajemnej wymiany zapatrywań, omówienia zasadniczych punktów, wreszcie rozpoznania do jakich granic państwo iść gotowe z pomocą w zamierzonej akcyi kraju, wydelegował Wydział krajowy do konferencyi z temże Ministerstwem, Reprezentantów swoich w osobie zastępcy Marszałka krajowego i w osobie Szefa Departamentu IV. Po wyrażeniu swych zapatrywań i wysłuchaniu zdania Reprezentantów Ministerstwa przy tej konferencyi, delegaci Wydziału krajowego powzięli przeświadczenie, że w dzisiejszych stosunkach akcyi kraju na polu popierania kolei lokalnych w Galicyi, nie może wykroczać poza ramy, w których zamykają się nstawy krajowe styryjska i czeska.

Po tem, o ile nam sądzić wolno, dość gruntownem przestudyowaniu sprawy, przyszedł Wydział krajowy do przekonania, że stosując się do postanowień obowiązującej dotychczas ustawy państwowej z d. 17. czerwea 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) w przedmiocie budowy kolei lokalnych i prowadzenia na nich ruchu, popieranie finansowe rozwoju sieci kolei lokalnych przez kraj, winno być w odpowiedni system ujęte i ograniczone normami stałemi, które nie narażając skarbu krajowego na nadmierne wydatki, zabezpieczyłyby możliwie najracjonalniejsze i najpożyteczniejsze użytkowanie funduszków przeznaczonych z tegoż skarbu na wspieranie kolei lokalnych.

Zdaniem Wydziału krajowego, najodpowiedniejszy program akcyi dla stosunków kraju naszego streszczałby się w następujących punktach:

Z całą oględnością i bez zbytniego pośpiechu prowadzona akcyja kraju, winna mieć na celu popieranie tylko tych linii niższego rzędu, przeznaczonych do ruchu publicznego, których użyteczność istotną uzna Wysoki Sejm ze stanowiska ogólnych interesów kraju, a na rzecz których zapewniane będą ze strony państwa i interesowanych udziały, bądź à fond perdu, bądź

to w akcyach zakładowych, w wysokości co najmniej $\frac{1}{3}$ nominalnego kapitału zakładowego, albo udziały w wysokości co najmniej $\frac{1}{3}$ rat rocznych, potrzebnych na oprocentowanie oraz nmorzenie tego kapitału.

Co do formy i rozmiaru finansowego uczestnictwa kraju w popieraniu budowy takich kolei, nie należałoby krępować zbyt szczegółowymi normami, swobody działania Reprezentacyi krajowej, gdyż forma i rozmiar udziału kraju zależnymi być powinny od okoliczności towarzyszących każdemu wypadkowi z osobna.

Wydział krajowy sądzi jednak, że forma subwencyonowania za pomocą gwarancyi dochodów ze strony kraju, wiarna być z krajowych norm ustawowych wykluczoną, albowiem gwarancya taka, o ile nie byłaby w każdym wypadku ujętą w racjonalne granice, trudne jednak do ścisłego oznaczenia i przestrzegania w rzeczywistości, prowadziłyby mogła do niepożądanych wyników.

Funduszków potrzebnych na subwencye krajowe dla takich kolei, jakoteż w pewnych okolicznościach na prowadzenie budowy w zarządzie kraju, może zdaniem Wydziału krajowego, najstosowniej dostarczać Bank krajowy przy wprowadzaniu odpowiedniej zmiany w statucie, upoważniającej go do takiej czynności na podstawie spłaty rat rocznych, które byłyby pokrywane dotacyami na ten cel wstawianemi w budżet krajowy.

W akcyi popierania kolei lokalnych przez kraj, rozróżnić wypada koleje, które miałyby powstać w drodze przedsiębiorstw prywatnych i koleje, które Wydział krajowy miałby sam budować, jako koncesyonaryusz w ramach postanowień obowiązujących.

O ile do zebrania kapitału zakładowego kolei lokalnej przez kraj subwencyonowanej, przyczynią się państwo i interesowani przez objęcie akcyi zakładowych, to dla takiej kolei utworzyć wypadnie osobne towarzystwo akcyjne, którego czynności tak technicznej jak finansowej i administracyjnej natury, podlegać powinny kontroli organów Wydziału krajowego.

Wydział krajowy sądzi, że jakkolwiek opracowywanie projektów i budowa kolei lokalnych w bezpośrednim zarządzie kraju, doprowadziłyby do najkorzystniejszych rezultatów, to jednak w najbliższych latach działalności kraju w dziedzinie kolejnictwa, należałoby zostawić przede wszystkim pole inicjatywie prywatnej i o subwencyi krajowej decydować na podstawie ścisłego zbadania projektów, przedkładanych Wydziałowi krajowemu przez strony interesowane.

Przedsiębranie bowiem studyów, projektu i budowy sieci kolei lokalnych w zarządzie kraju, połączone byłoby z trudnościami i wydatkami administracyjnymi, nieproporcjonalnymi do dotacyi, jakimi Reprezentacya krajowa mogłaby rozporządzać na cele kolejnictwa lokalnego. Prace w bezpośrednim zarządzie kraju wymagałyby przede wszystkim bardzo znacznego etatu personalu, który w danych stosunkach nie zawsze mógłby liczyć na odpowiednie zajęcie.

Wydział krajowy mniema przeto, że w obecnych stosunkach, projektowanie i budowanie kolei lokalnych we własnym zarządzie, znaleźćby mogło uzasadnienie w wyjątkowych tylko wypadkach.

W myśl powyższych zapatrywań, tok odnośnego postępowania w najbliższych latach byłby następujący :

Projektujący budowę kolei lokalnej, którzy zamierzaliby starać się o wsparcie finansowe kraju, powinni po odbytej komisji urzędowej, przedłożyć kompletny elaborat Wydziałowi krajowemu do zbadania tak z technicznej jak komercyjnej i finansowej strony.

Wydział krajowy przedstawiłby następnie ów projekt z odpowiednim wnioskiem Wysokiemu Sejmowi do decyzji. Jeżeli Wysoki Sejm przychyliłby się w zasadzie do udzielenia projektowanej kolei wsparcia z funduszu krajowego, to opracowanie projektu szczegółowego według warunków przez Wysoki Sejm zastrzeżonych i według odnośnego programu, ułożonego przez Wydział krajowy w porozumieniu z powołanymi do tego czynnikami, podlegałoby odtąd nadzorni Wydziału krajowego.

Po sprawdzeniu projektu szczegółowego przez Wydział krajowy i po przeprowadzeniu obejścia politycznego (komisyi reambulacyjnej), Wydział krajowy w porozumieniu z odnośną administracyjną władzą państwową stanowiący o wysokości rzeczywistej potrzeby pieniężnej na zbudowanie projektowanej kolei, poczem Wysoki Sejm uchwaliby ostatecznie formę i rozmiar wsparcia finansowego, mającego być udzielonem projektowanej kolei ze strony kraju. Interesowani, którzy projekty przedłożyli, mogliby wówczas wystąpić w charakterze przedsiębiorstwa budowy kolei, Wydział krajowy zastrzegłby sobie jednak decyzję co do sposobu zabezpieczenia robót budowlanych przez siebie lub przedsiębiorstwo, a nawet możność przejęcia koncesyi na swój rachunek, z warunkiem odkupienia projektów.

Nadzór nad wykonaniem budowy sprawowałyby organa krajowe, bądź to przez dojeżdżanie na miejsce budowy, bądź też przy ważniejszej budowie, przez poruczenie stałej kontroli krajowemu urzędnikowi technicznemu do odnośnej linii specjalnie delegowanemu.

Jak z powyższego przedstawienia okazuje się, w zamierzonej akcji potrzebowałby Wydział krajowy nieodzownie własnych organów fachowych, gdyż tylko na podstawie przedmiotowego, fachowego orzeczenia, mógłby się ustrzedz nieusprawiedliwionego obciążenia funduszków krajowych i kroczyć z całą świadomością rzeczywistej potrzeby subwencyonowania poszczególnych linii, tudzież właściwego użytkowania tych subwencji. Oprócz technicznych niezbędne są także organa dostatecznie biegłe w prowadzeniu odnośnych rokowań i pertaktacyi z administracją państwową oraz interesentami, tudzież w postępowaniu prawnem, finansowem i taryfowem, odnoszącem się do kolejnictwa.

Z tych powyżej wyluszczonych powodów Wydział krajowy uważa za niezbędne, utworzenie krajowego biura kolejowego przy Wydziale krajowym, mającego załatwiać sprawy pod bezpośredniem zwierzchnictwem szefa Departamentu IV. Biuro to powinno się składać z daniem Wydziału krajowego, z jednego referenta technicznego i jednego referenta administracyjnego, równorzędnych sobie w stosunkach urzędowania; każdemu zaś z nich wypadnie przydzielić z rozpoczęciem czynności przynajmniej jednego asystenta względnie adjunkta, ewentualnie więcej sił pomocniczych przy dalszym rozwoju działania.

Zadaniem referenta technicznego byłoby oprócz wyżej wymienionego badania projektów pod względem technicznym i ekonomicznym, nadzorowania budowy i t. d. także przeprowadzanie wstępnego zbierania dat ekonomicznych i technicznych, wstępnych umów z przedsiębiorcami i technicznymi zarządami kolejowymi, nadzorowanie eksploatacyi technicznej, sprawdzanie rachunków tej eksploatacyi i przedkładanie odnośnych sprawozdań i wniosków Wydziałowi krajowemu.

Zadaniem referenta administracyjnego byłoby oprócz badania przedkładanych projektów ze stanowiska finansowego i czuwania nad postępowaniem prawn-administracyjnem, przeprowadzanie wstępnych umów z interesentami, rokowań z administracją państwową, opracowywanie planów finansowania, przygotowywanie potrzebnych transakcyi finansowych, nadzór administracyi i eksploatacyi komercyalnej subwencyonowanych linii, sprawdzanie ich dochodów, wreszcie wszelkie sprawy taryfowe, nie tylko kolei lokalnych, ale zarówno całej sieci kolejowej w kraju istniejącej i w ścisłym związku z temi sprawami zostającej statystyki ruchu handlowego, temi drogami prowadzonego. Do zakresu referenta administracyjnego należałoby oczywiście w dalszym ciągu przedkładanie odnośnych sprawozdań i wniosków Wydziałowi krajowemu.

Koszta utrzymania krajowego biura kolejowego byłyby pokrywane osobnym kredytem na ten cel w budżet krajowy wstawianym. Dzisiaj nie da się dokładnie przewidzieć, ile i jakich sił pomocniczych, wyjazdów, przyborów i potrzeb wymagałyby czynności tego biura w pierwszym roku; wszakże Wydziałowi krajowemu wydaje się uzasadnionem przedłożyć Wysokiemu Sejmowi wniosek o uchwalenie kredytu aż do wysokości 10.000 zł. na zaprowadzenie i utrzymanie tego biura w roku 1894. Biuro to, z natury rzeczy, byłoby w początkach swoich prowizoryczne, a ewentualny etat jego dopiero z biegiem czasu i rozwojem czynności, dałby się ściślej oznaczyć. Ażeby jednak działalność mogła być z korzyścią rozwinięta, sądzimy, że prócz dwóch referentów po-

wyżej wspomnianych, byłby niezbędnym dla każdego z nich jeden asystent lub adjunkt i ewentualnie jeszcze jeden dyurnista, jeżeli okaże się tego potrzeba. Cały koszt przypuszczalny tego biura w pierwszym roku zestawilby się jak następuje:

2 referentów	4 720 zł.
2 asystentów	1.960 „
2 dyurnistów	1.440 „
objazdy	1.200 „
rozne	680 „
razem	<u>10.000 zł.</u>

co odpowiada kwocie, jaką Wydział krajowy na ten cel preliminuje.

Świadomi ważności zadania i odpowiedzialności, jaka przy prowadzeniu akcji popierania kolei lokalnych przez kraj, ciążyę na Wydziale krajowym będzie, uważamy za potrzebne, ustanowienie przy Wydziale krajowym instytucji doradczej, jaką byłaby krajowa rada kolejowa. Rozliczne zadania ekonomicznej, finansowej i handlowej natury, które Wydziałowi krajowemu przypadną wobec opisanego wyżej zakresu jego działania, często nie dadzą się rozwiązać bez wywołania kontrastów, niezadowolenia lub opozycji pewnych czynników i stron interesowanych. Ażeby przeciwieństwa te gruntownie rozważyć i łagodzić, ułatwić stykanie się Wydziału krajowego i jego organów z kołami interesowanymi, tym ostatnim pewien wpływ w kwestyach ważniejszych umożliwić, przy ich pomocy dochodzić do rozpoznania rzeczywistych potrzeb różnych interesów i okolic, Wydział krajowy potrzebuje doradczego współdziałania wyżej proponowanej instytucji.

Krajowa rada kolejowa, której zadaniem byłoby w ogóle roztrząsać ważniejsze sprawy kolejowe, winnaby się więc składać z przedstawicieli rolnictwa, handlu, przemysłu, techniki kolejowej i t. d. i stanowić w ten sposób uzupełnienie krajowego biura kolejowego.

Te zapatrywania skłaniają Wydział krajowy do przedłożenia Wysokiemu Sejmowi projektu statutu krajowej rady kolejowej.

W końcu nadmienić jeszcze wypada o sprawie prowadzenia ruchu na przyszłych kolejach lokalnych przez kraj subwencyonowanych. Wydział krajowy mniema, że w dzisiejszych stosunkach, prowadzenie ruchu na tych kolejach należałoby oddawać od wypadku do wypadku, na podstawie specjalnych porozumień i układów o eksploatacyę (*Betriebsverträge*), bądź to zarządowi kolei państwowych, bądź też przedsiębiorstwom prywatnym, wedle tego, które z proponowanych warunków najkorzystniej odpowiadałyby indywidualnym potrzebom i stosunkom odnośnej linii.

W myśl wyżej określonego ogólnego programu, ośmiela się Wydział krajowy przedłożyć Wysokiemu Sejmowi projekt ustawy w przedmiocie popierania kolei lokalnych tudzież wnioski do uchwał odnośnych.

Ażeby jednak ustawa krajowa prawdziwie przyczyniła się do rozwoju sieci kolei lokalnych w naszym kraju i tyle oczekiwane wydała korzyści, potrzebaby, zdaniem Wydziału krajowego, doprowadzić do zmian w postanowieniach powołanej już w niniejszem sprawozdaniu ustawy państwowej z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), której moc obowiązująca gaśnie z końcem bieżącego roku.

Skuteczny rozwój kolei lokalnych zależy bowiem od systematycznego współdziałania finansowego tych czynników, które w pierwszym rzędzie są do tego powołane, zastępując zbiorowe interesy społeczeństwa i którym, jako takim, przyszłe koleje lokalne przynosić mają ważne korzyści.

Uznając przeto potrzebę zobowiązania się kraju do systematycznej akcji na tem polu, nie możemy pominąć faktu, że rozwój sieci kolei lokalnych jest co najmniej równomiernym interesem państwa jak kraju, i że bez systematycznego a obszernego współdziałania finansowego państwa, akcja kraju prowadziłaby zaledwie w małej części do celu.

Ponieważ zaś dotychczasowy sposób popierania kolei lokalnych przez państwo, polega według artykułu VII. wyżej pomienionej ustawy na tem, że w pewnych określonych wypadkach osobna ustawa postanawia, czy i o ile Rząd może oprócz przyznania ulg prawnie przewidzianych zapewnić także zasiłki z funduszków państwa na budowę projektowanej kolei, przeto warunki pomienione nie zapewniają systematycznej i odpowiedniej pomocy państwa w akcji mającej być przez kraj podjętą.

Konieczność systematycznej akcji państwa w popieraniu finansowem kolei lokalnych, uczyniła w swoim czasie Izba poselska Rady państwa, uchwalając na wniosek sprawozdawcy Dra Bilińskiego, rezolucyę wzywającą Rząd, by biorąc pod gruntową rozwagę zasadnicze unormowanie finansowania kolei lokalnych i nie spuszczając z oka, pociągnięcia do udziału: państwa, krajów, powiatów, gmin, tudzież innych interesowanych, wniósł odpowiedni projekt ustawy.

Podobnie Sejm Czeski uchwalił dnia 27. września r. z równocześnie z projektem ustawy krajowej o popieraniu kolei lokalnych, rezolucyą następującej treści: „Wzywa się Rząd najusilniej, by Radzie państwa przedłożył nowelę, skutkiem której nastąpiłoby intensywniejsze popieranie kolei niższo-rzędnych, niż to jest możliwe na podstawie dotychczas istniejących norm ustawowych“.

Powyższe powody i przykłady skłaniają Wydział krajowy do przedłożenia w końcu Wysokiemu Sejmowi projektu rezolucyi obejmującej zarazem wnioski o poszczególne zmiany lub ulgi dodatkowe w kilku paragrafach ustawy państwowej z dnia 17. czerwca 1887. (Dz. u. p. Nr. 81).

Na podstawie powyższego sprawozdania Wydział krajowy wnosi:

I.

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony ./ projekt ustawy o popieraniu kolei żelaznych niż- ./ szorzędnych

II.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Upoważnia się Wydział krajowy do wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania kolei niższego rzędu w myśl powyższej ustawy, rocznej dotacyi w kwocie 300.000 zł. w. a. przez lat 30. począwszy od r. 1894.

2. Poleca się Wydziałowi krajowemu, by po zasięgnięciu zdania Rady nadzorczej Banku krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem i porozumieniu się z c. k. Rządem, przedłożył Sejmowi projekt zmiany statutu Banku krajowego, upoważniającej Bank rzezonny do pośredniczenia w dostarczaniu kapitałów potrzebnych na cele popierania kolei niższego rzędu przez kraj w myśl §. 11. ustawy ad I. uchwalonej.

III.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Poleca się Wydziałowi krajowemu, by zaprowadził przy Wydziale krajowym prowizoryczne biuro kolejowe, złożone w myśl wyводу powyższego sprawozdania z jednego referenta technicznego, jednego referenta administracyjnego, oraz potrzebnych sił pomocniczych i na ten cel dozwala się wstawić w preliminarz funduszu krajowego na rok 1894 kwotę w wysokości 10.000 złr.

2. Upoważnia się Wydział krajowy do utworzenia krajowej Rady kolejowej, jako organu doradczego Wydziału krajowego na podstawie załączonego ./ statutu organizacyjnego. ./

IV.

Wysoki Sejm uchwalić w końcu raczy następującą rezolucyę:

Wzywa się c. k. Rząd, aby wziął pod rozwagę rewizję ustawy o kolejach lokalnych z dnia 17. czerwca 1887 (dz. u. p. Nr. 81) tudzież rozporządzeń ministeryalnych dotyczących wygotowania projektów kolei lokalnych i w związku z tem będącego postępowania władz, a to w tym kierunku, aby systematyczne i skuteczne popieranie finansowe kolei lokalnych przez państwo w drodze administracyjnej było umożliwiające, a procedura odnośna do urzeczywistnienia projektowanych kolei lokalnych została ile możności uproszczoną i skróconą.

W szczególności wzywa się c. k. Rząd, by w bieżącym roku przedłożył Radzie państwa projekt ustawy zmieniającej postanowienia ustawy o kolejach lokalnych z dnia 17. czerwca 1887, w którymby uwzględniono następujące żądania odnoszące się do wymienionych poniżej artykułów tejże ustawy:

1. Do artykułu II.

Przedsiębiorstwa kolei lokalnych powinny być w drodze administracyjnej nie tylko zwolnione od obowiązku przewożenia poczty bezpłatnie, lub za opłatą zniżoną, ale nadto oszczędności administracji pocztowej wynikające dla niej skutkiem transportu koleją, które ewentualnie miałyby być skapitalizowane, winny być przez Państwo na rzecz tychże kolei przekazane tak, jak to ma miejsce w Węgrzech.

2. Do artykułu III.

Rząd powinien być upoważniony do umieszczenia w przepisach taryfowych dla kolei lokalnych, takich ułatwień i uproszczeń procedury, które umożliwiłyby szybkie stósowanie taryf do zmiennych konjunktur handlu.

3. Do artykułu V. lit. a).

Ze względu na to, że rachunki budowy i wykupna gruntów niemogą być ukończone w ciągu pierwszego roku eksploatacyi, powinno być zwolnienie od stempla i należitości od kontraktów, wpłat, dokumentów, wpisów księgowych i innych urzędowych pertraktacyi odnoszących się do nabycia gruntów, budowy i wyposażenia kolei, przyznane kolejom lokalnym aż po koniec drugiego roku eksploatacyi kolei.

4 Do artykułu V. lit. e).

Opłata 3⁰/₀-wej należitości stemplowej od biletów jazdy powinna być przy kolejach lokalnych zniesiona.

5. Do artykułu VI.

Koleje lokalne powinny być przy objęciu ich eksploatacyi przez Zarząd państwowy lub Zarząd kolei gwarantowanej przez państwo, zwolnione od wszelkiego przyczyniania się do kosztów zarządu centralnego.

Pomienionych kolei lokalnych nie należy pociągać do przyczyniania się do kosztów budowli nowych i przebudowań na stacyach złączenia, przeznaczonych do wspólnego z główną koleją użytku.

Zarządy kolei państwowych i kolei przez państwo gwarantowanych, ruch na kolei lokalnej prowadzące, winny odstępywać kolejom lokalnym, na ich żądanie, za zwrotem jedynie własnych kosztów, taboru potrzebnego do budowy i eksploatacyi, materiałów użytkowych, jakoteż przedmiotów inwentarza, a nadto winny wykonywać dla nich za zwrotem własnych kosztów wszelkie naprawy w swoich warsztatach, tudzież używać im personalu potrzebnego do służby eksploatacyi za wynagrodzeniem zwyczajnych poborów tegoż personalu.

Ewentualne przeladowanie towarów z kolei lokalnej na stacyach złączenia powinno być uskutecznionem przez koleją główną bezpłatnie.

Byłoby pożądanem, by kwestya przyczyniania się kolei głównej do kosztów kolei lokalnej

była w ten sposób rozwiązana, iżby kolej główna płaciła kolei lokalnej pewną oznaczoną premię za każdą osobę i tonę towaru przyjętą od kolei lokalnej do dalszego przewozu.

6. Do artykułu VII.

Celem umożliwienia systematycznego a wydatniejszego uczestnictwa skarbu państwa w popieraniu finansowem kolei lokalnych, byłoby pożądanem wziąć pod rozwagę utworzenie nowego typu państwowych obligów dłużnych, któreby były wypuszczane w miarę potrzeby wyłącznie w celu uzyskania specjalnych funduszków na popieranie budowy kolei lokalnych przez państwo.

Należałoby także upoważnić Rząd do obejmowania eksploatacji kolei lokalnych na rachunek państwa za oznaczeniem stałej renty dzierżawnej w wypadkach, gdzie według opinii Rządu, lub według wykazów przez Rząd sprawdzonych, przewidywane dochody z eksploatacji kolei wystarczać będą przynajmniej na pokrycie własnych kosztów eksploatacji kolei przez państwo, oraz na pokrycie pomienionej renty dzierżawnej.

7. Do artykułu X.

Co do używania dróg państwowych do zakładania kolei żelaznych powinny być przyznane przedsiębiorstwom kolei lokalnych ulgi podobne tym, jakie postanawia się co do dróg nierządowych w §. 8 projektu ustawy o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych przez Sejm krajowy uchwalonego.

8. Do artykułu XI.

Czas trwania mocy obowiązującej państwowej ustawy o kolejach lokalnych należałoby ustanowić na dłuższy przeciąg lat, niż to dotychczas bywało, naprzykład na lat piętnaście.

We Lwowie dnia 31. marca 1893.

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

Marszałek krajowy:

Eustachy Sanguszko w. r.

* Sprawozdawca:

Edward Jędrzejowicz w. r.

Członek Wydziału krajowego.

U s t a w a

z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych.

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

§. 1.

Kraj popiera w miarę możności budowę niższorzędnych kolei żelaznych (kolei lokalnych, podrzędnych, wicynalnych, tramwajów parowych i t. p.), przeznaczonych do publicznego rnehn, użytecznych i potrzebnych ze względu na interesa kraju:

- a) przez udzielanie oprocentowanych pożyczek;
- b) przez objęcie na kraj akcyi przedsiębiorstwa kolejowego;
- c) w jakikolwiek inny sposób, a w szczególności także przez przeprowadzenie w własnym zarządzie budowy kolei.

§. 2.

Określone w §. 1. poparcie może być ndzielone jeżeli:

- a) Sejm krajowy stwierdzi uchwałą swą, iż zamierzona bndowa kolei jest ze względu na ogólne interesa kraju użyteczną i potrzebną;
- b) jeśli czynniki interesowane, to jest: państwo, powiaty, gminy, obszary dworskie i osoby prywatne, lub tylko jeden z tych czynników zapewni w sposób prawomocny pokrycie ndziałami swymi co najmniej $\frac{1}{3}$ nominalnej wartości kapitału zakładowego odnośnej kolei, a to bądź à fond perdu, bądź w zamian za objęcie akcyi zakładowych w pełnej ich nominalnej wartości, lub też jeśli w formie prawomocnej zobowiązują się pokrywać co najmniej jedną trzecią raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie oraz planem wskazane umorzenie tegoż kapitału zakładowego.

§. 3.

Sejm krajowy określi w każdym szczególnym wypadku sposób, w jaki ma być udzielone budowie kolei niższorzędnej poparcie krajn i oznaczy miarę pieniężnego ndziału kraju w przedsiębiorstwie, kierując się przytem zasadą, iż kraj o tyle tylko ma się przyczyniać do finansowego poparcia bndowy niższorzędnych kolei, o ile będzie potrzeba zapewnienia funduszków na przeprowadzenie takiej budowy kolei, jakiej wymagać będzie

regularny ruch, zastosowany do wymogów miejscowych stosunków ekonomicznych.

§. 4.

Kraj może budowę kolei niższorzędnych, w §. 1. określonych, objąć po myśli postanowień niniejszej ustawy w własny zarząd, jeśli wśród zachodzących stosunków budowa w własnym zarządzie kraju okaże się najodpowiedniejszą.

Kraj może przeprowadzić budowę kolei bądź to na podstawie koncesyi budowy i eksploatacyi uzyskanej na ten cel przez Wydział krajowy, bądź też w wykonaniu osobom trzecim udzielonej koncesyi, stosownie do przepisów ustaw obowiązujących o koncesyonowaniu, budowie i eksploatacyi kolei lokalnych.

W takich też warunkach jest kraj uprawnionym objąć za zezwoleniem Rządu w własny zarząd budowę kolei, już przez innych przedsiębiorców na podstawie postanowień niniejszej ustawy podjętą, celem dalszego jej prowadzenia na koszt przedsiębiorców w myśl zawartych z nimi i z gronem interesowanych umów w tej sprawie.

§. 5.

Osobne towarzystwa akcyjne mają być utworzone dla tych kolei niższorzędnych, dla których kapitał budowlany będzie zgromadzony w ten sposób, iż część akcyi zakładowych obejmą interesowani, lub państwo (§. 2).

Siedziba tych towarzystw ma być z reguły w kraju.

Krajowe biuro kolejowe (§. 14) uprawnione jest do sprawowania agend tych towarzystw, o ileby nie objął tej czynności zarząd kolei państwowych prowadzący ruch na kolei (§. 7.).

§. 6.

Budowa kolei niższorzędnych, które stosownie do postanowień niniejszej ustawy przyjdą do skutku, winna być przeprowadzona w sposób odpowiadający interesom kraju i przy bezpośredniej ingerencji Wydziału krajowego; ingerencya ta jednak niema uwłaczać prawom państwa do wykonywania nadzoru za-warowanego dla państwa w ustawach, w koncesyi lub z mocy szczególnego zastrzeżenia.

W szczególności rozdawnictwo robót przy budowie i dostaw, które o ile możności przez rozpisanie ofert ma być dokonywane, winno następować za zgodą Wydziału krajowego.

§. 7.

Prowadzenie ruchu (eksploatacyja) na takich kolejach może być oddane zarządowi kolei państwowych za zwrotem własnych kosztów ruchu, które ryczałtowo obliczone być mogą.

Oddanie takie nastąpić może jedynie na podstawie umowy o eksploatacyę, zawartej między zarządem kolei państwowych a Wydziałem krajowym, lub między tymże zarządem a zarządem

odnośnej kolei niższo-rzędnej, w tym ostatnim wypadku za za-twierdzeniem umowy przez Wydział krajowy.

Dla każdej kolei powstałej w myśl postanowień niniejszej ustawy winien być prowadzony odrębny rachunek eksploatacyi.

Postanowienie to obowiązuje także co do tych kolei, dla których nie zostały utworzone (§. 5) osobne towarzystwa akcyjne.

§. 8.

Postanowienia ustawy z dnia 23. stycznia 1891 roku (Dz. u. p. i rozp. kraj. Nr. 20) o używaniu dróg publicznych nierzą-dowych do budowy kolei żelaznych i prowadzenia na nich ruchu, oraz do innych celów powszechnej użyteczności, stosowane będą do kolei niższo-rzędnych, które za poparciem kraju w myśl po-stanowień niniejszej ustawy będą wybudowane, z tą jedynie zmianą, że przedsiębiorstwa takich kolei wolne będą od przewidzianego w §. 5. wyżej powołanej ustawy obowiązku ponoszenia nadwyżki kosztów utrzymania dróg krajowych, powiatowych i gminnych, spowodowanej użyciem tychże dróg, tudzież od obowiązku po-noszenia kosztów zarządzenia osobnych środków, mających na celu zapobieżenie niebezpieczeństwom i przerwom w komunikacyi publicznej na tych drogach.

§. 9.

Akcyje pierwszeństwa kolei budowanych na podstawie po-stanowień niniejszej ustawy dają prawo żądania 4% dywidendy przed akcyjami zakładowemi.

Akcyje pierwszeństwa i akcyje zakładowe, objęte przez kraj w myśl postanowień niniejszej ustawy (§. 1.), nie mogą być po-zbywane przed upływem pierwszych dwu lat od chwili otwarcia ruchu na tej linii kolei, dla której budowy je emitowano.

§. 10.

Oznaczone rachunkowo kwoty datków, do których płacenia na rzecz kolei niższo-rzędnych, budowanej w zarządzie kraju, zobow-wiązały się strony interesowane (§. 2.), winny być w ciągu mie-sięcy sześciu po upływie roku budżetowego do kasy Wydziału krajowego wpłacone, z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania różnic, jakieby się mogły okazać przy szczegółowem zbadaniu rachunków przez zarząd państwowy.

Zaległe datki stron będą na żądanie Wydziału krajowego ściągane od powiatów, gmin i jednostek interesowanych w dro-dze egzekucyi politycznej.

§. 11.

Bank krajowy Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem jest w zasadzie powołanym do pośre-dniczenia w dostarczaniu funduszków potrzebnych do popierania budowy kolei lokalnych, bądź to w formie subwencyonowania budowy przez kraj (§. 1), bądź w formie prowadzenia budowy w własnym zarządzie kraju (§. 4).

Finansowe to pośrednictwo Banku krajowego polegać ma na skapitalizowaniu potrzebnych do podjęcia budów kolei rat rocznych subwencji krajowej.

Rzeczony raty roczne będą wstawiane w preliminarz budżetu krajowego, który obejmować będzie także odpowiednie dla nich pokrycie.

§. 12.

Sejm krajowy stanowi:

- 1) o budowie kolei, które w myśl niniejszej ustawy mają być wykonane;
- 2) o sprzedaży lub wydzierżawieniu kolei, w myśl niniejszej ustawy przez kraj zbudowanych;
- 3) o bliższych szczegółach dostarczenia funduszków na koleje, które mają być przez kraj budowane (§§. 4 i 11);
- 4) o rodzaju i wysokości poparcia finansowego, które ma być udzielone poszczególnym przedsiębiorstwom kolejowym z funduszu krajowego.

§ 13.

Do Wydziału krajowego należy w ogóle przygotowanie i przedłożenie wniosków w sprawach podlegających według §. 12 uchwałom i decyzji Sejmu krajowego, jakoteż wykonanie uchwał powziętych w tej mierze przez Sejm krajowy.

W szczególności jest zadaniem Wydziału krajowego badać przedłożone projekty, wdrażać i przeprowadzać dochodzenia przygotowawcze, traktacje i narady, w celu zapewnienia budowy kolei żelaznych w myśl niniejszej ustawy; zawierać wstępne umowy z interesowanymi, z przedsiębiorcami i zarządami kolejowymi; przeprowadzać potrzebne rokowania z administracją państwową; uzyskiwać koncesye ostateczne na budowę kolei, które mają być na mocy uchwał Sejmu wykonane w zarządzie kraju; zawierać kontrakty budowy i dostaw dla kolei mających być przez kraj budowanymi; zawierać kontrakty eksploatacyi, nadzorować budowę i eksploatacyę kolei, sprawdzać rachunki eksploatacyi oraz dochodów, jakoteż przeprowadzać potrzebne transakcyje finansowe stósownie do niniejszej ustawy i uchwał Sejmu krajowego.

Wydział krajowy może także na prośbę interesowanych sporządzać projekty i obliczenia dochodów kolei niższorzędnych, za zwrotem kosztu tych czynności.

§. 14.

Celem załatwienia spraw techniczno-administracyjnych, dotyczących się kolei lokalnych, mających powstać w myśl niniejszej ustawy, a w szczególności celem badania przedkładanych projektów kolejowych ze stanowiska technicznego i komercyjnego, ustanawia się krajowe biuro kolejowe, jako organ wykonawczy Wydziału krajowego (§. 16).

§. 15.

Celem rozpatrywania projektów kolei lokalnych, które mają być popierane w myśl niniejszej ustawy, tudzież celem roztrząsania kwestyi, mogących się wyłonić co do budowy i eksploatacyi tychże kolei, powołuje się do życia krajową Radę kolejową.

§. 16.

Skład, organizacyę i zakres działania krajowego biura kolejowego (§. 14), tudzież krajowej Rady kolejowej (§. 15), ustanowi Sejm krajowy na wniosek ²²Wydziału krajowego.

§. 17.

Wykonanie niniejszej ustawy poruczam moim Ministrom spraw wewnętrznych, skarbu i handlu.

Statut organizacyjny galicyjskiej krajowej Rady kolejowej.

§. 1. Skład tejże.

Krajowa Rada kolejowa składa się z 14 członków pod przewodnictwem Marszałka krajowego lub zastępcy, wyznaczonego przez zebranie z grona Członków Wydziału krajowego.

Do krajowej Rady kolejowej powołuje Wydział krajowy na okres trzechletni:

- a) 7 członków bezpośrednio według własnego uznania;
- b) 7 członków za pośrednictwem następujących korporacyj: jednego członka na propozycję Izby handlowo-przemysłowej we Lwowie, jednego członka na propozycję Izby handlowo-przemysłowej w Krakowie, jednego członka na propozycję Izby handlowo-przemysłowej w Brodach, jednego członka na propozycję c. k. galicyjskiego Towarzystwa gospodarskiego we Lwowie, jednego członka na propozycję c. k. Towarzystwa rolniczego w Krakowie, jednego członka na propozycję Towarzystwa leśnego galicyjskiego we Lwowie i jednego członka na propozycję Towarzystwa naftowego w Gorlicach.

Po upływie trzechlecia ci sami członkowie mogą być ponownie powołani.

§. 2. Miejsca wakujące.

Miejsca, któreby się opróżniły w krajowej Radzie kolejowej przed upływem trzechlecia jej czynności, obsadza Wydział krajowy stosownie do postanowień §. 1.

§. 3. Ściślejszy Komitet doradczy.

Wydział krajowy wyznacza z grona krajowej Rady kolejowej trzech członków i dwóch zastępców, którzy przez czas trwania czynności Rady kolejowej, tworzą ściślejszy komitet doradczy Szefa departamentu IV. Wydziału krajowego w zakresie spraw kolejowych.

§. 4. Posiedzenia krajowej Rady kolejowej.

Krajowa Rada kolejowa zbiera się na wezwanie Wydziału krajowego stosownie do zachodzącej potrzeby, nie mniej jednakoż, niż dwa razy do roku.

Wszyscy członkowie Wydziału krajowego mają prawo uczestniczyć w posiedzeniach i obradach, tudzież każdego czasu głos zabierać, w głosowaniu wszakże nie biorą udziału.

Referent techniczny i referent administracyjny krajowego Biura kolejowego uczestniczą w posiedzeniach jako organa fakcyjne Wydziału krajowego.

W posiedzeniach krajowej Rady kolejowej, na wezwanie przewodniczącego, mogą wziąć także udział inne organa krajowe, tudzież znawcy z po za administracji Wydziału krajowego.

§. 5. Obowiązki i prawa członków krajowej Rady kolejowej.

Członkowie krajowej Rady kolejowej składają przyrzeczenie, o ile nie są urzędnikami krajowymi lub państwowymi.

Ich czynności są honorowe i żadne wynagrodzenie nie jest z niemi połączone.

Tylko tym członkom zamiejscowym, którzy bezpośrednio przez Wydział krajowy zostali powołani (§. 1.), przysługują diety (w stosunku 5 złr. dziennie) oraz zwrot kosztów podróży.

§. 6. Zakres działania krajowej Rady kolejowej.

Krajowa Rada kolejowa objawia swoją opinię na wyraźne żądanie Wydziału krajowego: w sprawach wykonania uchwał powziętych przez Sejm krajowy w myśl ustawy o kolejach lokalnych jakoteż w kwestjach kolejowych w ogóle.

Protokoły swych posiedzeń składa krajowa Rada kolejowa Wydziałowi krajowemu.

§. 7. Wydawanie opinii przez krajową Radę kolejową.

Krajowa Rada kolejowa wydaje swą opinię na podstawie uchwał powziętych większością głosów.

Do ważności uchwał potrzebną jest obecność przynajmniej ośmiu członków prócz przewodniczącego.

Wrazie równości głosów rozstrzyga przewodniczący.

Na żądanie głosujących, zapatrywania odmienne wpisane być mają do protokołu posiedzenia.

Szefowi Departamentu IV. Wydziału krajowego przysługuje prawo podania swego zapatrywania do protokołu, ile razy takowe różni się od opinii krajowej Rady kolejowej.

§. 8. Zakres działania ściślejszego Komitetu doradczego.

Członkowie ściślejszego komitetu doradczego, względnie ich zastępcy, schodzą się w biurze departamentu IV. Wydziału krajowego na każde wezwanie Szefa tegoż Departamentu, celem zaznajomienia się z przebiegiem ważniejszych spraw kolejowych, omówienia tychże, tudzież doradczego uczestniczenia w przygotowaniu wniosków podlegających decyzji Wydziału krajowego, lub opinii krajowej Rady kolejowej.

§. 9. Regulamin krajowej Rady kolejowej.

Regulamin dla krajowej Rady kolejowej wyda Wydział krajowy.

Gesetz vom 11. Februar 1890

wirksam für das Herzogthum Steiermark, betreffend die Förderung
des Localeisenbahnwesens.

Mit Zustimmung des Landtages Meines Herzogthumes Steiermark finde ich anzuordnen wie folgt:

§. 1.

Die Ausführung von Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways etc.), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landes-Interesses ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann auf Grund einer vom Landes-Ausschusse zu erwerbenden besonderen Bau- und Betriebs-Concession, oder in Durchführung einer von Interessenten oder einer Privatunternehmung erworbenen Concession, in Gemässheit der für die Concessionirung den Bau und Betrieb von Localbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften und in Gemässheit der Bestimmung dieses Gesetzes durch das Land erfolgen.

§. 2.

Zu diesem Zwecke wird ein vom Landesfond abgesondert zu verwaltender und zu verrechnender „Steirischer Localeisenbahnfond“ gebildet und zwar:

- 1) durch den Erlös eines „Steirischen Landes-Eisenbahnanlehens“ im Höchstbetrage von 10 Millionen Gulden in Noten österreichischer Währung;
- 2) durch die dem Lande zufallenden Betriebsüberschüsse, der auf Grund dieses Gesetzes vom Lande erbauten Localbahnen, beziehungsweise durch die Erträgnisse der vom Lande übernommenen Localbahn Prioritätsactien;
- 3) durch die Zuschüsse und Beiträge der Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke, Private) oder des Staates zum Baucapital der einzelnen Localbahnen (§. 4);
- 4) durch die Zinsen der Zeitweise vorhandenen und nicht unmittelbar zu vorausgehenden Baarmittel;
- 5) durch den Erlös aus dem Verkauf der auf Grund dieses Gesetzes erbauten Localbahnen (§. 9 Punkt 3);
- 6) durch die Eingänge aus der planmässigen Rückzahlung oder aus dem Verkaufe der vom Lande übernommenen Prioritätsactien von Localbahngesellschaften, endlich
- 7) aus dem Erlöse in Folge der Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche vom Lande in Gemässheit der Bestimmungen des §. 6 ausgegeben werden.

Die unter Zahl 5, 6 und 7 bezeichneten Eingänge, sowie die in den Bahnerträgen (Punkt 2) enthaltenen planmässigen Tilgungsquoten des Anlagecapitals jener Localbahnen, für welche keine besonderen Actiengesellschaften gebildet werden, sind, sofern diese Eingänge nicht in neuen Localbahnbauten investirt werden, zur Tilgung des in Punkt 1 angeführten Landes-Eisenbahnanlehens zu verwenden.

Der Landes-Eisenbahnfond kann über Beschluss des Landtages (§. 9 Punkt 7) insbesondere im Falle des Verkaufes der sämtlichen aus demselben errichteten Localbahnen aufgelöst und mit dem Landesfond vereinigt werden, in welchem Falle auch die etwa noch bestehenden Verpflichtungen des Landes-Eisenbahnfondes auf den Landesfond übergehen.

Wenn wieder Erwarten der Landes-Eisenbahnfond zur Bedeckung des Erfordernisses für Verzinsung und Amortisation des Landes-Eisenbahnanlehens nicht ausreichen sollte, ist der Abgang vom Lande zu bedecken.

§. 3.

Aus dem nach §. 2 zu bildenden Localeisenbahnfonde sind zu bestreiten :

- 1) die Kosten der betriebsfähigen Herstellung und Anrüstung der auf Grund dieses Gesetzes auszuführenden Localbahnen ;
- 2) die Kosten für allfällige weitere Investitionen (Reconstructionen, Erweiterungsbauten und Anschaffung) auf bereits vollendeten und in Betrieb gesetzten, ebensolchen Localbahnen ;
- 3) die zur Verzinsung und Tilgung des Landes-Eisenbahnanlehens (§. 2 Punkt 1) erforderlichen Beträge und
- 4) die Kosten der Verwaltung des Localeisenbahnfondes einschliesslich jener des zu errichtenden Landes-Eisenbahnamtes (§. 10).

§. 4.

Der Localeisenbahnfond hat die Aufgabe die Erbauung von Localbahnen wesentlich durch eine billige Geldgebung zu ermöglichen. Der Ertrag der Bahnen und die Beiträge von Interessenten sollen die vierpercentige Capitals-Verzinsung sammt Amortisationsquote der vom Lande in der Bahn investirten Summen möglichst sicherstellen; zu dem Ende kann der Localeisenbahnfond zum Baue einer Localbahn nur dann herangezogen werden, wenn seitens der Interessenten und des Staates, oder seitens eines vom beiden Theilen allein entweder :

- 1) Beiträge zum Baucapitale in der Höhe von wenigstens einem Drittheile des Gesamterfordernisses a fond perdu, oder gegen Überlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert werden, oder
- 2) auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Localbahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die vierpercentige Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb 90 Jahreu nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($\frac{3}{8}$) dieses jährlichen Gesamterfordernisses zu leisten.

In letzterem Falle können an Stelle der von den Interessenten oder dem Staate übernommenen Erträgnissgarantie zu vereinbarenden Capitalsabfindungen zu Gunsten des Localeisenbahnfondes in Baaren, oder durch unentgeltliche Grundabtretung, Lieferung von Materialien und sonstigen Leistungen treten.

§. 5.

Für jene Localbahnen, deren Baucapital im Sinne der Bestimmungen des §. 4 Punkt 1 zum Theile durch Capitalbeiträge der Interessenten oder des Staates aufgebracht werden sind, soferne diese Beträge gegen Refundirung in Stammactien und nicht a fond perdu zugesichert werden, besondere Actiengesellschaften zu bilden und erhält das Land für den von demselben

anzubringenden Rest des Anlagecapitals, sowie für die im §. 3 ad 2 vorgesehenen Auslagen, Prioritätsactien mit dem Anspruch auf eine vierpercentige Verzugsdividende sammt Amortisationsquote vor den Stammactien zum vollen Nennwerthe.

Die Agenden dieser Gesellschaften sind, falls dieselben nicht von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung übernommen werden vom Landeseisenbahnnamte (§. 10) zu besorgen.

In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusorgen, dasr die Functionen des Vorstandes dieser Gesellschaften als Ehrenämter unentgeltlich versehen werden.

§. 6.

Die im Sinne des §. 4 Punkt 2 auf Grund einer von den Interessenten oder vom Staate zugesicherten Erträgnissgarantie, oder nach §. 4 Punkt 1 auf Grund von Beiträgen a fond perdu ausgeführten Localbahnen, werden unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallrechtes des Staates für Rechnung des Landes als des alleinigen Concessionärs betrieben und verwaltet.

Das Land ist berechtigt, bezüglich solcher Localbahnen unter Beobachtung gesetzlicher Vorschriften und mit besonderer staatlicher Genehmigung, Prioritätsobligationen auszugeben, welche mit höchstens 4^o/_o verzinst, innerhalb der Concessionsdauer zurückgezahlt und ob der für die betreffende Localbahn eröffneten Eisenbahn-Bancheinlage sichergestellt werden.

§. 7.

Der Bau der in Gemässheit dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen ist sofern derselbe nicht etwa unter unmittelbarer Leitung und Ingerenz der Staatsverwaltung durchgeführt werden sollte gleich den Materiallieferungen vom Landes-Ausschusse in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise und zwar thunlichst im Offertwege zu vergeben.

Der Betrieb solcher Localbahnen ist in der Regel auf Grund von durch den Landes-Ausschuss abzuschliessen Betriebsverträgen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn gegen Vergütung der ewentuell pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber in einer Regie zu führen.

Die unmittelbare Ueberwachung des Baues und Betriebes der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen erfolgt unbeschadet des den Staatsorganen gesetz- und concessionsmässig, oder im Folge besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes durch das Landeseisenbahnnamt.

§. 8.

Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Localbahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen und zwar auch dann, wenn für dieselbe keine selbstständige Actiengesellschaft gebildet wird. Die nach diesen Rechnungen ermittelten Zuschussbeträge (§. 4 Punkt 1 und 2) sind von den Verpflichteten vorbehaltlich der nachträglichen Austragung etwa bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung sich ergebender Differenzen innerhalb der ersten Hälfte des der Rechnungsperiode folgenden Jahres, an das Landes-Obereinnehmeramt in Graz einzuzahlen.

Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landes-Ausschuss berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Bezirke oder Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Mai 1875 L. G. Bl. Nr. 27, beziehungsweise gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

Die Vertheilung, respective Verwendung der Superdividende der Localbahn-Actiengesellschaften, sowie über die Rückzahlung etwa nach §. 4 Punkt 2, geleisteter Garantievorschüsse

aus den Ertragsüberschüssen, sind nach Massgabe der von Fall zu Fall mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

§. 9.

Dem Landtage bleibt vorbehalten, die Beschlussfassung und Entscheidung, über:

- 1) den Zeitpunkt und die Modalitäten der Begebung des nach §. 2 Punkt 1 aufzunehmenden Landes-Eisenbahnanlehens;
- 2) den Bau von Localbahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen;
- 3) die Veräusserung der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen;
- 4) den Verkauf der vom Lande nach §. 5 übernommenen Prioritätsactien von Localbahngesellschaften;
- 5) die Ausgabe von auf einzelne Localbahnen sicherzustellenden Prioritätsobligationen (§. 6);
- 6) die vom Landes-Ausschuss alljährlich dem Landtage mit Bericht vorzulegenden Rechnungsabschlüsse des steiermärkischen Landeseisenbahnfondes;
- 7) die Organisation des Landeseisenbahnamtes;
- 8) die eventuelle Auflösung des Landeseisenbahnfondes und Vereinigung desselben mit dem Landesfond (§. 2).

§. 10.

Dem Landes-Ausschuss obliegt im allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach §. 9 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Localbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahnverwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Concession für vom Landtage beschlossene neue Localbahnen; der Abschluss der Bau- und Lieferungs- sowie der Betriebsverträge, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Localbahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der Localbahn Actiengesellschaften, dann die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages (§. 9) nothwendigen finanziellen Transactionen.

Zur Besorgung der technisch administrativen Geschäfte in Ansehung der auf Grund dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen, insbesondere zur gewissenhaften Prüfung der vorgelegten Eisenbahnprojekte vom technischen und commerciellen Standpunkte wird ein als Executivorgan des Landes-Ausschusses fungirendes „Landes-Eisenbahnamt“ errichtet, dessen Organisation vom Landtage über Antrag des Landes-Ausschusses festgesetzt wird.

§. 11.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien am 11. Februar 1890.

Franz Joseph m. p.

Taafe m. p.

Dunajewski m. p.

Bacquehem m. p.

Gesetz vom 17. Dezember 1892,

wirksam für das Königreich Böhmen, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung.

Mit Zustimmung des Landtages Meines Königreiches Böhmen finde Ich anzuordnen wie folgt:

§. 1.

Die Ausführung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Lokalbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses ausser Zweifel steht, kann vom Lande durch Garantirung der Verzinsung und der Tilgung der für die betreffende Bahnunternehmung auszugebenden Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen), durch Gewährung eines Darlehens, durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammactien oder endlich durch die in der Verwaltung des Landes zu bewirkende Durchführung des Baues gefördert werden.

§. 2.

Wenn seitens der Interessenten und des Staates oder seitens eines von beiden Theilen allein:

1. Beiträge zu dem durch den Landesausschuss richtig gestellten Bauaufwande, die Kosten der Ausrüstung eingerechnet, in der Höhe von wenigstens fünfundzwanzig Procent *a fond perdu*, oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert wurden, oder

2. auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagekapitales innerhalb 90 Jahren nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($\frac{3}{8}$) dieses jährlichen Gesammtverfordernisses zu leisten,

so hat das Land durch Garantirung eines bestimmten vier Procent nicht übersteigenden Zinsertrages und der Tilgung der zu diesem Zwecke auszugebenden und bücherlich sicherzustellenden, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen), deren Gesammtsumme siebenzig Procent des Bauaufwandes nicht zu überschreiten hat.

oder durch Gewährung eines verzinslichen, bücherlich sicherzustellenden, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Darlehens in der Höhe von höchstens siebenzig Procent des Bauaufwandes an der Erbauung und Ausrüstung der Bahn theilzunehmen.

Nach Beschaffenheit der lokalen Verhältnisse kann das Land sich daran ausserdem durch Garantirung eines bestimmten, vier Procent nicht übersteigenden Zinsertrages von den zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden Prioritätsactien oder durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammactien in vollem Nennwerthe betheiligen.

§. 3.

Die Ausführung der im §. 1. bezeichneten Bahnen kann auch auf Grund einer vom Landesauschusse zu erwerbenden Bau- und BetriebskonceSSION oder in Durchführung einer von dritten Personen erworbenen KonceSSION in Gemässheit der für die KonceSSIONirung, den Bau und Betrieb von Lokalbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes durch das Land erfolgen.

§. 4.

Der Landtag kann die Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch den Landesauschuss beschliessen, wenn nach den besonderen Verhältnissen die Durchführung des Baues in der Verwaltung des Landes sich als zweckentsprechend darstellt.

Unter der gleichen Voraussetzung kann auch ein von anderen Unternehmern nach den Bestimmungen dieses Gesetzes in Angriff genommener Bahnbau mit Genehmigung der Regierung durch den Landesauschuss zur weiteren Durchführung auf Kosten der Unternehmung nach Massgabe der mit der letzteren und den sonstigen Interessenten abgeschlossenen Verträge übernommen werden.

§. 5.

Für jene Bahnen, deren Baukapital zum Theile durch Uebernahme von Stammactien seitens der Interessenten zugesichert erscheint, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden, deren Agenden, falls dieselben nicht von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung übernommen werden, vom Landesauschusse auf Kosten der Actiengesellschaft zu besorgen sind. In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusehen, dass die Functionen des Vorstandes dieser Gesellschaften als Ehrenämter unentgeltlich versehen werden. Der Vorstand besteht aus höchstens 10 Mitgliedern, von denen zwei durch den Landesauschuss zu nominiren sind.

§. 6.

Bei Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch das Land können zur Aufbringung des Aufwandes unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften und mit besonderer staatlicher Genehmigung mit höchstens 4% verzinsliche, innerhalb der KonceSSIONsdauer rückzahlbare und ob der für die betreffende Bahn eröffneten Eisenbahn-Buch-Einlage sichergestellte Eisenbahn-Schuldverschreibungen ausgegeben werden.

§. 7.

Die auf Grund dieses Gesetzes zu emittirenden Prioritätsactien haben den Anspruch auf eine vierprocentige Vorrangsdividende vor den Stammactien. Insoferne Prioritäts- oder Stammactien in Folge der gesetzlichen Bestimmungen in den Besitz des Landes gelangt sind sind sie vor Ablauf eines Jahres von der Betriebseröffnung der betreffenden Linie an nicht zu veräussern.

§. 8.

Der Bau der in Gemässheit der §§. 3 und 4 vom Lande herzustellenden Bahnen ist, unbeschadet der gesetzlichen Ingerenz der Staatsverwaltung, in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise und zwar thunlichst im Offertwege durch den Landesauschuss zu vergeben.

Auch bei den auf Grund des §. 3 bereitgestellten Bahnen erfolgt die unmittelbare Ueberwachung des Baues und Betriebes unbeschadet des dem Staate gesetz- und konceSSIONsmässig oder in Folge besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes durch den Landesauschuss. Insbesondere bedarf die Vergebung der Bauarbeiten und die Uebertragung von Lieferungen der Genehmigung des Landesauschusses.

Der Betrieb solcher Bahnen ist in der Regel auf Grund von durch den Landesauschuss oder mit dessen Genehmigung abzuschliessenden Betriebsverträgen der k. k. Staats-Eisenbahnverwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber unbeschadet des gesetz- und koncessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallsrechtes des Staates, für Rechnung der Bahngesellschaft oder des Landes in dessen Regie zu führen.

§. 9.

Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Bahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen und zwar auch dann, wenn für dieselbe keine selbstständige Actiengesellschaft gebildet wird.

Haben sich bei der Führung eines Bahnbaues durch das Land die Lokalinteressenten zu besonderen Leistungen verpflichtet, so sind die rechnungsmässig ermittelten Zuschussbeträge von den Verpflichteten vorbehaltlich der nachträglichen Austragungen etwa bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung innerhalb der ersten Hälfte des der Rechnungsperiode folgenden Jahres an die Landeskassa in Prag einzuzahlen.

Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesauschuss berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Bezirke oder Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 19. September 1883, L. G.-Bl. Nr. 51, beziehungsweise gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Exekution vorzugehen.

Die Bestimmungen über die Vertheilung, beziehungsweise Verwendung des eine fünfprocentige Dividende der Actien überschreitenden Jahresertragnisses der auf Grund dieses Gesetzes errichteten Actiengesellschaften, sowie über die Rückzahlung der geleisteten Garantievorschüsse aus den Ertragsüberschüssen sind von Fall zu Fall nach Massgabe der mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

§ 10.

Das Jahreserfordniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen und die ordnungsmässige Verwendung der bewilligten Mittel im Landesrechnungsabschlusse auszuweisen. Die ausserordentlichen Einnahmen (für Veräusserung von Landesbahnen, von Actien und dergleichen) sind in erster Reihe für Tilgung der diesfalls aufgenommenen Anlehen zu verwenden.

§. 11.

Dem Landtage bleibt vorbehalten die Beschlussfassung und Entscheidung:

1. über den Bau von Bahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen,
2. über die Veräusserung oder Verpachtung der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Bahnen,
3. über die Art der Geldbeschaffung für die durch das Land zu bauenden Bahnen und
4. über Art und Höhe der einzelnen Bauunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden Beiträge.

§ 12.

Dem Landesauschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach §. 11. der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse, insbesondere die Prüfung der vorgelegten Projecte und die Vorerhebungen und Verhandlungen zum

Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahnverwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Koncession für vom Landtage beschlossene neue Bahnbauten, der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die durch das Land zu bauenden Bahnen, der Abschluss von Betriebsverträgen, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der betreffenden Actiengesellschaften, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Dem Landesaussschusse obliegt schliesslich über Ansuchen der Interessenten die Ausarbeitung von Projecten und Ertragsberechnungen von Bahnen niederer Ordnung gegen Ersatz der Selbstkosten.

§. 13.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien, am 17. Dezember 1892.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p.

Steinbach m. p.

Bacquehem m. p.

Do L. 4998/92.

Wykaz linii kolejowych

i poszczególnych ich części, do których się odnoszą propozycje nadesłane w odpowiedzi na kwestyonaryusz Wydziału krajowego do L. 8503/91.

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
I. Część zachodnia.				
1	Oświęcim- Żywiec	40	Wydział powiatowy w Białej Dyrekcya dóbr arcyksiążęcych w Żywcu Wydział powiatowy w Żywcu	Dobra arcyksiążęce w Żywcu. Tartaki wodne i parowe, huta żelazna, browar i inne zakłady przemysłowe tamże
2	Jaworzno- Zator	27	Fabryka bieli cynkowej w Niedzieliskach Dyrekcya kopalni węgla w Jaworznie C. k. Rząd popiera z dalszym ciągiem (patrz Nr. 3)	Biel cynkowa w Niedzieliskach. Węgiel w Jaworznie i Sierszy.
3	Trzebinia- Wadowice- Skawce	52	C. k. Starostwo górnicze w Krakowie Wydział powiatowy w Chrzanowie Wydział powiatowy w Wadowicach Towarzystwo rolnicze krakowskie techniczne C. k. " Rząd popiera linię Zator - Wadowice-Skawce	Piec wapienny Barucha i Sp. w Płazie. Kopalnie rudy w miejscowościach: Olszyny, Bołecin, Piła i Rozkochów, kopalnie glinki ogniotrwałej w Grojcu i Porębie.
4	Kraków- Baran (Koćmyrzów)	14	Wydział powiatowy w Krakowie Towarzystwo rolnicze krakowskie techniczne "	Młyny wodne: w Bięczycach, Kantorowicach, Prusach, i Mogile. Młyny parowe: w Bięczycach i Krzesławicach.
5	Podgórze- Niepołomice- Sierosławice	38	Towarzystwo rolnicze krakowskie techniczne "	—
6	Kalwarya- Bochnia albo Klaj	58	Wydział powiatowy w Wieliczce	—

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około :	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
7	Wieliczka-Dobra albo Tymbark	38	Wydział powiatowy w Limanowej Wydział powiatowy w Nowym Sączu Towarzystwo rolnicze krakowskie i techniczne „ popierają oprócz tego linię Bochnia-Tymbark. Wydział powiatowy w Wieliczce	Tartaki : Dobra, Skrzydlna, Szczyrzyce i Dobczyce.
8	Kłaj - Dobra albo Tymbark	38	Wydział powiatowy w Limanowej Wydział powiatowy w Bochni Towarzystwo rolnicze krakowskie i techniczne „	Browar w Szczyrzy- cach Kamieniołom w Sobol- owie.
9	Chabówka-Nowy targ	15	Wydział powiatowy w Nowym Targu Towarzystwo politech. we Lwowie i c. k. Rząd popierają z dalszym ciągiem (patrz Nr. 10.) Towarzystwo rolnicze krakowskie i techniczne „ popierają z dalszym ciągiem do Zakopanego (patrz Nr. 10.) i do Węgier (patrz Nr. 11.)	—
10	Nowy targ-Zakopane-Czarny Dunajec	50	Wydział powiatowy w Nowym Targu C. k. Rząd i Towarzystwo politechniczne we Lwowie popierają część Nowy Targ-Zakopane	—
11	Nowy targ-Czorsztyn (do Węgier)	21	Wydział powiatowy w Nowym Targu Towarzystwo rolnicze krakowskie i techniczne „	—
12	Czorsztyn-Szczawnica	12	Wydział powiatowy w Nowym Targu	Zakład kąpielowy Szczawnica.
13	Szczawnica-Stary Sącz	34	Wydział powiatowy w Nowym Sączu Towarzystwo politechniczne we Lwowie	—
14	Bochnia-Mielec	90	Wydział powiatowy w Dąbrowej	Zarząd dóbr Mędrzechów.
15	Tarnów-Uście jezuickie (Borusowa)	32	Wydział powiatowy w Dąbrowej	—
16	Tarnów-Dąbrowa-Szczucin	36	Wydział powiatowy w Dąbrowej Wydział powiatowy w Tarnowie Towarzystwo rolnicze krakowskie i techniczne „	—

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
17	Tarnów-Radomyśl-Mielec	46	Wydział powiatowy w Tarnowie	—
18	Słotwina-Okocim	5	Wydział powiatowy w Brzesku Towarzystwo rolnicze krakowskie " techniczne "	Browar i młyn parowy w Okocimie.
19	Muszyna-Krynica	9	Wydział powiatowy w Nowym Sączu Towarzystwo politechniczne we Lwowie " rolnicze krakowskie " techniczne "	Zakład kąpielowy Krynica
20	Jasło-Dębica z odnogą z Kamienicy dolnej do Grudnej dolnej	49	Wydział powiatowy w Pilźnie	Tartaki parowe i gorzelnie w Brzostku i Zawadce. Kopalnia węgla w Grudnej dolnej.
21	Zagórzany-Libusza-Gorlice Szymbark-Grybów	44	Wydział powiatowy w Gorlicach C. k. Starostwo górnicze w Krakowie popiera część: Zagórzany-Libusza-Gorlice Towarzystwo rolnicze krakowskie i " techniczne " popierają tę linię z wyjątkiem części: Ropa-Grybów	Rafinerya nafty w Libuszy, kopalnia oleju skalnego w Libuszy, Krygu, Męcinie wielkiej, małej i Sękowej. Kopalnie nafty, młyny i tartaki w Symbarku, rafinerya i kopalnia nafty w Ropie.
22	Ropa-Blecharka (do granicy Węgier)	24	Wydział powiatowy w Gorlicach Towarzystwo rolnicze krakowskie " techniczne "	Tartaki w Klimkówce, i Uściu ruskiem, kopalnie nafty w Łosiu, Klimkówce, Uściu ruskiem, Kwiatoniu, Blechnarce i wody mineralne w Wysowej.
23	Męcina mała-Konieczna (do granicy Węgier) z wariantą przez Regietów	22	Wydział powiatowy Gorlicach	Nafta w Regietowie.
24	Jasło-Dukla (do granicy Węgier)	45	C. k. Starostwo górnicze w Krakowie Wydział powiatowy w Krośnie popiera część od granicy Węgier do Dukli z dalszym ciągiem (patrz Nr. 25. i 32.)	Destylarnia nafty w Cergowy i Dukli; browar w Dukli; Exploatacja drzewa w Tyławie i Barwinku.

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
25	Krosno-Dukla	15	Wydział powiatowy w Krośnie. Dalszy ciąg z Krosna do Przybówki (patrz Nr. 32.)	Kopalnie nafty: Równe, Wietrzno i okolica Iwonicza.
II. Część środkowa.				
26	Tarnobrzeg-Kolbuszowa	40	Wydział powiatowy w Kolbuszowej Wydział powiatowy w Tarnobrzegu	—
27	Tarnobrzeg-Raniżów-Rzeszów z odnogami do Zbydniowa i Rozwadowa	100	Wydział powiatowy w Tarnobrzegu Wydział powiatowy w Nisku Wydział powiatowy w Kolbuszowej popiera część Raniżów-Rzeszów Towarzystwo rolnicze krakowskie i techniczne popierają część Rzeszów-Rozwadów	Huta szkła w Bojanowie i Maziarni. Młyn parowy w Mokrzyszowie.
28	Rawa-ruska-Mielec	165	Wydział powiatowy w Kolbuszowej Towarzystwo rolnicze krakowskie " techniczne "	3 gorzelnie, browar, 6 młynów i 7 tartaków w Rawie ruskiej; 4 gorzelnie, 3 browary, 3 młyny i 5 tartaków w Cieszanowie; Gorzelnia, młyn i tartak w Sieniawie; 4 gorzelnie i browar w Leżajsku; 3 gorzelnie i browar w Sokołowie; 3 gorzelnie i browar w Raniżowie; gorzelnia w Dzikowie, 3 gorzelnie, browar, 2 tartaki wodne i młyn w Kolbuszowej; huta szkła w Niwiskach. gorzelnia, browar młyn i tartaki w Mielcu.
29	Rozwadów-Jarosław	80	Wydział powiatowy w Jarosławiu C. k. Rząd popiera część: Rozwadów-Leżajsk z d. c. (patrz Nr. 30.)	Młyn parowy i tartak w Nisku. Szkoła koszykarska w Rudniku.
30	Leżajsk-Przeworsk	22	C. k. Rząd	—

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometrach, około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
31	Lubycza-Lubaczów	43	Wydział powiatowy w Cieszanowie	Gorzelnie w 8 miejscowościach. Browary w 2 miejscowościach. Tartaki w 7 miejscowościach. Oprócz tego: wapniarki, młyny, lasy i kamieniołomy w okolicy.
32	Przybówka-Krosno	14	Wydział powiatowy w Krośnie	Patrz Nr. 25.
33	Rzeszów-Dynów-Mrzyglód-Sanok	70	Wydział powiatowy w Brzozowie Zarząd młyna parowo-wodnego hr. Wodzickiego w Tyczynie, Zarząd dóbr Tyczyn hr. Wodzickiego, Zarząd fabryki nawozów p. Jędrzejowicza i Sp. w Białej pod Rzeszowem, i Towarzystwo politechniczne we Lwowie popierają część Rzeszów-Błażowa	Młyn w Tyczynie. Fabryka nawozów w Białej. Browar w Białej. Przedalnia w Błażowej. Liczne gospodarstwa rolne i gorzelnie w okolicy.
34	Przemyśl-Dynów	45	Wydział powiatowy w Brzozowie popiera z dalszym ciągiem (patrz Nr. 36.)	Browar, obszerne lasy i gospodarstwa rolne w Krasiczynie.
35	Jarosław-Dubiecko	30	Wydział powiatowy w Jarosławiu popiera z dalszym ciągiem (patrz Nr. 37.)	—
36	Dynów-Grabownica-Sanok (Warianta linii 33).	40	Wydział powiatowy w Brzozowie	Znaczne gospodarstwa rolne w okolicy.
37	Dynów-Rymanów	35	Wydział powiatowy w Jarosławiu	—
38	Rawa ruska-Jaworów-Sądowa Wisznia-Sambor	90	Wydział powiatowy w Mościskach Wydział powiatowy w Rawie Wydział powiatowy w Cieszanowie Wydział powiatowy w Samborze popiera część Sambor-Sądowa Wisznia Wydział powiatowy w Staremmieście i Wydział powiatowy w Jaworowie popierają z dalszym ciągiem (patrz Nr. 45.)	—

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometrach, około :	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
39	Jarosław-Jaworów-Lwów	90	Wydział powiatowy w Jaworowie Inżynier Ziffer w Wiedniu popiera część Jaworów-Lwów	—
40	Mościska-Wykoty (stacja kolejowa pod Samborem)	30	Wydział powiatowy w Samborze	—
41	Sambor-Gródek	44	Wydział powiatowy w Rudkach Wydział powiatowy w Samborze	—
42	Gródek-Stryj z odnogą do Mikołajowa.	88	Br. Brunicki w Lubieniu wielkiem	Fabryka papieru w Czerlanach. Zakład kąpielowy w Lubieniu.
43	Drohobycz-Truskawiec-Stebnik	14	C. k. Rząd C. k. Starostwo górnicze w Krakowie	Zakład kąpielowy w Truskawcu i kopalnie w Stebniku.
44	Chyrów-Staremiasto	15	Wydział powiatowy w Turce i Wydział powiatowy w Lisku popierają z dalszym ciągiem (patrz Nr. 45.)	—
45	Sambor-Staremiasto-Turka-Borynia do granicy węgierskiej w Użok	77	Wydział powiatowy w Starem mieście Wydział powiatowy w Jaworowie Wydział powiatowy w Samborze Wydział powiatowy w Turce i Wydział powiatowy w Lisku popierają część Sambor-Borynia z dalszym ciągiem (patrz Nr. 48.) C. k. Rząd popiera część Sambor-Turka	Tartaki w miejscowościach: Spas, Łużek, Lenina i Jaworna. Młyn amerykański w Starem mieście. Kamieniołomy w Spasie i Turce. Lasy br. Liebiga.
46	Ustrzyki dolne-Turka z wariantą przez Lutowskią do Boryni	97	Wydział powiatowy w Turce i Wydział powiatowy w Lisku popierają linię Ustrzyki dolne-Turka i wariantą do Boryni z dalszym ciągiem (patrz Nr. 48).	—
47	Borysław-Turka	38	Wydział powiatowy w Turce i Wydział powiatowy w Lisku C. k. Starostwo górnicze w Krakowie popiera część Borysław-Mrażnica-Schodnica	Przemysł górniczy w Mrażnicy i Schodnicy.

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. okolo:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
48	Borynia-Hrebenów (stacya kolei państwowej Stryj-Ławoczne)	58	Wydział powiatowy w Turce i Wydział powiatowy w Lisku	—
III. Część wschodnia.				
49	Żółkiew-Krystynopol	44	C. k. Rząd Wydział powiatowy w Sokalu Wydział powiatowy w Żółkwi	Znaczne obszary lasów: Parchacz, Sielec, Kuliczków, Mosty, Dworce, Wolica, Butyń, Przystań, Bojaniec i Derewnia.
50	Sokal-Ożydów	75	Wydział powiatowy w Sokalu	—
51	Krystynopol-Kamionka-Krasne	68	Wydział powiatowy w Żółkwi Towarzystwo politechniczne we Lwowie Wydział powiatowy w Kamionce strumiłowej C. k. Rząd popiera linię Mosty-Kamionka-Krasne	Gorzelnia, browar, młyn parowy i tartak w Kamionce strumiłowej. Młyny i browar w Busku. Kilkanaście gorzelń w okolicy.
52	Mosty wielkie-Kamionka strumiłowa	22	Wydział powiatowy w Żółkwi C. k. Rząd popiera z dalszym ciągiem Kamionka-Krasne	—
53	Żółkiew-Kamionka strumiłowa	28	Inżynier Ziffer we Wiedniu	Znaczne obszary lasów w okolicy Kamionki strumiłowej.
54	Lwów-Brzeżany z odnogami do Zadwórze i Rohatyna	120	Leon ks. Sapięha w Bilezu popiera linię Lwów-Brzeżany z dalszym ciągiem (patrz Nr. 64.) Wydział powiatowy w Przemyślanach popiera linię Zadwórze-Rohatyn	Gorzelnie, lasy i znaczne gospodarstwa rolne w okolicy.
55	Przemyślany-Bóbrka (Chlebowice)	26	Inżynier Ziffer we Wiedniu	—

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
56	Złoczów-Brzeżany	40	Izba handlowa i przemysłowa w Brodach z dalszym ciągiem przez Rohatyn do Chodorowa (patrz Nr. 59) albo przez Podhajce do Manasterzysk (patrz Nr. 64 i 65.)	—
57	Zborów-Kozowa	30	Wydział powiatowy w Złoczowie	—
58	Brody-Zbaraż-Tarnopol z odnogą: Zbaraż-Maksymówka (Zapadnia)	104	Izba handlowa i przemysłowa w Brodach popiera linię Brody-Tarnopol Wydział powiatowy w Zbarażu popiera część Zbaraż-Maksymówka (Zapadnia)	—
59	Stryj-(Ruda albo Żydaczów)-Chodorów-Rohatyn-Brzeżany	96	Wydział powiatowy w Żydaczowie C. k. Rząd popiera linię Stryj-Brzeżany z dalszym ciągiem do Kozowej i Tarnopola (patrz Nr. 89) Izba handlowa i przemysłowa w Brodach popiera część Chodorów-Brzeżany z dalszym ciągiem (patrz Nr. 56) Towarzystwo politechniczne we Lwowie popiera część Chodorów-Rohatyn-Brzeżany z dalszym ciągiem (patrz Nr. 61) Inżynier Ziffer we Wiedniu popiera część Chodorów-Brzeżany	—
60	Żurawno-Piaseczna	34	Inżynier Ziffer w Wiedniu	—
61	Brzeżany-Kozowa-Trembowla	60	Wydział powiatowy w Złoczowie popiera część Brzeżany-Kozowa z dalszym ciągiem Kozowa-Zborów Towarzystwo politechniczne we Lwowie popiera linię z Brzeżan do Trembowli C. k. Rząd popiera część Brzeżany-Kozowa	—
62	Bolszowce-Podhajce	36	Inżynier Ziffer we Wiedniu	—
63	Podhajce-Mikulińce	40	Leon ks. Sapieha w Bilezu	—
64	Brzeżany-Podhajce	26	Leon ks. Sapieha w Bilezu z dalszym ciągiem (patrz Nr. 67) Izba handlowa i przemysłowa w Brodach z dalszym ciągiem (patrz Nr. 65)	—

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
65	Podhajce-Monasterzyska	23	Izba handlowa i przemysłowa w Brodach	—
66	Podhajce-Satanów	84	Leon ks. Sapieha w Bilezu	—
67	Podhajce-Dźuryn	44	Leon ks. Sapieha w Bilezu	—
68	Tarnopol-Mikulińce-Trembowla-Kopeczyńce	55	C. k. Rząd Izba handlowa i przemysłowa w Brodach z dalszym ciągiem do Czortkowa i Zaleszczyk (patrz Nr. 70) Wydział powiatowy w Husiatynie z dalszym ciągiem przez Hadyńkowce w powiat Borszczowski (patrz Nr. 69.) Wydział powiatowy w Zaleszczykach z dalszym ciągiem do Zaleszczyk (patrz Nr. 70) Leon ks. Sapieha w Bilezu popiera część Mikulińce-Tarnopol	—
69	Hadyńkowce-Teresin-Iwanie puste z odnogą do Skały	65	C. k. Rząd Wydział powiatowy w Husiatynie Wydział powiatowy w Borszczowie popiera linię: Czortków - Jezierzany - Cygany - Borszczów-Iwanie puste z odnogą do Skały	—
70	Kalinow-szczyzna-Tłuste-Zaleszczyki	45	C. k. Rząd Izba handlowa i przemysłowa w Brodach popiera linię z Czortkowa do Zaleszczyk Leon ks. Sapieha popiera część Jagielnica-Tłuste z dalszym ciągiem (patrz Nr. 78) Wydział powiatowy w Zaleszczykach popiera linię Kopeczyńce-Czortków Zaleszczyki	Znaczne gospodarstwa rolne.
71	Borki Wielki-Grzymałów-Satanów	50	Wydział powiatowy w Skalacie	—
72	Grzymałów-Touste-Chorostków-Kopeczyńce	35	Wydział powiatowy w Skalacie Wydział powiatowy w Horodence z dalszym ciągiem na Czortków-Horodenkę-Kołomyję	Młyn parowy w Grzymałowie i kilkanaście gorzelń w okolicy.
73	Podwołoczyska-Skałat	18	Wydział powiatowy w Horodence z dalszym ciągiem do Grzymałowa	—

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
74	Dżuryn-Cygany	48	Leon ks. Sapieha w Bilezu popiera z dalszym ciągiem do Borszczowa (patrz Nr. 75) Wydział powiatowy w Borszczowie popiera z dalszym ciągiem do Borszczowa i Iwania pustego (patrz Nr. 69.)	Fabryka tytoniu i cygar w Jagielnicy.
75	Borszczów-Uście biskupie (do Bukowiny)	24	Leon ks. Sapieha w Bilezu	—
76	Mielnica-Okopy	20	Leon ks. Sapieha	—
77	Czortków-Jagielnica	8	Wydział powiatowy w Borszczowie z dalszym ciągiem przez Cygany do Iwania pustego	—
78	Tłuste-Uściczko-Horodenka	26	Leon ks. Sapieha popiera z dalszym ciągiem do Kołomyi (patrz Nr. 79) Wydział powiatowy w Kołomyi popiera linię: Kołomyja-Horodenka-Uściczko	—
79	Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki	58	Wydział powiatowy w Kołomyi Towarzystwo politechniczne we Lwowie Inżynier Ziffer we Wiedniu Wydział powiatowy w Zaleszczykach Miasto Kołomyja przez Sejm Stowarzyszenie kupców i przemysłowców w Kołomyi przez Sejm Wydział powiatowy w Horodence i Leon ks. Sapieha popierają część Horodenka-Kołomyja	Główne gospodarstwa rolne.
80	Śniatyn-Horodenka-(ewentualnie do Zaleszczyk)	32	C. k. Rząd Wydział powiatowy w Śniatynie przez Sejm	—
81	Śniatyn-Kuty z odnogami do Widynowa i Kossowa	54	C. k. Rząd Wydział powiatowy w Kosowie popiera linię Śniatyn (Załuże)-Rożnów-Kuty z odnogą Rożnów-Kossów Inżynier Ziffer we Wiedniu popiera linię Widynów-Kuty	Kopalnia węgla kamiennego w Nowosielicy. Saliny w Kossowie. 2 amerykańskie młyny w Kutach.
82	Sopów-Myszyn-Jabłonów	14	Wydział powiatowy w Kołomyi Towarzystwo politechniczne we Lwowie Inżynier Ziffer we Wiedniu popiera część Sopów-Myszyn	Węgiel w Myszynie. Drzewo w lasach: Pistyn.

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilometr. około:	Kto proponuje i popiera linię	Źródła i daty ruchu
83	Szeparowce-Delatyn	24	Wydział powiatowy w Kołomyi C. k. Rząd popiera linię Kniaźdwór - Delatyn Tow. politechniczne " " Inżynier Ziffer we Wiedniu " "	Tartaki w miejscowościach: Pniów, Siedliska, Majdan średni, Delatyn, Mikuliczyn i Pasieczna. Saliny w Delatynie i Łanczynie.
84	Tłumacz-Pałaciczne	8	Towarzystwo politechniczne we Lwowie Inżynier Ziffer we Wiedniu	—
85	Stanisławów-Łysiec-Bohorodczany-Nadwórna (Warianta trasy rządowej)	45	Wydział powiatowy w Bohorodczanach	Lasy w Sołotwinie. Kopalnie wosku ziemnego i ropy w Dźwiniaczu, Staruni i Majdanie.
86	Kałusz-saliny w Kałuszu	2	C. k. Rząd Towarzystwo politechniczne we Lwowie	Saliny w Kałuszu.
87	Dolina-saliny w Dolinie	14	C. k. Rząd Towarzystwo politechniczne we Lwowie	Saliny w Dolinie.
88	Bolechów-saliny w Bolechowie	2	C. k. Rząd	Saliny w Bolechowie.
89	Tarnopol-Kozowa-Halicz	98	C. k. Rząd	—
90	Zborów-Płotycze	30	Prywatne konsorcjum (p. Cywiński i hr. Jerzy Borkowski)	—



Zestawienie

linij proponowanych przez:

a) C. k. Rząd:

	Długość około: Km.
1. Tarnopol - Ostrów - Trembowla - Kopeczyńce	55.0
2. Hadyńkowce - Teresin - Iwanie puste z odnogą do Skały	65.0
3. Kalinowszczyzna - Tłuste - Zaleszczyki	45.0
4. Tarnopol (Ostrów) - Kozowa - Halicz	98.0
5. Kozowa - Brzeżany - Rohatyn - Chodorów - Stryj	110.0
6. Śniatyn - Horodenka (ewentualnie do Zaleszczyk)	32.0
7. Śniatyn - Kuty	38.0
8. Kniaźdwór - Delatyn	24.0
9. Kałusz - saliny w Kałuszu	2.0
10. Dolina - saliny w Dolinie z przedłużeniem do Strutyna i Spasu	14.0
11. Bolechów - saliny w Bolechowie	2.0
12. Drohobycz - Stebnik	14.0
13. Sambor - Staremiasto - Turka	52.0
14. Krystynopol - Mosty wielkie - Żółkiew	44.0
15. Mosty wielkie - Krasne	52.0
16. Rozwadów - Przeworsk	70.0
17. Jaworzno - Zator - Wadowice - Skawce (z ewentualną odnogą do Trzebini)	52.0
18. Chabówka - Nowy targ - Zakopane	38.0

b) Towarzystwo politechniczne we Lwowie:

1. Chodorów - Rohatyn - Brzeżany - Trembowla	116.0
2. Zaleszczyki - Horodenka - Kołomyja albo Zaleszczyki - Śniatyn	58.0
3. Krasne - Busk - Krystynopol	68.0
4. Kniaźdwór - Delatyn - Nadwórna	36.0
5. Sopów - Myszyn - Jabłonów	14.0
6. Tłumacz - Pałachicze	8.0
7. Rachinia - warzelnia soli w Dolinie i do Strutyna	14.0
8. Kałusz - kopalnia soli w Kałuszu	2.0
9. Rzeszów - Tyczyn ewentualnie Błażowa	20.0
10. Muszyna - Krynica	9.0

	Długość około: Km.
11. Stary Sącz - Szczawnica	34.0
12. Chabówka - Zakopane	38.0
13. Ewentualnie Lwów - Brzeżany - Podhajce - Monasterzyska - Horodenka i Lwów - Janów - Jaworów - Jarosław.	
14. Połączenie dóbr Łomny z koleją państwową.	

c) Izbę handlową i przemysłową w Brodach:

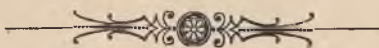
1. Tarnopol - Trembowla - Czortków - Zaleszczyki	115.0
2. Złoczów - Pomorzany - Brzeżany - Rohatyn - Chodorów	95.0
3. Brzeżany - Podhajce - Monasterzyska	49.0
4. Brody - Zalesce - Zbaraż - Tarnopol (Hłuboczek wielki)	94.0

d) Towarzystwo techniczne krakowskie i Towarzystwo rolnicze krakowskie:

1. Kraków - Baran	14.0
2. Trzebinia - Ryczów - Wadowice - Skawce	52.0
3. Chabówka - Nowy Targ - Czorsztyn (do Węgier) z odnogą Nowy Targ - Zakopane	59.0
4. Muszyna - Krynica	9.0
5. Wieliczka - Tymbark (ewentualnie Dobra)	38.0
6. Ewentualnie Bochnia - Tymbark	39.0
7. Podgórze - Niepołomice - Sierosławice	38.0
8. Słotwina - Brzesko - Okocim	5.0
9. Tarnów - Dąbrowa - Szczucin	36.0
10. Mielec - Kolbuszowa - Leżajsk - Cieszanów - Rawa ruska	165.0
11. Rzeszów - Rozwadów	70.0
12. Ropa - Blechnarka (do granicy Węgier)	24.0
13. Ropa - Szymbark - Gorlice	14.0
14. Gorlice - Sękowa - Męcina - Rozdziele - Libusza	20.0

e) Inżyniera Ziffera we Wiedniu:

1. Chlebowice - Bóbrka - Przemyślany	26.0
2. Żurawno - Żydaczów - Piaseczna	35.0
3. Żółkiew - Kamionka strumiłowa	30.0
4. Lwów - Kleparów - Janów - Jaworów	49.0
5. Chodorów - Rohatyn - Brzeżany	53.0
6. Bołszowce - Zawałów - Podhajce	36.0
7. Pałachicze - Tłumacz	8.0
8. Kołomyja - Horodenka - Zaleszczyki	58.0
9. Książdów - Delatyn	24.0
10. Sopów - Myszyn	10.0
11. Widynów - Kutry	30.0

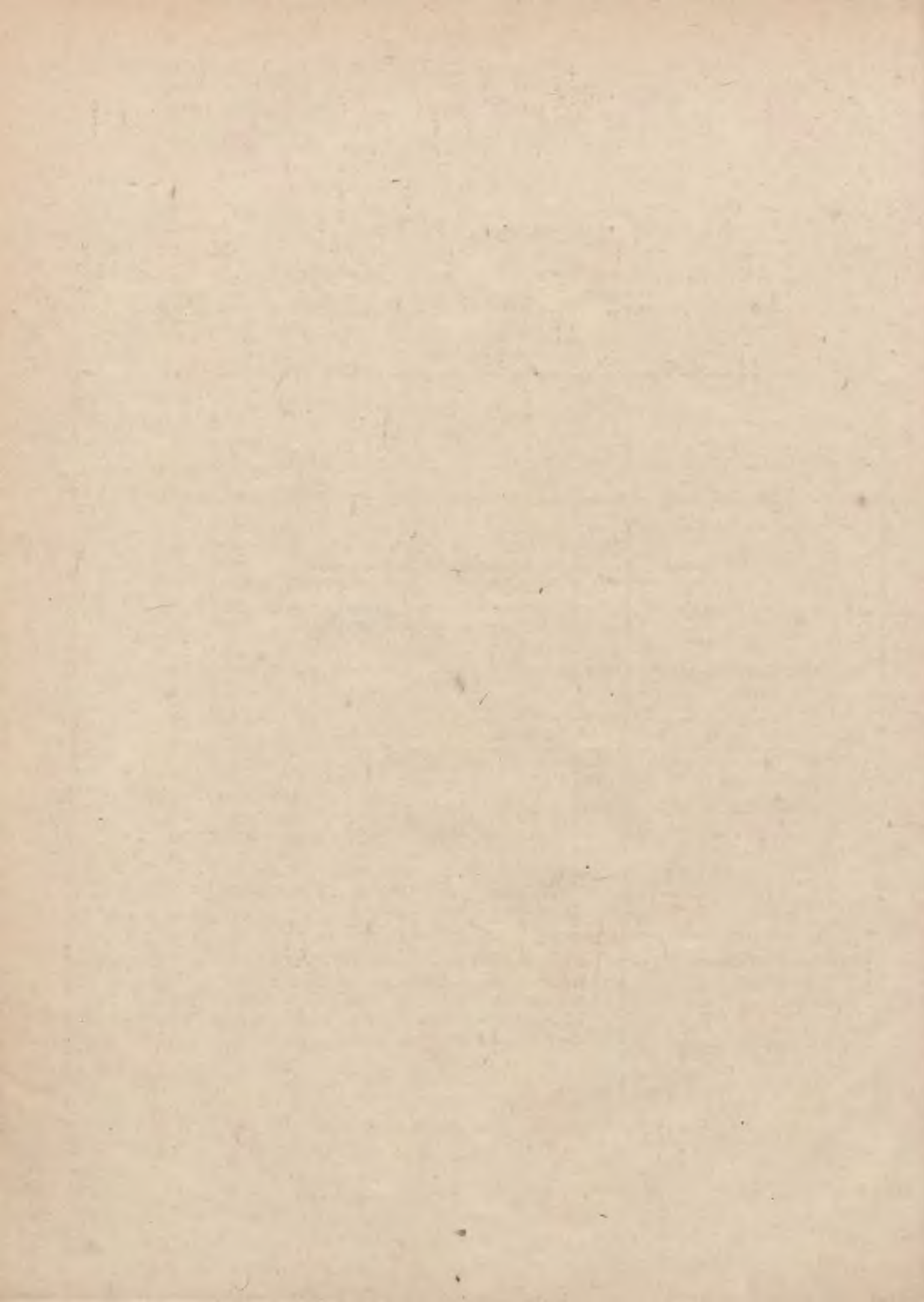


Aleg. C

Wykaz linii kolejowych

ponownie lub dodatkowo proponowanych po zamknięciu pierwszego wykazu propozycji udzielonego członkom ankiety kolejowej do L. W. 4998/92.

Numer porządkowy linii	Oznaczenie linii	Długość w kilom. około	Kto proponuje lub popiera linię	U w a g i
Ponownie proponowane linie				
6	Kalwarya - Sułkowice-Bochnia	58	O poparcie tej linii w ankiecie proszą: Reprezentacya miasta Bochni i Towarzystwo kowali w Sułkowicach	
19	Muszyna-Krynica	12	O poparcie tej linii w ankiecie prosi c. k. komisya zdrojowa w Krynicy	
49	Krystynopol-Żółkiew	44	O poparcie tej linii w ankiecie proszą: właściciele dóbr i inni interesowani z okolicy Mostów wielkich	
Dodatkowo proponowane linie.				
91	Sokal-Brody	100	(patrz także Nr. 50 w wykazie do L. W. k. 4998/92.) O przedstawienie sprawy tej kolei ankiecie tudzież o zwrócenie uwagi ankiety na okolicę Brodzko-Kamieniecko-Złoczowską proszą: Komitet c. k. galic. Towarzystwa gospodarskiego we Lwowie i Wydział powiatowy w Brodach	
92	Płotycze - Buczacz - Zaleszczyki		Interesowani poparci przez Wydział powiatowy w Brzeżnach donoszą, że wnieśli podanie do c. k. Ministerstwa o koncesyę na trasę Zborów - Płotycze - Buczacz - Zaleszczyki - Horodenka - Sniatyn, z ewentualnem przedłużeniem na Kutry, Żabie, Ilczę do granicy.	
93	Kutry-Żabie-Ilcza			



SPRAWOZDANIE

przedłożone Wydziałowi krajowemu w przedmiocie kolei lokalnych

przez

Mieczysława Świtkowskiego

inżyniera Wydziału krajowego.

Treść: I. Zdanie sprawy o skutku rozesłania kwestyonaryusza do LWK. 8.503/91 w przedmiocie ułożenia projektu sieci kolei lokalnych. — II. Warunki kardynalne skutecznego popierania rozwoju kolei lokalnych. — III. Środki pieniężne i sposoby popierania kolei lokalnych. — IV. Ograniczona gwarancya przychodów. — V. Krajowy zarząd kolejowy. — VI. Wnioski.

I.

Za wstępną czynność w wykonaniu uchwały W. Sejmu z dnia 29. listopada 1890 r., obrał Wysoki Wydział krajowy sformułowanie kwestyonaryusza, który rozestany został w marcu 1891 r., celem nie tylko zebrania dat i szczegółów, odnoszących się do poszczególnych potrzeb w kierunku założenia nowych kolei żelaznych, ale przede wszystkim celem utworzenia zbiorowego obrazu życzeń kraju i warunków, w jakich życzenia te się przedstawiają.

W odpowiedzi na pomieniony kwestyonaryusz wpłynęło 74 podań, w których proponowane linie kolejowe, uwidocznione na załączonej mapce, wynoszą wraz z wariantami około 3.950 kilometrów całkowitej długości. Więcej niż $\frac{1}{5}$ powiatów całego kraju uznało — przez wniesienie odnośnych propozycji — potrzebę budowy nowych kolei, przyczem zauważyć należy, że niejedyn Wydział powiatowy, który nie objawił swojego zdania, uczynił to zapewne z tego powodu, że ma na widoku w swojej okolicy budowę kolei kosztem państwa.

Na bliższą uwagę zasługują opracowania lub wnioski Wydziałów powiatowych Gorlickiego, Kołomyjskiego i Krośnieńskiego, c. k. Starostwa górniczego w Krakowie, Towarzystwa politechnicznego we Lwowie, Towarzystwa rolniczego i technicznego w Krakowie, Leona księcia Sapiehy z Bilcza, inżyniera Ziffera z Wiednia i c. k. Ministerstwa handlu.

Przed zestawieniem ogólnem linii proponowanych, nie bez interesu będzie rzucić okiem na obecną sytuację sieci kolejowej w kraju.

Sieć kolei żelaznych, po koniec r. 1891 eksploatowanych w Galicyi, wynosi (po wyłączeniu 48 torów przemysłowych w łącznej długości 39 kilometrów) 2.634 kilometrów w długościach budowlanych, co czyni, że na 1.000 kilometrów kwadratowych obszaru przypada średnio 33·55, a na 100.000 mieszkańców 39·90 kilometrów kolei użyteczności publicznej. Sieć zbudowanych kolei austro-węgierskich wynosiła z końcem czerwca 1891 r. 26.782 kilometrów, a zatem średnio 42·9 kilom na 1.000 kilom.² powierzchni monarchii. Porównując daty zamieszczone w „Oesterreichisches statistisches Handbuch“ z roku 1889, dochodzi się do wyniku, że pomiędzy czternastoma krajami, reprezentowanymi w Radzie państwa, Galicya zajmuje pod względem ilości kolei, w stosunku do obszaru kraju, 9-te miejsce. Gorzej od niej uposażone pod tym względem są tylko: Salzburg (31·35 k.), Bukowina (27·52 k.), Kraina (26·81 k.), Tyrol (25·41 k.) i Dalmacya (9·82 k.), kraje przeważnie górskie. Jeżeli porównanie ilości kolei odniesiemy w stosunku do ilości mieszkańców, to pod tym względem Galicya zajmuje trzynaste, t. j. przedostatnie miejsce pomiędzy pomienionymi krajami. Tylko Dalmacya jest pod tym względem gorzej uposażoną (26·46 k.), a najwięcej zbliżonemi do Galicyi są: Po-brzeże (45·51 k.), Bukowina (50·31 k.) i Kraina (55·43 k.). W innych krajach stosunek jest bez porównania korzystniejszy.

Galicya należy przeto do krajów najmniej zaopatrzonych w koleje żelazne, a sieć jej składa się dotychczas z linii promieniujących z obu stolic monarchii: Wiednia i Budapesztu, dla których miejscowe potrzeby ekonomiczne Galicyi stoją na drugim planie. Stąd też pochodzi od dawna odczuwana u nas potrzeba stworzenia linii ekonomicznych, różniących się swem zadaniem od arteryj wielkohan-dlowych i od szlaków strategicznych, które zbudowano jako najkrótsze drogi w celach politycznych i wojennych, oraz w celach zbytu i do-wozu dla stolic monarchii. Wówczas, gdy w podłużnym kierunku, t. j. od zachodu do wschodu przecięty jest kraj w całej swej długości dwiema głównemi arterjami kolejowemi, rozgałęziającemi się kilka-krotnie również w tym podłużnym kierunku, to komunikacya poprzeczna od południa ku północy jest w stosunku do komunikacyi podłużnej zbyt mało rozwiniętą. Długość kolei podłużnych w Galicyi wynosi razem około 1.630 kilom., długość zaś kolei poprzecznych około 1.000 kilom. Ażeby sieć w obu kierunkach była — odpowiednio do figury, jaką tworzy terytorjum kraju — równomiernie rozwiniętą, potrzebaby do istniejących dzisiaj kolei dobudować około 350 kilom. linii wyłącznie poprzecznych. To też w poprzeczne kierunki zmierzają

w ogóle linie proponowane w odpowiedzi na kwestyonaryusz, tworząc zbiorowo kilka zupełnych szlaków poprzecznych, dających się zaliczyć charakterystycznie do kategorii linii drugorzędnych znaczenia ogólniejszego. To przypadkowe zlewanie się proponowanych z osobna linii lokalnych w jedne dłuższe kierunki poprzeczne, jest wymownym objawem potrzeb kraju i wskazówką, że brak nam jest jeszcze linii drugorzędnych znaczenia ogólniejszego.

Ze względu na ugrupowanie proponowanych linii kolejowych, podzielić można obszar Galicyi na 3 części, mianowicie:

- a) Część zachodnia od granic szląskich do linii złożonej ze szlaków kolejowych: Rozwadów-Dębica, Dębica-Rzeszów, Rzeszów-Jasło, Jasło-Nowy Zagórz, Nowy Zagórz-Łupków.
- b) Część środkowa od wyżej wymienionej linii do linii złożonej ze szlaków kolejowych: Bełzec-Lwów i Lwów-Ławoczne.
- c) Część wschodnia, od wyżej wymienionej linii do wschodnich granic kraju.

Dzisiejsze stosunki z uwagi na długość kolei żelaznych w każdej z rzeczonych trzech części kraju, są przedstawione cyframi w następującej tabliczce:

Część obszaru Galicyi	Powierzchnia w kilometr. kwadr.	Ludność w tysiącach	Długość istniejących kolei w kilometrach.	Na 1.000	Na 100.000
				kwadratow. kilom. obszaru	mieszkańców
				przypada kilometrów kolei	
zachodnia . . .	19.322	1.848	962	50	52
środkowa . . .	23.283	2.020	754	33	37
wschodnia . . .	35.892	2.732	918	25	34
w całym kraju	78.497	6.600	2.634	33.55	39.90

Najlepiej dotychczas uposażona kolejami jest część zachodnia, najgorzej wschodnia.

Ażeby stosunek długości kolei do ilości mieszkańców w częściach środkowej i wschodniej był ten sam, co jest obecnie w części zachodniej, potrzebaby dobudować:

w części środkowej około 300 kilom. kolei
w części wschodniej „ 500 „ „

Nie biorąc w rachubę siły ekonomicznej, dzielności produkcyjnej ani żywotności handlowej okolic, uwagi te nie dają oczywiście właściwego stosunku konkretnych potrzeb każdej części kraju, ale przedstawiają pogląd ogólny na dotychczasowe zaopatrzenie każdego z tych obszarów w komunikacje kolejowe.

Z propozycji przedłożonych w odpowiedzi na kwestyonyaryusz, wynikają następujące główne kierunki szlaków kolejowych:

A) W części zachodniej:

- 1) Oświęcim-Kęty-Żywiec.
 - 2) Trzebinia-Ryczów-Wadowice-Skawce, z wariantą Jaworzno-Zator.
 - 3) Kraków-Baran.
 - 4) Podgórze-Niepołomice-Sierosławice.
 - 5) Kalwarya - Myślenice - Gdów - Bochnia - Uście solne - Szczucin-Mielec.
 - 6) Wieliczka lub Kłaj do Tymbarku lub Dobry.
 - 7) Chabówka-Nowy targ-Zakopane-Czarny Dunajec.
 - 8) Nowy targ-Czorsztyn-Krościenko-Stary Sącz, z odnogami:
 - a) Czorsztyn do Węgier.
 - b) Krościenko-Szczawnica.
 - 9) Muszyna-Krynica.
 - 10) Słotwina-Okocim.
 - 11) Tarnów-Dąbrowa-Szczucin, lub Tarnów-Uście jezuickie, albo Tarnów-Radomyśl-Mielec.
 - 12) Zagórzany-Kryg-Męcina-Gorlice-Ropa-Grybów, z odnogami:
 - a) Ropa-Wysowa do Węgier.
 - b) Męcina-Gładyszów do Węgier.
 - 13) Dębica-Pilzno-Jasło-Dukla, z odnogą Kamienica-Grudna.
 - 14) Przybówka-Krosno-Dukla do Węgier.
- Razem około 850 kilometrów.

B) W części środkowej:

- 1) Mielec-Kolbuszowa-Leżajsk-Cieszanów-Rawa ruska, z odnogą Kolbuszowa-Tarnobrzeg.
- 2) Tarnobrzeg lub Zbydniów albo Rozwadów-Raniszków-Rzeszów-Sanok lub Rymanów, z odnogami z Dynowa do Jarosławia i do Przemyśla.
- 3) Rozwadów-Leżajsk-Jarosław lub Przeworsk.
- 4) Lubaczów-Cieszanów-Narol-Lubycza.
- 5) Radymno-Jaworów-Janów-Lów.

6) Rawa ruską-Jaworów-Sądowa Wisznia-Sambor-Staremiasto-Turka-Użok do Węgier, z odnogami:

- a) Burczyce-Rudki-Gródek.
- b) Wykoty-Mościska.
- c) Staremiasto-Chyrów.
- d) Turka albo Borynia do Ustrzyk dolnych.
- e) Turka-Borysław.
- f) Borynia-Hrebenów.

7) Gródek-Mikołajów albo Stryj.

8) Drohobycz-Truskawiec-Stebnik.

Razem około 1.330 kilometrów.

C) W części wschodniej:

1) Krystynopol-Żółkiew.

2) Mosty-Kamionka-Krasne, z odnogami:

- a) Kamionka-Żółkiew.
- b) Kamionka-Krystynopol.

3) Sokal-Radziechów-Ożydów.

4) Lwów albo Zadzórze-Przemysłany-Brzeżany-Podhajce-Jagielnica-Skała, z odnogami:

- a) Przemysłany-Bóbrka.
- b) Brzuchowice-Rohatyn.
- c) Brzeżany-Złoczów.
- d) Podhajce-Mikulińce.
- e) Podhajce-Chorostków-Satanów.
- f) Podhajce-Monasterzyska-Horodenka.

5) Piaseczna-Żydaczów-Żurawno.

6) Stryj-Chodorów-Rohatyn-Brzeżany-Kozowa-Tarnopol albo Trembowla, z odnogami:

- a) Kozowa-Zawałów-Halicz.
- b) Kozowa albo Płotycze Zborów.
- c) Podhajce-Zawałów (Halicz).

7) Brody-Założce-Zbaraż-Maksymówka, z wariantą Zbaraż-Tarnopol.

8) Tarnopol-Mikulińce-Trembowla-Kopyczyńce-Hadyńkowce-Cygany-Borszczów-Iwaniepaste-Mielnica-Okopty, z odnogami:

- a) Trembowla-Dźuryn.
- b) Kopyczyńce-Chorostków-Grzymałów-Skałat-Podwołoczyńska, z odnogami:
 - α) Grzymałów-Satanów.
 - β) Skałat-Borki wielkie.
- c) Borszczów-Korolówka-Uście biskupie (Czerniowce).

- 9) Czortków albo Kalinowszczyzna - Jagielnica - Tłuste - Zaleszczyki, z odnogą: Tłuste - Horodenka - Śniatyn - Kossów i Kutry, albo z Widynowa do Kut i Kossowa.
- 10) Delatyn - Kołomyja - Horodenka - Zaleszczyki, z odnogą Sopów - Jabłonów.
- 11) Stanisławów - Bohorodczany - Nadwórna.
- 12) Dolina - Strutyn - Spas.
- 13) Kolej do salin w Kałuszu.
- 14) Pałahicze - Tłumacz.

Razem około 1.770 kilometrów.

Niektóre z wymienionych linii były lub są przedmiotem starań o koncesję, albo o pozwolenie do robót przygotowawczych. Do tych należą linie: Trzebinia - Ryczów - Skawce, Kraków - Baran, Chabówka - Zakopane i Nowy Targ - Sącz, Muszyna - Krynica, Gorlice - Bardyów, Jasło - Dukla, Przybówka - Dukla, Tarnopol - Zaleszczyki, Płotyche - Zborów, Dżuryn - Iwanie puste, Śniatyn - Kutry - Kossów, Kołomyja - Zaleszczyki i Zabłotów - Zaleszczyki, Delatyn - Szeparowce. Bliskimi urzeczywistnienia są linie: Stanisławów - Nadwórna - Woroniana, Pałahicze - Tłumacz i Słotwina - Okocim.

Znamiennym wynikiem rozesłania kwestyonaryusza, jest mała liczba odpowiedzi na pytanie 14-te tego kwestyonaryusza, dotyczące się ofiar stron interesowanych, a szczególnie mała liczba tych propozycji, któreby zawierały wyraźniejsze zobowiązania się interesowanych do współudziału materialnego w doprowadzeniu proponowanych linii do skutku. Pomijając obietnice ogólnikowe, tudzież pojedyncze ofiary w gruntach, przytoczyć można zaledwie kilka linii, dla których obiecano lub przewidywane udziały pieniężne wyrażono w cyfrach. Do takich należą linie w powiecie Gorlickim (20.000 zł.), linie Przybówka - Dukla (13.000 zł.), Stryj - Brzeżany (5.000 zł.), Grzymałów - Kopyczyńce i Grzymałów - Borki wielkie (60 do 100 tysięcy zł.), Czortków - Iwanie puste (20.000 zł.), Stanisławów - Sołotwina - Nadwórna (50.000 zł.), Szeparowce - Delatyn (do 200.000 zł.), Sopów - Jabłonów (do 50.000 zł.), Kołomyja - Zaleszczyki (do 195.000 zł.).

Co do innych dat, nadesłanych w odpowiedzi na kwestyonaryusz, to sprawdzenie, a przede wszystkim niezbędne uzupełnienie tychże wymaga dłuższego czasu, osobnego na ten cel kredytu i osobnych sił pomocniczych. Praca ta wykonaną będzie w swoim czasie dla poszczególnych linii po uchwaleniu przez Wysoki Sejm programu popierania kolei lokalnych.

Z zestawienia dat nadesłanych trudno byłoby ułożyć wnioski szczegółowe, któreby miały właściwe znaczenie, dlatego też wypadałoby

złożył konferencyę celem wybrania linii pierwszej ważności dla kraju i przeznaczenia takowych do bliższego zbadania.

Pozostaje jeszcze do nadmienienia o tych pismach, wniesionych do Wysokiego Wydziału krajowego, które zawierają opinie, wypowiedziane ze stanowiska ogólnego.

Towarzystwo politechniczne we Lwowie zwraca w swym memoriale uwagę na następujące punkta:

A) Przedewszystkiem nie podziela Komisya Towarzystwa politechnicznego zdania, ażeby przy układaniu projektu sieci kolei lokalnych, uwzględnione były tylko takie linie, których użyteczność dla ogółu i możliwość pokrycia kosztów eksploatacyi własnymi dochodami kolei byłyby wykazane i należycie uzasadnione. Takie postanowienie usuwałoby — zdaniem pomienionej Komisyi — budowę kolei drugorzędnych, ze stanowiska ekonomicznego na stanowisko finansowe, nie uwzględniałoby bowiem, czy i o ile kraj zyska na kolei żelaznej przez to, że wzmoże się bogactwo kraju, a żądałoby jedynie zapewnienia odsetek od włożonego kapitału. Na poparcie powyższego zapatrywania przytacza Komisya, że taki warunek nie został umieszczony w projektach ustaw krajowych w Styryi i Czechach, i powołuje się na zdanie byłego ministra pruskiego Maybacha, mianowicie, że jedno z najgłówniejszych zadań ekonomicznych polega na tem, iż powinno się także budować koleje w takich okolicach, gdzie z góry przypuścić można, że na razie rentować się nie będą, lub nie mogą.

B) Oprócz kraju i państwa muszą być wciągnięte do współudziału w budowie strony interesowane, zyskujące bezpośrednio przez wybudowanie kolei. Od tych stron wypada przedewszystkiem żądać ile możliwości bezpłatnego odstąpienia gruntów potrzebnych pod budowę, jakoteż zawarcia układów w celu gwarancyi pewnej ilości rocznego wywozu po cenie z góry umówionej.

C) Komisya zaleca stosowanie wąskiego toru wszędzie, gdzie jego zastosowanie będzie wskazane, t. j. gdzie oszczędność w budowie kolei jest nieodzowna i gdzie miejscowe warunki temu sprzyjają. W niejednym wypadku trzeba przeprowadzić szczegółowe studia nad tem, o ile miejscowe warunki mogą być podporządkowane zasadzie oszczędności w kapitale, który na budowę ma być wydany.

D) Dla przeprowadzania odnośnych studyów, wszelkich badań i wykonywania projektów, wypada — zdaniem Komisyi — utworzyć w Wydziale krajowym odrębny oddział techniczny dla spraw kolejowych, niezbędnie potrzebny. jeżeli sieć kolei lokalnych ma być założona podług pewnego systemu i jeżeli ma się uniknąć tych błędów, które okazuje obecna sieć kolei galicyjskich.

E) Nakoniec objawia komisya zdanie, że pomoc krajowa dla kolei prowadzących do Węgier nie przyczyniłaby się do poprawy stosunków ekonomicznych w Galicyi, a jeszcze mniej użytecznemi pod tym względem byłyby koleje budowane do granicy Rosyi.

Towarzystwo rolnicze w Krakowie i Towarzystwo techniczne krakowskie — w memoryałach uderzających szczególną tożsamością osnowy — objawiają opinię, że tylko dłuższe linie lokalne, któreby łączyły kolej istniejącą o normalnym torze z punktem nieposiadającym kolei, mogłyby być budowane jako wąskotorowe; te zaś, które mają łączyć dwie lub więcej kolei normalnotorowych, winny być budowane jako normalnotorowe. Towarzystwo rolnicze dodaje jednak uwagę, że nadzwyczaj gruntowne zbadanie kwestyi, o ile koszta kolei normalnotorowej byłyby wyższe od kosztów kolei wąskotorowej, tudzież o ile koszta utrudnionego ruchu i przeładowywania w poszczególnych wypadkach byłyby zwiększone przy zastosowaniu wąskiego toru, może dopiero wpłynąć rozstrzygająco na ostateczną decyzję. Dlatego też ogółowo sprawy tej żadną miarą traktować nie można. Oba towarzystwa zaznaczają, że niektóre z proponowanych przez nie kolei, bezpośrednio z eksploatacyi pokryją koszta budowy, uznają w zasadzie, że znacznie ważniejsze koleje lokalne będą takie, które wzmogą dobrobyt okolicy a zatem i kraju, — a następnie w przeciągu lat dłuższych pokryją koszta budowy i ruchu.

Inżynier Ziffer, wykonawca i administrator kilku kolei lokalnych w Galicyi i na Bukowinie, proponując 11 nowych linii we wschodniej części kraju, których urzeczywistnienie uważa jako w wysokim stopniu pożądane, oświadcza się za przyjęciem toru normalnego dla owych linii, a to z powodu ich małych długości, potrzeby bezpośredniego przechodzenia wagonów ze zbożem i drzewem na tory istniejących już kolei, tudzież z powodu wojskowego znaczenia proponowanych linii.

W ogóle inżynier Ziffer objawia zdanie, że koleje wąskotorowe są środkami transportowymi podrzędnej kategorii, które tak jak każde inne narzędzia, stać muszą we właściwym stosunku do potrzeb, którym mają służyć. Zasady społeczne i ekonomiczne — wyraża się inż. Ziffer — wyrobiły tym kolejom wstęp wszędzie tam, gdzie brak jest warunków potrzebnych do założenia i eksploatacyi kolei normalnotorowych. W każdym razie eksploatacyja nowych kolei musi przyjąć najprostszą formę i nie być prowadzoną szablonowo, jak to niestety przeważnie się dzieje; również taryfy muszą być dostosowane do potrzeb.

C. k. Ministerstwo handlu w reskrypcie z dnia 18. lutego 1892 zamieszcza uwagi, dające się streścić jak następuje:

A) Rząd bardzo przychylnie przyjmuje zamierzoną akcyę kraju, w tem założeniu, że działać się będzie racjonalnie i systematycznie, a widzi w tem prawdziwą korzyść dla rozwoju kolei lokalnych w Galicji tak ze względu na czystszy i łatwiejszy sposób finansowania tych kolei jak ze względu na to, że z powodu wątpliwej rentowności projektowanych linii, takowe nie przyszłyby do skutku własnymi siłami interesentów i przedsiębiorstw, zwłaszcza, że Rząd musi sobie zastrzedz największą rezerwę co do subwencyonowania ze swej strony nowych kolei lokalnych.

B) Urzeczywistnienia projektów kolejowych nie należy w ogóle zbyt przyspieszać; lepiej rozłożyć to na czas dłuższy odpowiednio do okoliczności i różnych względów.

C) Co do finansowej strony subwencyonowania kolei lokalnych przez kraj, zauważa Ministerstwo, że udzielanie zasiłków *à fond perdu* lub w zamian za akcyę zakładowe, jest najczęściej niedostatecznym i nieodpowiednim sposobem subwencyonowania. Natomiast zaleca Ministerstwo, ażeby na ogólne pokrycie potrzeb subwencyonowania kolei lokalnych, wstąpił kraj w znaczniejszą transakcyę finansową, względnie zaciągnął większą pożyczkę, która przedstawiałaby tę korzyść, że kraj mógłby zakupywać w odpowiednim kursie emisyjnym walory pierwszeństwa przedsiębiorstw kolejowych, których dochody byłyby zabezpieczone gwarancyami frachtów, rocznymi udziałami interesentów, a na wet gwarancyą państwową.

D) W niektórych wypadkach mógłby kraj gwarantować dochód potrzebny na oprocentowanie i umorzenie walorów pierwszeństwa towarzystwa kolejowego (na wzór ustawy Kraińskiej z dnia 4. marca 1891), co wtedy byłoby korzystnem, gdyby z jednej strony zapewniony był odpowiedni dochód kolejowy przez umowy zawarte z interesentami, a z drugiej strony, gdyby emisya walorów pierwszeństwa, oparta w ten sposób na gwarancyi krajowej, była pomyślnie przeprowadzona za pośrednictwem instytucyj finansowych, mających dobry kredyt i poważanie.

W innych wypadkach Wydział krajowy mógłby wziąć bezpośrednio koncesyę i prowadzić tak budowę jak eksploatacyę na własny rachunek, z zastrzeżeniem albo bez zastrzeżenia późniejszego utworzenia towarzystwa akcyjnego. Sposób ten przedstawiałby — zdaniem Ministerstwa — właśnie dla Galicji szczególne korzyści, biorąc w rachubę uzyskanie pieniędzy za pomocą znaczniejszej transakcyi krajowej.

E) Ministerstwo uważa sobie za obowiązek zwrócić uwagę na podstawie doświadczeń nabytych w innych krajach, że przy ułożeniu ogólnych norm ustawowych dla popierania kolei lokalnych, przepisy

i warunki finansowego udziału kraju nie powinny być zbyt krępujące, gdyż z jednej strony, decyzje w przedmiocie poszczególnych projektów kolejowych powinny być wydawane osobnymi ustawami krajowymi, a z drugiej strony, Wydziałowi krajowemu powinna być dana możliwość obrania — bez zmian w normach ustawowych — najodpowiedniejszego sposobu sfinansowania w każdym poszczególnym wypadku.

Niektóre z uwag objętych w wyżej wymienionych pismach zasługują tu na uzupełnienie zanim przystąpię do omówienia ogólnych warunków i norm, na których mogłaby się zasadzać akcyja kraju w sprawie popierania kolei lokalnych.

W okólniku z dnia 16. marca 1891 do l. 8503 Wysoki Wydział krajowy oświadczył w istocie, że przy ułożeniu projektu sieci kolei lokalnych uwzględni tylko takie linie, których użyteczność dla ogółu i możliwość pokrycia kosztów eksploatacyi t. j. konserwacyi i ruchu własnymi dochodami kolei, będą wykazane i należycie uzasadnione — i na rzecz których strony interesowane gotowe są ponieść odpowiednie ofiary. Warunek ten nie odnosi się przeto do zapewnienia z własnych dochodów kolei, także odsetek od włożonego kapitału jak na to naprowadza uwaga Komisyi Towarzystwa politechnicznego — i nie sądzę, żeby warunek ten usuwał kwestyę budowy kolei drugorzędnych na stanowisko wyłącznie finansowe. Powołana przez Komisję ustawa styryjska o popieraniu kolei lokalnych zdaje mi się być więcej wymagającą niż pomieniony okólnik Wysokiego Wydziału krajowego, gdy w §. 4. zawiera takowa postanowienie, wedle którego dochód kolei i datki stron interesowanych mają ile możności zapewnić 4% i umorzenie sum włożonych przez kraj w koleje.

Przedewszystkiem przez koleje niemogące opłacać swych kosztów eksploatacyi nie należałoby rozumieć kolei, które mając cel istotnej użyteczności powszechnej, w niedługim czasie przyjsć mogą wedle uzasadnionego przewidywania do równowagi dochodów i wydatków eksploatacyjnych, a po dłuższym czasie nawet do częściowego oprocentowania swego kapitału; ale tak nazwać wypadałoby projekta pozbawione rzeczywistej podstawy, wnoszone i upowszechniane dla dogodności zysku poszczególnych interesów, mało lub wcale nieprzynoszących krajowi ogólnej korzyści. Przytoczone przez Komisję zdanie pruskiego ministra Maybacha tyczy się rentowności, a nie pokrycia tylko kosztów eksploatacyi własnymi dochodami kolei. Jako takie nawet nie powinno być ono uważane za bezwzględną wskazówkę w gospodarstwie komunikacyjnem. Doniosłość tego zdania ma swe granice w miejscowych stosunkach. To co może robić państwo pruskie, co czyni państwo francuskie od czasu olbrzymiego programu

robót ministra - inżyniera de Freycinet z r. 1879, który wraz z następcą swoim inżynierem Varroy świetnie rozwinął w parlamencie ekonomiczne zasady tworzenia kolei niższego rzędu, — tego zdaje mi się, nie może jeszcze śmiało przedsiębrać Reprezentacya Galicyi, której ani budżet, ani bogactwo krajowe, ani organizacya polityczna, ani zaopatrzenie w pierwotniejsze a niezbędne środki komunikacyjne, nie stoją w stosunku do ogólnego uposażenia państw pomienionych.

Senator francuski inż. Krantz zalecał równie jak pp. de Freycinet, Varroy, Maybach i inni, budować koleje w okolicach biednych, a to nie tylko dla podniesienia w nich dobrobytu, ale dla tego także, że okolice te w podatkach dostarczały zasiłków dla kolei okolic sąsiednich, a mają przecież prawo do wynagrodzenia, do sprawiedliwości. Z tego nie wynika, żeby p. Krantz popierał koleje niemogące opłacać swych kosztów eksploatacyi. U nas takie okolice miałyby przede wszystkim prawo do otrzymania dróg bitych o ile za budową kolei nie przemawiałyby stanowczo większe korzyści.

Czy wreszcie byłoby w dzisiejszych stosunkach usprawiedliwionem, aby przed uzupełnieniem sieci dróg bitych ponosił kraj dla kolei, które zaledwie pokrywałyby swe koszty eksploatacyi, takie ofiary, jakie ponosi i ponosić ma dla dróg bitych? Zdaje mi się raczej, że nie, a to z następującej przyczyny. Kolej jest środkiem komunikacyjnym ograniczonym, bo niedostępnym dla przeprowadzania po niej w dowolny sposób i w dowolnym czasie tak osób i zwierząt, jak transportów rzeczy. Kolej sama przewozi i pobiera za każdy transport ściśle oznaczoną opłatę, wówczas gdy gościńca używa każdy dowolnie, bo z natury rzeczy zarząd gościńca nie może mieć monopolu przewożenia swoimi wehikułami i swoim motorem. Przypuśćmy więc, że kraj zbudował kolej, której dochody wystarczają zaledwie na opędzenie kosztów eksploatacyi z małą nadzieją lepszej przyszłości, — zatem kraj poniósł dla tej kolei większą ofiarę niżby to uczynił dla gościńca, bo zakupił także tabor, poczynił wszelkie dla ruchu potrzebne urządzenia i stacje, których jak wiadomo, gościniec wcale nie wymaga.

Bezpośrednią korzyścią wynikającą z takiej kolei byłby zapewne tańszy przewóz niż gościńcem, tańszy wskutek ofiar kraju i tańszy tylko dla tych, którym używanie kolei większą przynosi korzyść niż używanie gościńca. Dla gospodarzy wiejskich i niektórych przemysłowców, którzy nie mogą się obejść bez własnych wozów i koni lub innych zwierząt pociągowych, a mianowicie dla licznych transportów przeznaczonych na krótkie odległości, przewóz koleją nie będzie tańszy niż przewóz gościńcem, a dla tych transportów gościniec jest niezbędny, bo kolej nie oddaje im żądanej usługi. Chociaż by ogólny

zysk wynikający z taniego przewoźu dla tych, którzy korzystać będą z kolei, był bardzo znaczny, to zachodzi jeszcze pytanie, czy zrównoważy on ujmę wyrządzoną niekorzystającym z kolei i nieposiadającym gościńca. Kraj zbudowawszy drogę żelazną, dostarczywszy nadto środków jazdy t. j. taboru i urządzeń odnośnych, nie by nie uczynił dla tych transportów, którym kolej nie może zastąpić gościńca. Jeżeli zaś istniałby już gościniec w kierunku projektowanej kolei, któraby miała zaledwie opłacać swe koszta eksploataacji, to porównać by należało, czy korzyści ogólne mające wyniknąć z założenia tej kolei, będą miały większą dla kraju wartość, niż korzyści jakieby wyniknęły dla kraju z założenia gościńca w innej okolicy, nieposiadającej jeszcze tego wszystkim dostępnego środka komunikacji. Ponieważ ocenienie korzyści pośrednich, jakieby miała w dalekiej przyszłości przynieść taka kolej, jest najczęściej niemożliwe i zasadać się tylko może na dowolnych przypuszczeniach i domysłach, więc przez przedsięwzięcie budowy takich kolei w dzisiejszych stosunkach, wstąpiłby kraj na drogę dosyć ryzykowną, z uszczerbkiem dla drobnych interesów, które także mają swe prawa.

W poruszonej przez Towarzystwo politechniczne kwestyi szerokości toru dla przyszłych kolei w Galicyi, Towarzystwo techniczne krakowskie oświadczyło się kategorycznie za torem normalnym, gdy projektowana kolej łączyć będzie miała dwie lub więcej kolei normalnotorowych; — tor wąski pozostawiło zaś jedynie dłuższym liniom, któreby łączyć miały kolej normalnotorową już istniejącą z punktem nieposiadającym jeszcze kolei. Zdaniem mojem, wszelka przedwstępna a ryczałtowa opinia przeciw lub za torem wąskim albo normalnym nie ma należytej podstawy wobec tego, że istniejąca już sieć kolejowa Galicyi jest normalnotorowa i że oprócz kolei drugorzędnych znaczenia lokalnego jakoteż kolei trzeciorzędnych, gospodarczych i przemysłowych, trzeba mieć także na uwadze uzupełnienie istniejącej sieci drugorzędnymi kolejami ogólniejszego znaczenia.

Niezliczone są publikacye w kwestyi szerokości toru, która dotąd rozdziela zapatrywania wielu ludzi kompetentnych; w praktyce jednak trzeba się chronić od opinii krańcowych lub bezwzględnych, trzeba narzędzie stosować do celu i potrzeb, wykluczając teorye zbyt ciasne lub zbyt systematyczne. Tak dla linii ważniejszych, jak dla podrzędnych rozwiązanie kwestyi szerokości toru zależnem jest ściśle od każdego z osobna wypadku.

Zwracając się do opinii wyrażonej przez Towarzystwo techniczne krakowskie, zauważyć mogę, że są we Francyi koleje wąskotorowe, wliczone do sieci znaczenia ogólniejszego (réseau d'intérêt général), które łączą dwie główne linie normalnotorowe.

Takimi są linia Châteauneillant - La Guerche, 88 kil. długa, w departamencie Cher, jakoteż w tym samym departamencie jeszcze do ruchu nieoddana linia Sancoins - Lapeyrouse; a w departamencie Finistère linia Morlaix-Carhaix, 48 kil. długa, która przedłużeniem do Quimperlé złączona być ma z drugą koleją normalnotorową. Podobne przykłady znajdziemy i w innych krajach.

Z drugiej znów strony nie można brać za przykład dla Galicji tej okoliczności, że w Australii, Algeryi, Korsyce itp. istnieją sieci kolejowe wyłącznie lub przeważnie wąskotorowe, albowiem kraje te są odosobnione, a przynajmniej mało związane stosunkami z kolejami normalnotorowymi. Ogólnikowo można tylko powiedzieć, że zwykle dla krótkich ośnóg dowozowych (Sackbahn, impasse), a szczególnie dla krótkich linii, mających łączyć dwie koleje normalnotorowe, tor normalny bywa właściwszy, bo w tych wypadkach oszczędność, jakaby się uzyskało przez przyjęcie toru wąskiego, najczęściej nie wynagrodziłaby uciążliwości i kosztów, połączonych z przeładowywaniem towarów i posiadaniem osobnego taboru. W okolicy płaskiej, tor wąski nawet przy większej długości projektowanej linii, może nie przedstawiać korzyści nad torem normalnym, wówczas gdy przeciwnie rzecz przedstawiać się będzie w okolicy górzystej. Rzeczywiste korzyści w torze wąskim znajdują te linie:

1) których długość wystarczy do zrównoważenia niekorzystnego wpływu przeładowywania w punkcie lub punktach połączenia się z koleją albo kolejami normalnotorowymi;

2) albo gdzie rodzaj i przeznaczenie transportów nie będą wymagały specjalnego - wskutek wąskiego toru — przeładowywania większej części przesyłek;

3) albo gdzie przeładowywanie może być uskuteczniane bez znacznych kosztów i uszkodzeń towarów;

4) albo wrzeczcie te linie, których ruch zasilać będą głównie stosunki miejscowe.

Że należałoby stosować ile możności tor wąski, a raczej w ogóle jak najtańszy typ budowy i eksploatacji, nie uchylając się przytem od zwiększenia długości trasy, ile razy przez to zwiększyć można dostępność i ruch kolei, do czego właśnie nadaje się snadniej tor wąski, — to zdaje mi się nie ulegać wątpliwości; ale uważam za stosowne ponownie zaznaczyć, że rozstrzygająco na wybór szerokości toru może wpłynąć tylko wynik szczegółowego i wszechstronnego zbadania każdego wypadku z osobna, tak pod względem potrzeb ekonomicznych, stosunków i interesów handlowych, jak pod względem stosunku kosztu zakładowego do prawdopodobnych dochodów kolei. Dlatego też podzielam w zupełności dotyczącą opinię Towarzystwa

politechnicznego we Lwowie, które zaleca stosowanie wąskiego toru wszędzie, gdzie jego zastosowanie będzie wskazane, t. j. gdzie miejscowe warunki mogą być podporządkowane zasadzie oszczędności w kapitale.

Na tem kończąc zdanie sprawy o skutku rozesłania kwestyona-ryusza do l. 8503/91, pozostaje mi nadmienić o podstawach, jakie możnaby przyjąć do klasyfikacji proponowanych linii kolejowych.

Prawie każda z tych linii odpowiada przynajmniej jednemu z następujących warunków: 1) użyteczność dla celów wojennych na terytorium kraju, 2) stworzenie krótszej komunikacji między dwoma punktami sieci kolejowej istniejącej lub mającej być uzupełnioną 3) nawiązanie jakiejś miejscowości ważniejszej do ogólnej sieci, 4) ułatwienie stosunków handlowych, politycznych lub wojskowych z krajami (prowincjami) sąsiednimi.

Ze względu na interesy, którym proponowane linie mają służyć, możnaby je podzielić na 1) linie z przeważnym charakterem państwowym, strategicznym lub międzykrajowym, 2) linie z przeważnym charakterem ekonomicznym, zatem w zbiorowym interesie kraju potrzebne, 3) linie mające służyć głównie lub wyłącznie interesom prywatnym.

Tu można nadmienić, że we Włoszech, linie kolejowe pozostające do wybudowania, podzielono ustawą z dnia 20. lipca 1879 na następujące kategorie: 1) linie, których koszt założenia poniesie w całości państwo, 2) linie, które zbuduje państwo przy obowiązkowym współdziałaniu prowincji interesowanych w wysokości $\frac{1}{10}$ kosztu zakładowego, 3) linie, które zbuduje państwo przy udziale obowiązkowym prowincji i gmin interesowanych w wysokości $\frac{2}{10}$ kosztu zakładowego, 4) linie, dla których udział państwa, prowincji i gmin interesowanych będzie różny wedle kosztu kilometrycznego kolei.

Podobnie i u nas oczekiwać należy, że linie leżące głównie w interesie państwa lub handlu i przemysłu krajów ościennych, dojdą do skutku wyłącznie lub co najmniej przeważnie kosztem państwa i bezpośrednio interesowanych. Poparcia bowiem ze strony kraju wymagają przede wszystkim te linie istotnej użyteczności dla ogółu, których celem i skutkiem przy typie trasy, budowy i eksploatacji, wskazanym dla nich względami wyłącznie ekonomicznymi — będzie jak największe przysporzenie zbiorowych korzyści okolicom i krajowi, zatem głównie ułatwienie wywozu produktów surowych lub przerobionych, zadosyćuczynienie racjonalnym potrzebom konsumpcyjnym, podźwignięcie miejscowego przemysłu i bogactwa krajowego. Z pomiędzy linii znaczenia wyłącznie przemysłowego (leżących w interesie większych prywatnych zakładów), te tylko zasługiwałyby na poparcie ze strony kraju, które przez spowodowanie nadzwyczajnego rozwi-

nięcia produkcji, mogłyby przynieść ogólną niewątpliwą korzyść krajowi.

Czy wreszcie akcja kraju na polu popierania rozwoju kolei żelaznych miałyby się przedewszystkiem odnosić do linii większych, czy też przeciwnie ograniczyłyby się powinna do linii niższego rzędu, zdaje mi się to być kwestyą zależną od praw, jakieby krajowi mogły być zastrzeżone.

II.

Uchwałą z dnia 29. listopada 1890, Wysoki Sejm polecił wziąć pod rozważę ułożenie norm co do warunków, pod którymi kraj mógłby udzielać poparcia kolejom lokalnym.

Ażeby temu zadaniu odpowiedzieć, wypada przedewszystkiem zastanowić się nad korzyściami, jakie z kolei lokalnych dla różnych interesów wynikać mogą.

Bezwzględną użyteczność kolei dla produktu lub towaru mierzyć można największą ceną, jaką interesowany dałby za przewóz tego produktu lub towaru; jej użyteczność względna równać się przeto będzie różnicy między użytecznością bezwzględną, a rzeczywistą ceną przewozu koleją i stanowić będzie bezpośrednią korzyść, którą dany produkt lub towar z kolei żelaznej odniesie. Gdyby jednak ta korzyść była jedyną użytecznością kolei, to trudno byłoby zapewne usprawiedliwić popieranie kolei lokalnych ofiarami skarbu krajowego, który nie może służyć interesom i korzyściom jednostek, gdyż w ten sposób budżet krajowy zostałby wnet przeciążony nad wszelką miarę.

To też całkowita korzyść kolei lokalnej składa się z następujących czynników:

1) z bezpośrednich korzyści: a) dla tych, którzy kolei będą używali, przez co uzyskają oszczędność na koszcie transportu i na czasie, b) dla skarbu publicznego wskutek opłacania ze strony kolei podatków, stempli itd., a po upływie terminu koncesyi, wskutek przejścia kolei bezpośrednio i bez wynagrodzenia na własność państwa, c) dla istniejącej już sieci kolejowej wskutek wzrostu jej ruchu i dochodów, jaki spowodowany będzie dowozami nowej kolei, d) dla tych, którzy dostarczyli kapitału zakładowego nowej kolei, o ile dochody kolei oprocentują lub przyczynią się do oprocentowania tego kapitału.

2) z korzyści pośrednich wszelkiego rodzaju, które nowa kolej przynieść może rozlicznymi swymi wynikami ogółowi mieszkańców, państwu, krajowi, powiatom i gminom przez obudzenie, podźwignięcie, rozwój i wzrost produkcji rolnej, leśnej, górniczej, przemysłu

i handlu, podniesienie wartości ziemi i bogactwa publicznego, a stąd w wysokim stopniu i dochodów z podatków.

Chociaż ważność korzyści wynikających w ogóle z istnienia nowej linii kolejowej nie jest ściśle proporcjonalna do dochodów, jakie ona przynosi, bo właściwie nie taryfy winny służyć do porównania użyteczności kolei, ale własny koszt transportu wraz z ciężarami kapitału zakładowego, subwencyjami i gwarancjami, to jednak można przyjąć, nie chybając celu, że ruch i dochód kolei są pierwszymi podstawami w badaniu jej użyteczności. Na nich też opierają się wywody cyfrowe, mające za przedmiot ocenienie użyteczności istniejących lub mających powstać kolei.

Według obliczeń różnych autorów, użyteczność bezpośrednia wszystkich kolei eksploatowanych we Francji, ma średnią wartość dla tych, którzy ich używają, objętą między połową a całą wysokością dochodów brutto tych kolei; zaś suma użyteczności bezpośrednich tych kolei tak dla ogółu mieszkańców, jak dla skarbu i koncesjonaryuszów, wynosi średnio od 2 do 3 razy więcej niż dochody brutto tych kolei.

Korzyści pośrednie, w istocie odrębne od korzyści wynikających z uzyskania oszczędności na transporcie, nie dają się łatwo ocenić ani w całości, ani w tej ich części, która przypada skarbowi publicznemu. Na podstawie wszakże dat statystycznych, inżynier Picard, prezydent sekcji robót publicznych, rolnictwa i handlu w Radzie stanu, obliczył przypuszczalnie, że pod bezpośrednim wpływem kolei żelaznych podatki we Francji przyrosły w ciągu ostatnich lat 30 o 50% kapitałów włożonych w koleje.

W najnowszej pracy, opartej na gruntownem zbadaniu stosunków (*Annales des pouts et chaussés* 1892) p. Considère, naczelny inżynier przy państwowym korpusie dróg i mostów, oceniając korzyści pośrednie pochodzące z kolei *głównych* na $2\frac{1}{2}$ razy ich dochód brutto, a całkowitą ich użyteczność tylko na 3 razy ich dochód brutto, przyczem wyłącza zupełnie korzyści, które koleje te przynoszą koncesjonaryuszom lub właścicielom, — przychodzi do wniosku, że całkowita wartość korzyści bezpośrednich i pośrednich kolei *lokalnych* równa się $2\frac{1}{2}$ razy dochodowi całkowitemu ruchu, jaki koleje te powodują na wszystkich sieciach kolejowych, czyli równa się 6 razy ich własnym dochodom, wynikającym z transportów przeprowadzonych po ich własnych szynach. Zyski z eksploatacyi także tu w rachubę nie wchodzi.

Według tegoż autora, koleje lokalne pozostające do wybudowania we Francji przyniosą prawdopodobnie istniejącym już sieciom, do których dopływać będą, wzrost dochodów w przecięciu równy 140%

swych własnych dochodów, — zaś wartość korzyści całkowitych, jaką corocznie osiąga skarb publiczny z istniejących kolei lokalnych, wynosi w przecięciu co najmniej 5% kosztu zakładowego tych kolei.

Powyższe daty przytoczyłem w braku innych celem zaznaczenia wielkiej użyteczności kolei lokalnych i korzyści, które one różnym stronom przynoszą.

Że więc przedsięwzięcie budowy nowych kolei lokalnych w Galicyi będzie bardzo użyteczne, zbytecznym byłoby już dłużej zastanawiać się nad tem; — nie wynika stąd przecież bynajmniej, aby w dzisiejszych warunkach kraj głównie dźwigał ciężary przedsięwzięcia, sprawiedliwość bowiem wymaga, aby każdy poniósł ofiary w stosunku do korzyści, jakie z tego przedsięwzięcia w przyszłości osiągnie.

Jeżeli celem ogólnikowego zorientowania się, przyjęlibyśmy dla przyszłych kolei lokalnych w Galicyi podane przez p. Considère stosunki z pewnemi wszakże zmianami, a mianowicie, gdybyśmy przyjęli średnio, że koleje te spowodują na istniejącej sieci wzrost dochodów $= \frac{2.4+1.4}{2} = 1.9$ bądź okragło 2 razy większy od swych własnych dochodów, bo z wniosku p. Considère wypływa, że istniejące już koleje lokalne we Francyi dają innym sieciom wzrost dochodu $= \frac{6}{2.5} = 2.4$ razy swym własnym dochodom, to użyteczność całkowita przyszłych kolei lokalnych w Galicyi równałaby się średnio $2 \times 2\frac{1}{2} = 5$ razy ich własnym dochodom. Przypuszczając, że dochód brutto tychże kolei wyniesie w przecięciu tylko 4% ich kosztu zakładowego, to średnia roczna wartość całkowitej ich użyteczności równałaby się $5 \times 4 = 20\%$ ich kosztu zakładowego, nie licząc ewentualnych korzyści dla kapitałów włożonych w koleje, gdyż korzyści te zależne są od czystego dochodu ruchu i od warunków oprocentowania kapitału. Przyjmując następnie, że korzyść rzeczywista dla sieci istniejącej równałaby się połowie wzrostu jej dochodów, spowodowanego dowozami z kolei lokalnych, to korzyść ta równałaby się $\frac{1}{2} \times 2$, czyli wysokości dochodów brutto kolei lokalnych, albo $1 \times 4 = 4\%$ ich kosztu zakładowego. Korzyści skarbu publicznego przyjmujemy w wysokości 4% kosztu zakładowego kolei lokalnych.

Korzyści dla ogółu mieszkańców miałyby więc wartość $20 - (4+4) = 12\%$ kapitału zakładowego.

W stosunku do całkowitej użyteczności kolei lokalnych, wyniknęłyby przeto korzyści:

A) dla ogółu mieszkańców	$\frac{12}{20} = 60\%$	} całkowitej użyte- czności kolei.
B) dla istniejącej sieci	$\frac{4}{20} = 20\%$	
C) dla skarbu publicznego	$\frac{4}{20} = 20\%$	

Jeżeli w stosunku do tych korzyści, każdy ma ponieść ofiary na rzecz założenia przyszłych kolei, to rozdzielić jeszcze należy poszczególne pozycye. Dajmy mianowicie, że ofiary odpowiadające pozycyi A poniosą w $\frac{3}{8}$ częściach interesowani, w $\frac{1}{8}$ państwo, a w $\frac{4}{8}$ częściach kraj. W pozycyi C nastąpić by znowu powinien rozdział proporcjonalny między skarb państwa i skarb kraju. Według dat podanych przez krajowe Biuro statystyczne za rok 1892, ciężar podatkowy Galicyi na rzecz skarbu państwa wynosi 54,648.200 zł., zaś na rzecz skarbu krajowego 7,676.876 zł., razem 62,325.076 zł., wkluczając ciężary na rzecz powiatów, gmin i szkół. Dla skarbu krajowego przypada więc około $\frac{1}{8}$ sumy podatków opłacanych łącznie na rzecz państwa i kraju, zaś $\frac{7}{8}$ przypada skarbowi państwa. Zatem z pozycyi C wypadaloby $\frac{7}{8} \times 20 = 17\frac{1}{2}\%$ na państwo, a tylko $2\frac{1}{2}\%$ na kraj.

W ogóle więc rozkład ciężarów kolei lokalnych przedstawiałby się jak następuje:

1) Interesowani (wraz z interesowanymi powiatami, miastami i gminami) (poz. A) $\frac{3}{8} \times 60 = 22\frac{1}{2}\%$

2) Kraj $\left\{ \begin{array}{l} \text{poz. A} - \frac{4}{8} \times 60 = 30\% \\ \text{poz. C} - \frac{1}{8} \times 20 = 2\frac{1}{2}\% \end{array} \right\} = 32\frac{1}{2}\%$

3) Państwo $\left\{ \begin{array}{l} \text{poz. A} - \frac{1}{8} \times 60 = 7\frac{1}{2}\% \\ \text{poz. B} - - - = 20\% \\ \text{poz. C} - \frac{7}{8} \times 20 = 17\frac{1}{2}\% \end{array} \right\} = 45\%$

Ciężary mające być poniesione przez interesowanych, przez kraj i przez państwo miałyby się więc do siebie jak $1 : 1\frac{1}{2} : 2$.

W sumę ofiar przypadających na państwo, objąć należy naturalnie ulgi przyznane przez państwo kolejom lokalnym ustawą z dnia 17. czerwca 1887, ale natomiast nie wliczyłem tu ofiar, jakie odpowiadałyby korzyściom państwa, wynikającym z przejścia kolei lokalnych na jego własność po upływie terminu koncesyi.

Jak zaznaczyłem, wywód powyższy jest po prostu orientacyjną próbą rozkładu ciężarów, opartą na przypuszczeniach i nie mogącą dać należytego określenia stosunku w praktyce, a tem bardziej w poszczególnych wypadkach; bądź co bądź, wynikałoby z niej, że państwo największą powinno by ponieść część ciężarów.

Otoż, ażeby kraj miał słuszny powód do podjęcia głównej, a przynajmniej znacznej akcji materialnej w sprawie rozwoju kolei lokalnych, jakiej w ogóle zdają się po nim spodziewać Rząd i interesowani, powinien by kraj zastrzedz sobie pewne prawa i mieć zapewniony trwałą ich skutek.

Gdy państwo dierży bezwarunkowo władzę w udzielaniu koncesyi, w wyborze trasy i typu kolei, władzę nad taryfami, nad poli-

tyką i administracją kolejową, to kraj tem mniejsze będzie mógł ponosić ofiary, im w akcyi swej więcej będzie krępowany. Sam fakt, że po upływie koncesyi przechodzi kolej lokalna bezpośrednio i bez wynagrodzenia na własność państwa, nie może wpływać zachęcająco na ofiarnosć kraju, którego źródła finansowe są i tak bardzo szczupłe. Gdyby nawet państwo odstąpiło krajowi prawo własności kolei, to jeszcze ciężce na kraju będzie niepewność przyszłych stosunków politycznych wobec ofiar, których zwrot po długich dopiero czasach dałby się z gospodarstwa kolejowego osiągnąć. Mimo to, przyznanie krajowi prawa własności tych kolei, dla których największe poniosłby ofiary, byłoby zdaje mi się pierwszym warunkiem pożądanym, obok którego pozostałoby państwu prawo odkupienia kolei każdego czasu. Oprócz tego warunku są jeszcze inne niezbędne, jeżeli udział kraju w budowie kolei lokalnych ma być znaczny, a tymi są: odstąpienie krajowi ze strony państwa pewnej części źródeł finansowych, — pozostawienie mu wyboru trasy i typu kolei we własnym jego zakresie, ażeby mógł zakładać koleje w sposób, który najobfitsze przyniosłby korzyści ekonomiczne, — przyznanie mu szerszej swobody w zarządzie i ustanawianiu taryf, nakoniec udzielanie prywatnym towarzystwom kolejowym, przez kraj subwencyonowanym, koncesyi o możliwie najdłuższym terminie.

W Anglii, gdzie czas trwania koncesyi kolejowej jest nieograniczony, koleje dochodzą do skutku z inicjatywy prywatnej bez pomocy państwa. Tylko w Irlandyi otrzymywały pomoc państwową, która ograniczała się do pożyczek oprocentowanych.

W Szwajcaryi kantony same udzielają koncesyi na koleje, to też biorą udział w przedsięwzięciu zwykle przez subskrybowanie akcyi przedsiębiorstwa.

We Francyi departamenta także mają prawo udzielania koncesyi na koleje i z tego też powodu popierają znacznie lub same budują koleje, które stają się ich własnością, a mimo to departamenta francuskie są zbyt obciążone ofiarami w stosunku do państwa, które tak wielkie odnosi z nich korzyści, że według obliczeń p. Considère, $\frac{2}{3}$ albo $\frac{3}{4}$ kosztów założenia kolei lokalnych powinnyby właściwie przypaść na państwo.

Ponieważ ustawa państwowa o kolejach lokalnych, z dnia 17. czerwca 1887, traci moc obowiązującą z końcem roku 1893, przeto w bezpośrednim interesie rozwoju kolei lokalnych byłoby ze wszechmiar pożądanem, aby nowa ustawa nie ograniczała się na zapewnieniu ulg fiskalnych tudzież nieznacznych ułatwień w formalnościach urzędowych, w przepisach i gospodarstwie kolejowem, oraz na ogólnikowem zaznaczeniu, że koleje uznane za niezbędne, mogą otrzymać

zasiłek z funduszu państwowego, — ale nowa ustawa powinna zawierać postanowienia, których doniosłość dałaby krajowi rzeczywistą podstawę do skutecznego rozwinięcia działalności.

Do rzędu takich postanowień zaliczyłbym więc:

1) Koleje przez kraj bezpośrednio zbudowane albo znacznie subwencyonowane, którym Rząd nie udzieli poparcia w tym stopniu, że takowe odegrałoby pierwszorzędną rolę w doprowadzeniu kolei do skutku, powinnyby pozostać publiczną własnością kraju, ewentualnie przejść na własność kraju po upływie terminu koncesyi. Rządowi pozostałoby prawo odkupienia kolei każdego czasu.

2) Co do kierunku trasy kolei przez kraj mających być budowanymi albo znacznie subwencyonowanymi, co do sposobu, warunków i typu ich budowy oraz eksploatacyi, nakoniec co do ustanawiania taryf, powinien by rozstrzygać Sejm krajowy po wzięciu do wiadomości wyników rokowań, przeprowadzonych z Rządem przez Wydział krajowy celem uzyskania prawa własności i założenia kolei, względnie koncesyi dla Towarzystwa przez kraj subwencyonowanego.

3) Państwo powinno by w regule przyczyniać się w pewnym oznaczonym stosunku do założenia każdej kolei lokalnej, której użyteczność ekonomiczna nie ulega wątpliwości, a to z powodu korzyści, jakie kolej taka przynosi nietylko istniejącej sieci państwowej i ogółowi mieszkańców, ale także i skarbowi państwowemu. W tym celu mógłby być utworzony państwowy fundusz kolejowy podobnie lub na wzór państwowego funduszu melioracyjnego, utworzonego ustawą z dnia 30. czerwca 1884 (Dz. u. p. Nr. 116), z którego oprócz popierania poszczególnych linii bądź udziałami w kapitale zakładowym, bądź zasiłkami rocznymi, gwarancyami itd., udzielałoby państwo pożyczek krajom na cele kolejowe. Oprócz tego, koleje państwowe powinnyby przewozić po cenie własnych kosztów, a w pewnych okolicznościach niżej cen własnych kosztów, wszelkie materiały i przyrządy, mające służyć do założenia kolei lokalnych. Podobne postanowienie zawiera §. 8 c, węgierskiej ustawy o kolejach lokalnych z dnia 13. czerwca 1880.

Według §. 7. ustawy węgierskiej z dnia 24. lutego 1888, sumę, jaką może rocznie obrócić minister robót i komunikacyi na popieranie nowych kolei wicynalnych ustanawia ciało prawodawcze w poszczególnych budżetach rocznych. Z tego tytułu nie może być obciążony budżet państwowy większą sumą jak 300.000 zł. rocznie.

We Włoszech utworzono kasę kolei żelaznych, z której państwo, prowincye i gminy uzyskują potrzebne pieniądze zapomocą emisji walorów 5 procentowych, umarzalnych w ciągu 75 lat. Te walory gwarantowane są hipoteką na kolejach żelaznych.

W myśl art. 13. francuskiej ustawy o kolejach lokalnych, z dnia 11. czerwca 1880. Rząd upoważniony jest, gdy dochód brutto kolei lokalnej przez departament zbudowanej lub koncesyonowanej nie wystarcza na pokrycie kosztów eksploatacy i 5^o/₁₀₀ procentowania kapitału zakładowego, do częściowego zaradzenia niedostatkom przez udzielenie stałej sumy 500 franków na każdy kilometr eksploatowany i czwartej części sumy potrzebnej dla podniesienia kilometrycznego dochodu rocznego brutto do 10.000 franków dla kolei normalnotorowej, a 8.000 franków dla kolei o wąskim torze.

4) Do wykonania studyów i robót przygotowawczych dla poszczególnych kolei Wydział krajowy powinienby mieć prawo każdego czasu bez osobnego pozwolenia Rządu, z obowiązkiem natomiast zawiadomienia Namiestnictwa o rozpoczęciu odnośnych czynności.

5) Po rewizyi szlaku kolei, któraby przez kraj miała być budowaną, odbytej na podstawie projektu wstępnego, przedłożonego przy rokowaniach z rządem o przyznanie krajowi prawa budowy i własności kolei, zdaje mi się, że nie powinno się sprzeciwiać, aby Wydział krajowy był z góry uwolniony od przedkładania projektu szlaku ostatecznego, od osobnego przedkładania projektów stacyi, dworców itd., jakoteż od osobnej „komisyi do stacyi,“ jeżeli oznaczy ile możności dokładnie stacye w projekcie wstępnym. Po odbytej lustracyi (obchodu) administracyjnej, powinienby Wydział krajowy również być uwolnionym od osobnych pozwoleń na wykonanie robót i urządzeń kolei, tudzież na tymczasowy ruch dla przewozu robotników i materyałów, nakoniec od przesyłania ministerstwu handlu rysunków wykonanych robót.

6) Co do kolei popieranych znacznemi ofiarami kraju, powinnyby być Wydziałowi krajowemu zastrzeżone prawo kontroli budowy i eksploatacyi, gospodarstwa administracyjnego i finansowego, na koszt przedsiębiorstw kolejowych.

7) Również powinnyby być zastrzeżone, aby administracya kolei mających być przez kraj budowanemi albo znacznie subwencyonowanemi, tudzież wszelkie czynności urzędowe, akta, dokumenta, projekty, protokoły, umowy i układy, były w języku krajowym prowadzone i sporządzane.

Co się tyczy własnego zakresu działania kraju w sprawie kolei lokalnych, można przytoczyć, że art. 2. powołanej już ustawy francuskiej z r. 1880, postanawia, że jeżeli kolej ma być założona przez departament, to po uprzedniem przeprowadzeniu dochodzenia przez prefekta oraz po ankiecie, rada jeneralna departamentu ustanawia kierunek kolei, sposób i warunki jej budowy, jakoteż układy i rozporządzenia potrzebne w celu zapewnienia jej eksploatacyi, stosując się

do postanowień zawartych w ogólnych przepisach dla kolei lokalnych (cahier des charges type), zatwierdzonych przez Radę stanu (najwyższy trybunał administracyjny), z wyjątkiem tych zmian, jakie byłyby poczynione w umowie koncesyjnej (convention) i w ustawie aprobującej.

W art. 3 tej ustawy znajdujemy: Jeżeli chodzi o kolej koncesyonowaną przez jeneralną radę departamentu, to po otrzymaniu upoważnienia do budowy, prefekt wysłuchawszy naczelnego inżyniera departamentu, przedkłada projekta wykonawcze (zwrócone mu z ministerstwa) jeneralnej radzie departamentu, *która ostatecznie rozstrzyga.*

Umowę koncesyjną (convention) zawiera z koncesyonaryuszem prefekt w imieniu departamentu, na podstawie ustawy uznającej powszechną użyteczność projektowanej linii.

III.

O ile koleje lokalne, które kraj będzie popierał, nie przyniosą bezpośrednio oprocentowania kapitału włożonego i nie uzyskają należytej gwarancji ze strony państwa lub interesowanych, wynikiem przedsięwzięcia kraju będą przez długie czasy niedobory budżetu, które przy ciągle wzrastających potrzebach, pośrednio pożyczkami będą musiały być pokryte, a ostatecznie podwyższeniem podatków. Widoki pomienionego rezultatu finansowego nie znajdują zapewne wielu chętnych zwolenników, zwłaszcza, jeżeli mieszkańiec Galicyi oddaje w przecięciu na podatki $\frac{1}{5}$ część swego dochodu. Źródła finansowe kraju nie będą postępowały proporcjonalnie z korzyściami, jakie wynikną z nowych kolei dla mieszkańców i państwa, a więc dopóki państwo nie poczyni krajowi ustępstw i ułatwień, o których poprzednio mówiłem, dopóki nie przyczyni się w znacznej mierze do zakładania kolei ekonomicznych, zdaje mi się, że najodpowiedniejszym sposobem uzyskania potrzebnych środków pieniężnych byłoby utworzenie krajowego funduszu kolejowego na podstawie pożyczki, a najodpowiedniejszym użytkowaniem tego funduszu: popieranie takich kolei, które w części przynajmniej oprocentują bezpośrednio swe koszta zakładowe, a których niedoborom zaradzać będą najczęściej interesowani i państwo.

Tak postąpiła Reprezentacja krajowa styryjska, zaciągając pożyczkę kolejową na 4% w kwocie do 10 milionów, zwrotną w przeciągu lat 90, której rząd przyznał uwolnienie od stempli i należytości, tudzież inne ulgi, określone ustawą z dnia 15. czerwca 1890 r. Zadaniem krajowego funduszu kolejowego styryjskiego, w którego skład

wchodzą także dochody, wpływające z ofiar prywatnych i z połączenia rezultatów finansowych różnych kolei przez kraj popieranych, jest według §. 4 krajowej ustawy z dnia 11. lutego 1890 r., umożliwienie budowy kolei lokalnych przez tanie dostarczenie środków pieniężnych, a dochód kolei i datki interesowanych mają ile możności zapewnić oprocentowanie na 4^o/_o i umorzenie sum przez kraj włożonych w koleje.

Projekt krajowej ustawy czeskiej o kolejach lokalnych, wniesiony w r. 1891 przez posła Mattusa, proponuje również zaciągnięcie pożyczki krajowej najwyżej na 4^o/_o w tymczasowej kwocie 10 milionów, jakoteż uzupełnienie statutu Banku krajowego, stosownie do potrzeb popierania kolei lokalnych.

Podobnie postępują w ogóle i departamenta francuskie

Celem odpowiedniego pod każdym względem użytkowania krajowego funduszu kolejowego, Zarząd krajowy będzie musiał liczyć się ściśle i bardzo przezornie zarówno ze stopniem rentowności, jak z niewątpliwą wartością pośrednich korzyści, które miałyby wypłynąć z urzeczywistnienia projektowanych kolei. W każdym poszczególnym wypadku musiałby być plan całego przedsięwzięcia ze wszech stron racjonalnie i oględnie pojęty, a wysokość kosztu zakładowego i kosztów eksploatacyi ile możności związana pewnym właściwym stosunkiem z przyszłymi dochodami kolei.

Nie wyciągam stąd wniosku, że stosownie do prawdopodobnych dochodów brutto jakiejś kolei, należałoby np. bezwarunkowo przyjąć tor wąski, wówczas gdy inne względy sprzeciwiają się temu stanowczo. Rozchodzi mi się jedynie o to, aby finansowy udział kraju w założeniu każdej kolei ile możności się oprocentowywał, a bezwarunkowo przynosił istotne zbiorowe korzyści ekonomiczne krajowi; aby koszta eksploatacyi oraz ta część kosztu zakładowego, którą koncesyonaryusz, względnie kraj, ma z góry obowiązek umorzyć i wypłacać od niej procenta, były w takim stosunku do dochodów brutto, żeby te dochody ile możności wystarczyły na pokrycie rzeczonych potrzeb.

Dla oryentowania się w różnych wypadkach, wystarczy określić związek, jaki istnieć powinien między wysokością kapitału zakładowego, dochodem brutto, kosztem eksploatacyi i stopą procentową kapitału, ażeby kolej opłacała własnymi dochodami oprocentowanie i umorzenie całego swego kapitału.

W tym celu nazwijmy:

K kapitał zakładowy na 1 kilometr kolei,

r procent mający być wypłacany od każdego 1 zł. kapitału zakładowego rocznie,

t stopa amortyzacyjna, czyli procent roczny od każdego 1 zł. kapitału zakładowego mający być odkładanym na dotację amortyzacji,

R łączna stopa procentowa wraz z amortyzacyjną; zatem $R=r+t$
 k roczna suma, potrzebna na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego na 1 kilometr kolei; zatem $k=K \cdot r + K \cdot t = K \cdot R$

d prawdopodobny dochód brutto kolei w pierwszych latach eksploatacji, na 1 kilometr,

a prawdopodobny koszt eksploatacji w pierwszych latach, na 1 kilometr,

e prawdopodobny współczynnik eksploatacji, czyli stosunek kosztów eksploatacji do dochodów brutto;

$$\text{zatem } e = \frac{a}{d}$$

Ażeby dochody brutto wystarczyły na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego, trzeba, żeby $d = a + k$

$$\text{czyli } d = a + K \cdot R$$

$$a \text{ ponieważ } a = d \cdot e$$

$$\text{więc } d \cdot (1 - e) = K \cdot R$$

$$\text{skąd } K = \frac{d \cdot (1 - e)}{R} \dots \dots \dots (1)$$

Gdyby było $K > \frac{d \cdot (1 - e)}{R}$, to wskazywałoby, że będzie niedobór:

$$p = K - \frac{d \cdot (1 - e)}{R}$$

jeżeli w rzeczywistości warunki nie polepszą się. Ten niedobór roczny będzie tem większy, im K będzie większe, im

$$\frac{d \cdot (1 - e)}{R} \text{ będzie mniejsze. Zaś } \frac{d \cdot (1 - e)}{R}$$

będzie tem mniejsze, im d będzie mniejsze, e większe, R większe.

Gdyby było $K < \frac{d \cdot (1 - e)}{R}$ to znaczyłoby, że kolej będzie miała czysty zysk:

$$c = \frac{d \cdot (1 - e)}{R} - K$$

Wzór (1) wskazuje więc, jaki powinien być kapitał zakładowy danej kolei przy znanych wartościach d , e , R , ażeby dochód brutto pokrył koszt eksploatacji wraz z oprocentowaniem i amortyzacją kapitału zakładowego.

Weźmy na przykład, że jakaś projektowana linia znajduje się co do dochodów brutto i wydatków eksploatacyjnych w przeciętnych wa-

runkach obecnie istniejących kolei okalnych galicyjskich i bukowińskich, że zatem na 1 kilometr:

$$d = 2308 \text{ zł.} \quad a = 1447 \text{ zł.}$$

$$\text{więc } e = \frac{1447}{2308} = 0.627 = 62.7\%$$

Dajmy następnie, że:

$$r = 4\% \quad t = 1\%, \text{ zatem } R = 5\%$$

$$\text{to } K = \frac{d \cdot (1-e)}{R} = 17217 \text{ zł. 68 ct.}$$

Widzimy więc, że aby dochody brutto tych kolei mogły pokryć koszt eksploatacji, oprocentowania i umorzenia całego kosztu zakładowego w powyższych warunkach, to ich kilometrowy koszt zakładowy nie powinienby przekraczać sumy 17.217 zł. 68 ct., przyczem kapitał ten zostałby umorzony w ciągu

$$\frac{\log(r+t) - \log t}{\log(1+r)} = 41 \text{ lat}$$

Ponieważ dla prędkiego orientowania się może być pożądaną łatwość w oznaczaniu odpowiedniej wysokości kapitału zakładowego wobec różnych wartości na d , e , R , jakie będzie można napotkać lub kombinować w projektach kolei lokalnych, ułożyłem przeto na tej samej zasadzie, którą podałem w „Czasopiśmie technicznym“ w r. 1884, diagram, na którym można wprost odczytać, bez żadnego rachunku, wysokość odpowiedniego kapitału zakładowego dla danych wartości na d , e , R . Rzecz oczywista, że na tym samym diagramie można odczytać którąkolwiek z czterech wartości K , d , e , R , jeżeli trzy inne z nich są znane.

Niejedną kolej, której prawdopodobne dochody brutto nie wystarczą na pokrycie ciężarów kapitału zakładowego oraz kosztów eksploatacji, może jednak wynagrodzić swe niedostatki już samą oszczędnością kosztów, którą uzyskują transporty wskutek używania tej kolei. Gdybyśmy przyjęli w przecięciu, że wartość tej oszczędności równać się będzie tylko połowie dochodów brutto kolei, to z powyższego względu wystarczyłoby, aby dochody brutto wynosiły tylko $\frac{2}{3}$ sumy rocznie potrzebnej na eksploatację tudzież oprocentowanie i umorzenie całego kapitału, gdyż biorąc $(1 + \frac{1}{2}) \cdot d = a + k$, otrzymamy $d = \frac{2}{3} (a + k)$.

To też związek między kapitałem zakładowym a dochodami brutto, określony wzorem (1), jest podstawą do porównywania finansowych warunków, nie rozstrzyga zaś o możliwości użycia krajowego funduszu kolejowego w poszczególnych wypadkach.

Tak w interesie racjonalnego rozwoju kolei lokalnych, jak w interesie dobra funduszu krajowego, akcja kraju na tem polu powinna

się rozwijać zwolna, stopniowo, z całą oględnością, w ten sposób, żeby wszelkie badania były gruntownie przeprowadzane, bez dorywczego pośpiechu i bez niewłaściwej oszczędności wydatków potrzebnych na należyte studia, gdyż te obficie w skutkach się opłacają. Wysokość udziałów państwa i interesowanych powinny być w dzisiejszych warunkach być jednym z czynników rozstrzygających o porządku następstwa, w jakim miałyby być budowane nowe linie, te szczególnie, które obiecują ruch słaby. Przedsięwzięcie budowy więcej jak dwóch linii równocześnie, nie zdaje mi się być wskazaniem, albowiem doświadczenia każdego roku należałoby wykorzystać celem stosowania do nowych linii, tych zmian, poprawek lub udoskonaleń, jakie ze skutków urządzenia i eksploatacji linii poprzednio zbudowanych, za właściwe będą uznane. Gdyby tworzono większą sieć kolejową od razu, to pojęcie, typy, urządzenia, zagospodarowanie całej sieci i zaopatrzenie takowej w inwentarz, mogłyby się okazać wadliwymi w samym początku eksploatacji, a złe w tym wypadku trudno naprawić.

Co do form popierania kolei lokalnych przez kraj, rozróżnić tu przedewszystkiem wypada koleje, które miałyby powstać w drodze przedsiębiorstw prywatnych, od kolei, które sam kraj bezpośrednio miałby budować.

O ile liczyliby można na inicjatywę prywatną i o ile zmysł stowarzyszenia się racjonalnie by się rozwijał, mógłby kraj wspierać skutecznie towarzystwa kolejowe, bo znane są powszechnie ich trudności finansowe, wskutek których rodzą się niestety spekulacje, przynoszące uszczerbek publicznemu interesowi kolei. Uzyskanie potrzebnego kapitału zakładowego przez małe przedsiębiorstwo kolejowe nie tylko natrafia na wielkie trudności, ale nadto z wysokimi połączone jest kosztami, bo ostatecznie sprawę oddaje się w ręce interesów finansowych, które przeważnej części kapitału mają dostarczyć, a które po prostu szukają zysku na kursie wypuszczonych walorów. Wynikiem tego jest nadzwyczajne powiększenie wysokości kapitału zakładowego, co odbija się następnie tem niekorzystniej na finansowym położeniu kolei w eksploatacji. Liczne przykłady stwierdzają, że kapitał zakładowy dochodzi wskutek pomienionych okoliczności do wysokości $\frac{4}{3}$ kapitału rzeczywiście potrzebnego, a Wydział krajowy styryjski przytacza także w jednym ze swoich sprawozdań, że kolej żelazna której kapitał zakładowy w podobnych warunkach został zrealizowany, kosztuje 2,600.000 zł., zamiast 2,000.000 zł.

Przedmiotem popierania przez kraj kolei lokalnych, mających powstać w drodze prywatnego przedsiębiorstwa, byłoby więc co najmniej ułatwienie zebrania potrzebnego kapitału, a lepiej: dostarczenie taniego kapitału.

Ułatwienie zebrania kapitału spowodowałaby gwarancja ze strony kraju, a mianowicie:

- a) bądź oprocentowania według pewnej stopy i umorzenia walorów pierwszeństwa towarzystwa kolejowego,
- b) bądź przychodów zależnych od wyników eksploatacji i gospodarstwa towarzystwa,
- c) bądź przychodów, ograniczonych pewnymi warunkami i z góry oznaczoną sumą.

Odnosnie zaś do dostarczania towarzystwom taniego kapitału ze strony kraju, przytoczyć można następujące formy:

- d) subwencje bezzwrotne (a fond perdu), na rzecz kapitału zakładowego;
- e) pożyczki bezprocentowe, zwrotne w czasie trwania koncesji;
- f) subskrypcja pewnej ilości akcji zakładowych towarzystwa w nominalnej wartości;
- g) subskrypcja pewnej ilości akcji pierwszeństwa w nominalnej wartości;
- h) subskrypcja obligacji pierwszeństwa w nominalnej wartości.

Gwarancja krajowa ułatwiłaby w ogóle przedsiębiorstwu uzyskanie kapitału, gdyż kapitały stronią od przedsiębiorstwa, które nie jest pokryte gwarancją, a byłaby formą subwencyonowania dogodną, ile razy trudno byłoby ocenić z góry dochody brutto kolei. Jednakowoż z wyjątkiem większych towarzystw kolejowych, które opierać się mogą na wielkich instytucjach finansowych, przedsiębiorstwo kolejowe, mające wystarać się integralnie o swój kapitał zakładowy, posiada zwykle kredyt o wiele mniejszy, niż kredyt kraju, a ponieważ gwarancja krajowa nie może przekraczać pewnej umiarkowanej stopy procentowej, więc przedsiębiorstwo, które nie może inaczej uzyskać kapitału, jak tylko za cenę wyższej stopy, ewentualnie za cenę niższego kursu walorów, musi koniecznie zwiększyć kapitał gwarantowany. Ażeby znów zmniejszyć ciężary amortyzacyjne, — czas trwania koncesji, a zatem i gwarancji musi być możliwie najdłuższy.

Nadto, ponieważ całość dochodów brutto z eksploatacji ma służyć do zmniejszenia gwarancji, więc — z wyjątkiem formy ad c), to jest ograniczonej gwarancji przychodów, którą później określe — przedsiębiorstwo nie czuje się pobudzone do gospodarstwa intensywnego, tj. do czynienia zabiegów o wzrost ruchu transportów, ani do starania się o oszczędność w kosztach eksploatacji.

Z powyższych powodów w ogóle sędzę, że sposób popierania przedsiębiorstw kolejowych przez gwarancję krajową, nieograniczoną pewnymi z góry oznaczonymi warunkami, byłby zazwyczaj uciążliwy

w skutkach dla funduszu krajowego i niezbyt odpowiedni do celu ekonomicznego zakładania kolei lokalnych. Ograniczona gwarancja przychodów, której szczegóły rozwinę w osobnym ustępie, niewieleby wprawdzie zaradziła — o ile tyczyłaby się przedsiębiorstwa akcyjnego — wygórowaniu kapitału zakładowego; natomiast zniewalałaby przedsiębiorstwo do oszczędności w eksploatacji. Polegałaby ona na tem, że kraj gwarantowałby pewną roczną, z góry stale oznaczoną sumę towarzystwu, z warunkiem, że nadwyżkę (albo część nadwyżki, jeżeli znajdują się także inni gwaranci) tej sumy nad rzeczywiste dochody brutto kolei, dopłacałby towarzystwu, o ile te dochody brutto nie okazałyby się niższymi od pewnej z góry oznaczonej sumy, ustanowionej na podstawie obliczonych przez towarzystwo prawdopodobnych dochodów brutto, a zbadanych i ewentualnie zmodyfikowanych przez zarząd krajowy.

Sposób popierania przedsiębiorstw kolejowych przez dostarczanie kapitału ze strony kraju przedstawia się w ogóle korzystniej, niż sposób przez gwarancję, albowiem z jednej strony wyświadczałby przedsiębiorstwu w istocie usługę tanich pieniędzy, przez co powstrzymywałby wygórowanie kosztu zakładowego kolei i dawałby jej możliwie najlepsze warunki finansowe gospodarstwa, a z drugiej strony, w niektórych swych formach nie narażałby kraju na wielkie ofiary. Forma *ad d)* wymagałaby bezwarunkowo tworzenia nowych źródeł finansowych dla kraju, a że przedsiębiorstwa, mając widoki subwencji bezwrotnych ze strony kraju, łatwo mogłyby się mnożyć, gdyż na zapewnieniu sobie takich datków starałyby się oprócz dopiero zrealizowanie reszty potrzebnego kapitału w sposób mniej lub więcej kosztowny, więc trudnoby nawet było przewidzieć, jakie sumy kraj miałby wydać, aby w ten sposób popierać przedsiębiorstwa, zwłaszcza, że gdyby pomimo otrzymanego datku, sfinansowanie kolei natrafiło na dalsze trudności, kraj byłby znowu powołany do uchylecia tych trudności. Forma ta nie jest przeto wcale do zalecenia i po większej części została w innych krajach zaniechaną, a w najlepszym razie zamienioną na subwencje w annuitetach.

Udzielanie przez kraj pożyczek bezprocentowych (forma *ad e)*, albo dostarczanie pewnej części kapitału w zamian za akcje zakładowe (forma *ad f)*, o tyle mniej przyniosłoby ciężarów krajowi, że w tym razie kraj nie zrzekałby się prawa własności swego udziału, — ale bądź co bądź, dłuższe ulokowanie kapitałów krajowych bez oprocentowania lub z bardzo wątpliwą nadzieją niedostatecznego oprocentowania, a często bez pewności zwrotu, wymagałoby także nadzwyczajnych źródeł finansowych dla kraju. Pożyczki bezprocentowe miałyby — zdaje mi się — cel tylko w tych wypadkach, gdzie rozcho-

dziłoby się o wstępne dostarczenie funduszków i wyraźne zaznaczenie interesu powszechnego dla rozpoczęcia akcji i pomyslnego jej przeprowadzenia, z warunkiem, że zwrot pożyczki okaże się pewnym.

Udział w kapitale akcyjnym przedsiębiorstwa przyniósłby krajowi w ogóle tę korzyść, że Zarząd krajowy miałby bezpośrednią ingerencję w gospodarstwie kolei, przyczem należałoby mu zastrzedz ważność głosu w stosunku prostym do ilości posiadanych akcji, bez ograniczenia maximum głosów.

Najodpowiedniejszym sposobem popierania towarzystw kolejowych przez kraj, byłoby więc dostarczanie im kapitału w zamian za akcje pierwszeństwa, a w pewnych okolicznościach za obligacje pierwszeństwa, słowem za walory pierwszeństwa (formy ad *g* i *h*), ile możliwości gwarantowane przez państwo i interesowanych. Rozumie się, że kraj może wskutek swego kredytu przystać na stopę procentową bardzo skromną i że walory pierwszeństwa przyjmowałyby w nominalnej wartości, przez co zaoszczędziłby towarzystwu strat na kursie, ochroniłby od nadużycia tę część kapitału zakładowego, któryby zebrana została w akcjach zakładowych tudzież ofiarach à fond perdu i powstrzymałby w ogóle nieusprawiedliwione zwyczaje kosztu zakładowego kolei.

Takie pośrednictwo finansowe kraju byłoby rzeczywiście racjonalnem popieraniem kolei prywatnych.

Z §§. 4 i 5 powołanej już ustawy styryjskiej z r. 1890, wynika, że krajowy fundusz kolejowy może być tylko wtedy użyty do poparcia kolei powstającej w drodze prywatnego przedsiębiorstwa, jeżeli państwo i interesowani, albo jedna z tych stron, zapewni datki na rzecz kapitału zakładowego do wysokości co najmniej $\frac{1}{3}$ całej potrzebnej sumy, a to bądź à fond perdu, bądź w zamian za akcje zakładowe przedsiębiorstwa, które w pełnej nominalnej wartości przyjęte należy; kraj zaś w zamian za dostarczoną przez siebie resztę kapitału zakładowego, otrzyma akcje pierwszeństwa z prawem do 4-procentowej dywidendy pierwszeństwa (wraz z kwotą amortyzacyjną) przed akcjami zakładowemi.

Projekt ustawy, wniesiony przez posła Mattusa do Sejmu czeskiego, różni się pod tym względem od ustawy styryjskiej, bo według §. 3 tego projektu, skoro się okaże, że interesowani pokryli co najmniej 20% kapitału zakładowego, przez zakupienie akcji zakładowych w nominalnej wartości, a państwo zapewniło swe poparcie przedsiębiorstwu, wtedy kraj może wziąć udział przez gwarancję oprocentowania i umorzenia obligacji pierwszeństwa, nieprzekraczającego 4%, przyczem ogólna suma w obligacjach nie może przekraczać 70% kosztu zakładowego kolei, — albo przez udzielenie pożyczki nieprze-

kraczącej 70% kosztu zakładowego. oprocentowanej najwyżej do 4% i zwrotnej w czasie trwania koncesyi. Nadto kraj może gwarantować oprocentowanie akcyj pierwszeństwa, nieprzekraczające 4%, albo przyjąć akcje pierwszeństwa lub zakładowe w nominalnej wartości, w sumie co najmniej 5% kosztu zakładowego.

Ministerstwo handlu zwróciło uwagę Wysokiego Wydziału krajowego w reskrypcie z dnia 18. lutego 1892 r., że w niektórych wypadkach mógłby kraj gwarantować oprocentowanie i umorzenie walarów pierwszeństwa towarzystwa kolejowego, na wzór ustawy krańskiej z d. 4. marca 1891 roku. Z rozpatrzenia pomienionej ustawy można się przekonać, że 30% kapitału zakładowego kolei Dolnokrańskich miało być dostarczone za akcje zakładowe, mianowicie 24% przez państwo, a 6% przez interesowanych. Resztę, tj. 70% kapitału zakładowego, koncesyonaryusz miał uzyskać przez wypuszczenie walarów pierwszeństwa, których oprocentowanie i umorzenie w ciągu 75 lat, według łącznej stopy 4%, zabezpiecza krajowa gwarancya. Warunkiem tej gwarancyi jest, że koncesyonaryusz zawrze umowy z koleją państwową i sąsiednimi kopalniami węgla co do dostarczania i przewozu węgla w interesie potrzeb i ruchu kolei Dolnokrańskich w ten sposób, aby ztąd zapewniony był dla tychże kolei taki czysty dochód, któryby wraz z resztą czystego dochodu kolei pozwolił spodziewać się pokrycia gwarancyi kolejowej.

Sposób powyższy nie usuwa wad, połączonych w ogóle z systemem gwarancyi, a jakkolwiek mógłby u nas znaleźć przychylnę przyjęcie w niektórych wypadkach, to zdaje mi się, że nie byłby wolnym od chwiejności w wynikach praktycznych.

Jak dalece racjonalny rozwój kolei lokalnych w drodze przedsiębiorstw prywatnych może mieć przyszłość w naszym kraju, przesądzać trudno, — jeżeli jednak popieranie towarzystw kolejowych wymagałoby w najlepszym razie utworzenia osobnego funduszu kolejowego na podstawie pożyczki krajowej, to dla czegoż takim funduszem nie miałby kraj sam bezpośrednio zakładać kolei lokalnych, uznanych za niezbędne i powszechnie użyteczne, dla czegoż nie miałby stanąć na czele interesów ogółu, wystąpić w charakterze koncesyonaryusza, ewentualnie właściciela kolei, celem objęcia bezpośredniego kierownictwa przedsięwzięcia i w ogóle wywarcia pierwszego wpływu na sposób pojęcia i przyprowadzenia do skutku kolei lokalnych?

Jako koncesyonaryusz, ewentualnie jako właściciel przyszłej kolei, mógłby kraj doprowadzić koleje do skutku w bezpośrednim zarządzie swoim, ze współudziałem lub bez współudziału państwa i interesowanych, następującymi sposobami:

- a) przez wykonanie budowy podtorowej w bezpośrednim zarządzie swoim, następnie zaś utworzenie towarzystwa akcyjnego celem uzupełnienia zakładu kolejowego i eksploataowania tegoż;
- b) przez wykonanie budowy podtorowej w bezpośrednim zarządzie kraju, zaś oddanie w prywatne przedsiębiorstwo uzupełnienia zakładu kolejowego kosztem kraju i wydzierżawienie eksploatacyi temużsamemu przedsiębiorstwu z ograniczoną gwarancją krajową przychodów;
- c) przez wykonanie budowy i zupełnego urządzenia kolei w bezpośrednim zarządzie kraju -- i oddanie jej w eksploatacyę zarządowi kolei państwowych za wynagrodzeniem jego własnych kosztów;
- d) przez budowę, urządzenie i eksploatacyę kolei w bezpośrednim zarządzie kraju.

Każdy z wyżej wymienionych sposobów ma przedewszystkiem tę zaletę, że kierunek trasy, sposób i typ budowy oraz eksploatacyi, warunki sfinansowania kolei itd., byłyby bezpośrednio, a ewentualnie wyłącznie zależne od naczelnej władzy autonomicznej, której obowiązkiem w interesie dobra powszechnego kraju jest jak najracjonalniejsze przeprowadzenie przedsięwzięcia pod każdym względem, a która na kosztach budowy, a szczególnie na samem finansowaniu kapitału oszczędzić jest w stanie bardzo poważne sumy.

Ministerstwo handlu także szczególnie zaleca zakładanie kolei lokalnych w Galicyi na rachunek kraju.

Najdoskonalszym w zasadzie byłby zapewne sposób ad d). W granicach bowiem taryf legalnie ustanowionych, mogą być zawsze dwie taryfy, które dadzą ten sam dochód brutto. Z tych dwóch taryf, niższa powoduje największą frekwencyę i największą użyteczność dla mieszkańców, zaś wyższa przeciwnie, powoduje ruch mniejszy i użyteczność mniejszą. Gdy więc kolej przez kraj zbudowana będzie eksploatowana przez przedsiębiorstwo akcyjne, przez zarząd prywatny, a w ogóle obcy, to zarząd ów będzie się starał wybrać właśnie taryfę wyższą, bo dlatego samego dochodu brutto da ona ruch mniejszy, zatem mniejsze koszta eksploatacyi, a wyższy dochód czysty z ruchu. Z tego powodu najracjonalniejszą w zasadzie byłaby eksploatacyja krajowych kolei przez sam kraj, który nieomieszkałby stosować taryfy najniższej, jeżeli takowa pozwoliłaby mu zaspokoić jego ciężary, a który nawet mógłby ponieść pewne ofiary, jeżeli znalazłby wynagrodzenie w innej formie, jak np. we wzmożeniu się produkcji i bogactwa ogólnego.

Zastosowanie powyższych uwag w praktyce jest o tyle trudne, że stosunek między taryfami a gęstością ruchu nie może być ściśle oznaczony; są wreszcie różne okoliczności, z którymi liczyć się trzeba

a w niejednym wypadku eksploatacja kolei w bezpośrednim zarządzie kraju mogłaby właśnie nie przedstawiać użyteczności.

Zastosowanie sposobu ad *a*) miałoby rację tylko wtedy, gdyby wyjednaną została zmiana w postanowieniach prawnych, dziś obowiązujących, mianowicie w tym kierunku, że po upływie koncesyi, ewentualnie po amortyzacji kapitału przedsiębiorstwa akcyjnego, kolej przeszłaby bezpośrednio na własność kraju, zamiast na własność państwa.

Budowa kolei w bezpośrednim zarządzie kraju została także przewidziana ustawą styryjską, która upoważnia do użycia krajowego funduszu kolejowego na zakładanie bezpośrednio przez kraj takich kolei, dla których interesowani, względnie i państwo, zobowiązują się na czas trwania koncesyi gwarantować aż do co najmniej $\frac{3}{8}$ sumy rocznej potrzebnej na 4% oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego w ciągu lat 90. Gwarancja ze strony interesentów lub państwa zastąpioną być może wynagrodzeniem w kapitale na rzecz funduszu kolejowego już to w gotówce, już to przez bezpłatne odstąpienie gruntów, bezpłatne dostarczenie materiałów itd. Sposób, w jaki gwaranci mają być pociągani do ewentualnych dopłat, tudzież w jaki mają partycypować w ewentualnych nadwyżkach dochodu kolejowego, przewyższającego oprocentowanie i roczną amortyzację, oznacza się w Styryi od wypadku do wypadku, wedle poszczególnych umów. Gwarancja ze strony interesowanych ma dla nich tę korzyść, że ewentualne dopłaty z ich strony byłyby uiszczane w rocznych ratach i małych kwotach, zamiast być dostarczonemi w jednorazowej większej sumie na rzecz kapitału zakładowego. Zresztą dopłaty roczne byłyby uiszczane tylko wtedy, gdyby dochody kolei nie wystarczały na pokrycie oprocentowania i rocznej amortyzacji. Jeżeli zaś komercyjne warunki kolei są pomyślne, to gwarancja jest raczej formalną, a interesowani mogą ją tem łatwiej na siebie przyjąć, że spodziewać się można, iż kolej przez kraj budowana, będzie zbudowana dobrze i tania; że więc pojęta racjonalnie i ekonomicznie, jeżeli nie w pierwszych zaraz latach, to w każdym razie za jakiś czas przyjdzie do równowagi dochodów. Dla kraju, gwarancja ze strony interesowanych jest do pewnego stopnia asekuracją. Jeżeli interesowani są w stanie na nią się zdobyć, to ekonomiczne i handlowe stosunki odnośnej okolicy są zwykle takie, że odpowiedniego ruchu transportowego, a zatem i odpowiedniego dochodu z kolei można się spodziewać.

Eksploatację kolei przez kraj zbudowanych, ustawa styryjska powierza w regule państwowej lub innej sąsiedniej głównej kolei za ryczałtorem wynagrodzeniem kosztów eksploatacji. Jeżeli zaś umowa w tym przedmiocie nie mogłaby dojść do skutku, wtedy kraj ma prowadzić eksploatację we własnym zarządzie.

Oddawanie w regule eksploatacyi obcemu zarządowi za wynagrodzeniem kosztów, nie zdaje mi się być w interesie dobra kolei lokalnych, zważywszy, że samoistność, a zatem samorząd, jest w każdym gospodarstwie najsilniejszym bodźcem do należytego podniesienia i rozwinięcia produkcji. Eksploatacya kolei lokalnej spoczywać winna w ręku interesującego się bezpośrednio losem, użytecznością i korzyściami tej kolei, zatem najlepiej w ręku kraju lub w ręku przedsiębiorstwa osobnego, mogącego z pewnemi zastrzeżeniami eksploatować na własne ryzyko, albo mającego ograniczoną gwarancję przychodów ze strony kraju. Oddanie eksploatacyi obcemu zarządowi za wynagrodzeniem kosztów ma rację, ile razy kolej lokalna jest krótką linią dowozową o tej samej szerokości toru co kolej główna mająca ją przyjąć w swój zarząd, lub gdy łączy dwie mało od siebie odległe linie o tej samej szerokości toru. W innych wypadkach oddawanie eksploatacyi obcemu zarządowi uważałbym za środek przejściowy, ale nie za regułę ani zasadę.

Dowód racjonalnego popierania kolei lokalnych złożył departament de la Sarthe we Francyi. Departament ten albo sam zakłada kompletną kolej i wtedy sam ją eksploatuje, — albo zakłada tylko część najchwiejniejszą pod względem projektowania i kosztu zakładowego t. j. budowę podtorową, zaś uzupełnienie zakładu kolejowego tudzież eksploatacyę oddaje w przedsiębiorstwo pod pewnymi warunkami. Podobnie postępował w ostatnich latach Wysoki Wydział krajowy z budową większych mostów, wykonując we własnym zarządzie część budowy najmniej dającą się z góry dokładnie określić pod względem sposobu wykonania i kosztu, t. j. fundamenta — i oddając w przedsiębiorstwo wykonanie budowy wierzchniej według projektu.

Warunki, w których departament de la Sarthe oddaje w przedsiębiorstwo budowę wierzchnią, urządzenie i eksploatacyę kolei, są następujące :

Przedsiębiorstwo zakłada tor i resztę budowy wierzchniej, tudzież dostarcza tabor, wszystko za umówioną cenę ryczałtową od kilometra, wypłacaną mu przez departament zaliczkami w miarę postępu robót i dostaw — i to bez procentów od wydatków włożonych przez przedsiębiorstwo. — poczem bez żadnej gwarancyi ze strony departamentu, to samo przedsiębiorstwo prowadzi eksploatacyę na własne ryzyko, zobowiązawszy się dzielić w pewnym z góry oznaczonym stosunku, ewentualny czysty dochód z departamentem.

Ten system znakomite dał wyniki. Inicytorem jego jest inżynier Faliès, który też pierwszy — pomimo wahania się i wielkiego niedowierzania ze strony departamentu — podjął się eksploatacyi na własne ryzyko i od tego czasu otrzymał koncesyje pod podobnymi warunkami także w innych departamentach.

Zauważyć należy, że w tym systemie przedsiębiorstwo a raczej przedsiębiorca (najczęściej jedna osoba) nie potrzebuje rozporządzać znacznym kapitałem, a nie wkładając własnych funduszy, nie potrzebuje także długiej koncesyi, przez co departament może po 50 a nawet po 30 latach powrócić w posiadanie kolei, eksploatować ją we własnym zarządzie, lub wypuścić ją w dzierżawę za czynszem. gdy kolej jest produktywna.

Zaletą jest także tego systemu, że ponieważ ubiegający się o przedsiębiorstwo nie potrzebuje rozporządzać znacznym kapitałem, przeto liczba ubiegających się może być większą, stąd większa emulacja i większy opust. Można w tych okolicznościach natrafić wprawdzie na przedsiębiorcę niezdolnego lub nieodpowiedniego, co nie przedstawia jednak innego niebezpieczeństwa jak opóźnienie robót i dostaw, lub czasowe przerwanie ruchu.

W każdym razie przedsiębiorca zamiast być spekulantem budowy, jest tutaj we własnym interesie pobudzony do eksploatacyi intensywnej, co na korzyść ogółu wychodzi. Departament zaś rachować się musi bardzo ściśle z warunkami handlowymi przyszłej kolei, unikać zakładania dróg żelaznych na oślep po myśli interesów prywatnych i przemożnych wpływów, gdyż linie takie skazane zwykle z góry na finansowe niepowodzenie, dają do myślenia tak tym, którzy zadzierżawić mają eksploatacyę, jak temu, kto kolej buduje i wypuścić ją ma w dzierżawę.

O ile system oddawania eksploatacyi na ryzyko przedsiębiorcy nie znalazłby może wielkiego w naszym kraju powodzenia, o tyle zdaje mi się, należałoby w stosunkach naszych ile możliwości dążyć do tego, aby projekt kolei i budowę podtorową wykonywał zarząd krajowy, zaś budowę wierzchniej, urządzenia kolei i dostarczenia taboru za cenę umówioną podejmowałyby się przedsiębiorstwa krajowe, któreby następnie objęły, ewentualnie zadzierżawiły eksploatacyę na pewną liczbę lat z ograniczoną gwarancją przychodów ze strony kraju.

Nie mam na myśli aby budowa podtorowa miała być prowadzoną w ścisłym znaczeniu słów „własny zarząd kraju“ t. j. z wykluczeniem wszelkich przedsiębiorstw. Owszem, tak dostawy jak roboty rozdzielićby należało na poszczególne losy celem oddania ich przez licytację cen jednostkowych małym przedsiębiorstwom, spółkom, poszczególnym osobom, mianowicie inżynierom i technikom. Podobnie wykonywanie budowy wierzchniej, urządzenie kolei oraz dostarczenie taboru przez małe przedsiębiorstwa na rachunek kraju, przyczyniłyby się do produktywnego zużytkowania sił krajowych i zachęcenia tychże do wytworzenia z czasem przemysłu w kierunku wyra-

biania w kraju urządzeń mechanicznych potrzebnych dla kolei żelaznych, taboru i t. d. — Sił technicznych w kraju nie brakuje, ale brak im — wobec możnej konkurencyi obcej — opieki i podstawy materialnej do samodzielnej produktywnej pracy.

Wydzierżawienie eksploatacyi nie wyłącza możności eksploataowania kolei we własnym zarządzie kraju, gdyż umowa z przedsiębiorstwem może być ważną na krótki przeciąg czasu, poczem albo warunki umowy mogą być zmienione, albo sam kraj może objąć eksploatacyę, albo wreszcie oddać ją innemu przedsiębiorstwu z korzystniejszymi dla kraju warunkami. W każdym razie, w ciągu eksploataowania kolei przez przedsiębiorstwo, zarząd krajowy nabyć może doświadczenia i dokładnej znajomości miejscowych stosunków, czego w zupełności można się spodziewać po dobrej kontroli eksploatacyi przez organa krajowe.

Forma ograniczonej gwarancyi przychodów dla dzierżawy eksploatacyi różniłaby się o tyle od takiejże formy przytoczonej już dla towarzystwa akcyjnego, że w pierwszym wypadku przedsiębiorstwo nie byłoby interesowane w zaspokojeniu ciężarów kapitału zakładowego, przez co pobór dochodów ruchu musiałby właściwie pozostać w administracyi krajowej, a przynajmniej pod ścisłą kontrolą kraju. Oprócz tego na eksploatacyę oraz uzupełnienie zakładu kolejowego, rozpisywałby zarząd krajowy licytacyę, w której dążyłby do uzyskania ze strony ubiegających się, opustu na sumie przychodów, mającej być gwarantowaną, tudzież na sumie kosztorysowej uzupełnienia zakładu kolejowego, zaś zwyczajki na sumie preliminowanej tytułem prawdopodobnych dochodów brutto ruchu.

Pozostałoby jeszcze wspomnieć o sposobach, którymi państwo i interesowani powinni się przyczyniać do budowy i eksploatacyi kolei lokalnych. Różne mogą być kombinacye, różny też stopień i różny stosunek ich udziałów do udziału kraju. Państwo powinno się przyczynić do stworzenia każdej kolei ekonomicznej znacznie większemi ofiarami, niż te, które z ulg zamieszczonych w ustawie z roku 1887 wynikają. W wielu wypadkach byłaby nadto pożądana państwowa gwarancya oprocentowania i umorzenia walorów pierwszeństwa lub dochodów kolei. Już ze względu na korzyści z nowych kolei lokalnych dla istniejącej sieci kolei państwowej, winien by Rząd przyczynić się bądź udziałem w kapitale akcyjnym, bądź peryodycznymi zasiłkami, premiami udzielanemi za każdą tonę dostawioną kolei państwowej do dalszego przewozu ze strony nowej kolei lokalnej, a w niektórych wypadkach może bezpłatnem prowadzeniem ruchu na linii lokalnej lub bezpłatnem sporządzeniem projektów i bezpłatną administracyą budowy.

Reprezentacyom powiatowym i gminnym jakoteż obszarom dworskim najłatwiej przyszłoby zapewne nabycie potrzebnych dla kolei grutów w najkorzystniejszych warunkach i bezpłatne odstąpienie takowych na rzecz kapitału kolei, nie wykluczając przez to datków pieniężnych, udziałów jednorazowych lub peryodycznych, pewnych gwarancyi dochodów w stosunku do poszczególnych interesów. Przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe, osoby prywatne, w ogóle interesenci miejscowi i zamiejscowi mogliby — nie wykluczając datków i udziałów pieniężnych, jakoteż dostaw bezpłatnych dla potrzeb kolei w materiałach budowlanych, przyrządach, robociznie, paliwie, zapasach i t. d. — także wziąć na siebie gwarancję pewnej rocznej ilości przewozów koleją po cenach z góry oznaczonych, a w ogóle gwarancję pewnych dochodów.

Interesowani, państwo lub kraj mogą gwarantować w poszczególnych wypadkach n. p. oprocentowanie kapitału według pewnej stopy bez lub z ograniczeniem maximum sumy gwarantowanej, bez lub z oznaczeniem czasu trwania gwarancyi, — albo gwarantować pewną oznaczoną część różnicy między dochodem gwarantowanym, a czystym dochodem ruchu. Gwarancya może być także skombinowana z subwencyą kapitałową, płatną bądź w miarę postępu robót, bądź w ratach rocznych. Ograniczając wysokość rocznej dopłaty gwarancyjnej, można się zobowiązać swoją drogą do opłacania pewnego procentu nadwyżki niedoborów rzeczywistych i t. d.

Z chwilą, w której dochody brutto stają się dostatecznymi na pokrycie kosztów eksploatacyi i ciężarów kapitału, nadwyżkę dochodów należałoby dzielić między eksploatującego a gwarantów, w stosunku do ofiar przez tychże poniesionych, a to przynajmniej aż do zupełnego zwrotu ofiar, nie wykluczając warunków korzystniejszych dla gwarantów jak n. p. dalszego partycypowania w czystych zyskach bez ograniczenia terminu, bądź też aż do zwrotu zupełnego ofiar skapitalizowanych i t. p.

IV.

Jakkolwiek trudnoby było znaleźć formułę kontraktu, która przy gwarancyi dochodów byłaby zupełnie zadowalniającą i zniewalała przedsiębiorstwo do dobrej eksploatacyi, to przynajmniej pewne warunki z góry postawione, mogą przyczynić się do dopięcia w znacznej części zamierzonego celu.

Gdyby kraj gwarantował przedsiębiorstwu roczną sumę taką, któraby miała pokrywać wydatki rzeczywiście włożone w eksploatacyę

oraz ciężary kapitału, to ewentualnie narażałby się na dopłatę zmienną z roku na rok, tem większą, im rzeczywiste dochody brutto kolei będą mniejsze i im rzeczywiste wydatki na eksploatację będą większe. Przedsiębiorstwo nie interesowałoby się przeto podniesieniem ruchu i dochodu brutto, ani zmniejszeniem wydatków na eksploatację, gdyż dla niego rezultat byłby zawsze jeden i ten sam.

Byłaby to nieograniczona gwarancya przychodów, wskutek której kraj ponosiłby znaczne ciężary, gdyby przedsiębiorca źle gospodarował, gdyby bez potrzeby zwiększał koszty eksploatacji, a przez niedbalstwo, brak zapobiegliwości lub niestosowne postępowanie, doprowadził do pewnej stagnacji ruchu transportów i zmniejszenia dochodów.

Przez ograniczoną gwarancję przychodów rozumiem mianowicie tę formę, że kraj gwarantowałby przedsiębiorstwu dla danej linii pewną stałą roczną sumę s z tym warunkiem, że dopłacać będzie przedsiębiorstwu nadwyżkę sumy s nad rzeczywiste dochody brutto linii, o ile te dochody nie będą mniejsze od pewnej dla danej linii z góry oznaczonej sumy d . Gdy dochody brutto przekroczą pomienioną sumę s , wtedy nadwyżkę dochodów brutto nad sumę s podzieli przedsiębiorstwo z krajem w pewnym oznaczonym z góry stosunku. Gdy dochody brutto nie osiągną sumy d , to kraj nie dopłaci więcej niż różnicę $(s-d)$.

Formę określonej niniejszem gwarancji przychodów możnaby stosować, jak poprzednio powiedziałem, do linii koncesyonowanych towarzystwom akcyjnym i do linii krajowych, których eksploatację wypuściłoby się w dzierżawę. Między tymi dwoma wypadkami zachodzi pewna różnica warunków, o której w ustępie poprzednim wspomniałem, która wszakże nie wpływa na sposób przedstawienia wspólnej zasady ograniczonej gwarancji przychodów dla obu wypadków. Gdy w wypadku kolei koncesyonowanej towarzystwu prywatnemu, sumy s i d ustanawia kraj po zbadaniu projektu towarzystwa, to w wypadku wypuszczenia eksploatacji w dzierżawę, rozpiąłby kraj licytację, w której dążyłby do uzyskania ze strony ubiegających się, opustu na sumie s , a zwwyżki na sumie d , przyczem rozumie się, że nadwyżkę rzeczywistych dochodów brutto nad sumę gwarantowaną, względnie nad ustanowione maksymalne koszty eksploatacji, ściągłaby kraj w całości lub w oznaczonym z góry stosunku na potrzeby oprocentowania i umorzenia kapitału zakładowego. Dajmy n. p. że w wypadku przedsiębiorstwa akcyjnego ustanowione zostały następujące sumy:

dla s 3000 zł. na 1 kilometr,

„ d 2800 „ „ „ „

Kraj ryzykowałby w tych warunkach wysokość największej dopłaty: $3000 - 2800 = 200$ zł. na każdy kilometr, bo jeżeli rzeczywiste dochody brutto w którymkolwiek roku mniejszy wynosiły niż 2800 zł., to w myśl powyżej określonych warunków, kraj nie wypłaciłby więcej niż $s - d = 200$ zł.

Jeżeli rzeczywiste dochody brutto wyniosłyby np. 2900 zł., to kraj dopłaci tylko $3000 - 2900 = 100$ zł.

Jeżeli zaś rzeczywiste dochody brutto wyniosłyby np. 3050 zł., to kraj nie tylko nie dopłaci, ale otrzyma jeszcze zastrzeżoną część nadwyżki między 3050 zł. a 3000 zł.

W wypadku wypuszczenia eksploatacyi w dzierżawę przyjmujemy przeto przy objaśnieniu rachunkowem, że przedsiębiorca zwraca krajowi z dochodów brutto kolei, część zastrzeżoną na potrzeby oprocentowania i umorzenia kapitału, co na to samo wychodzi, że wysokość pomienionej części objętą także będzie w sumie gwarantowanej *s* tak, jakby to było w wypadku ograniczonej gwarancyi przychodów dla towarzystwa akcyjnego. Ażeby uniknąć rozwlekłości, będę więc miał na uwadze — w objaśnieniach, które następują — tylko ten ostatni wypadek (przedsiębiorstwo akcyjne).

Dla należytego wyłuszczenia ograniczonej gwarancyi przychodów, potrzeba wejść koniecznie w różne szczegóły, a w tym celu uciec się do rachunku, który ma tę zaletę, że niewątpliwie wyjaśni warunki towarzyszące tej formie gwarancyi. Że zaś wyniki rachunku opartego na przeciętnych cyfrach i współczynnikach wyciągniętych ze statystyki nie przyczyniają się bardzo do orientacyi w poszczególnych wypadkach, posłużymy się przeto oznaczeniami ogólnymi, które dadzą się zastosować do wszelkich cyfr rzeczywistych lub przypuszczalnych.

Literami małego alfabetu oznaczymy sumy obliczone w projekcie kolei żelaznej. Niechaj więc będzie na 1 kilometr kolei:

s obliczona (ewentualnia przetargowana i gwarantowana) roczna suma, potrzebna na pokrycie rocznych rozchodów (potrzeb) kilometrycznych kolei;

k obliczona roczna suma potrzebna na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego na 1 kilometr kolei;

d obliczony prawdopodobny minimalny dochód brutto kolei w pierwszych latach eksploatacyi na 1 kilometr (ewentualnie suma przetargowana, powyżej której, lub na równi z którą znajdujące się rzeczywiste dochody brutto mogą dopiero spowodować uiszczenie dopłaty krajowej);

a obliczony prawdopodobny maximalny koszt eksploatacyi w pierwszych latach istnienia kolei, na 1 kilometr. W obliczeniu tej sumy powinno się oczywiście mieć na uwadze rzeczywiste po-

trzeby spodziewanego ruchu, warunki techniczne trasy i możliwie najtańsze gospodarstwo;

p obliczona największa roczna suma, którą w skutek gwarancyi, kraj miałby w najgorszym razie dopłacić na 1 kilometr.

W obliczeniu wartości d i a , służących do oznaczenia sum p i s , trzeba się strzedz przesady. Jakkolwiek d wyraża prawdopodobny minimalny dochód brutto kolei, zaś a prawdopodobny maksymalny koszt eksploatacyi, to jednak w pojęciu tych wartości utrafić trzeba taką miarę, jaka tylko z poznania stosunków wyniknąć może, aby nie narazić tak przedsiębiorstwa jak kraju na niepomysłne lub przynajmniej nieprzewidziane rezultaty.

Uważne rozpatrzenie poniżej podanego zestawienia piętnastu ewentualnych wypadków, przekona każdego o doniosłości, jaką przedstawia trafne obliczenie wartości d i a .

Suma gwarantowana powinna wystarczyć na pokrycie obliczonych kosztów eksploatacyi tudzież oprocentowania i umorzenia kapitału zakładowego

Więc $s = a + k$ ¹⁾ a z określonych warunków gwarancyi wypada, że $p = s - d$.

Ponieważ s i k są w danych warunkach sumami niezmiennemi, więc tylko reszta wymienionych sum może się zmienić w rzeczywistości.

Te zmienne czynniki oznaczmy w ich rzeczywistych wartościach, wynikłych z eksploatacyi któregośkolwiek uważanego roku, literami dużego alfabetu.

Niech więc będzie na 1 kilometr kolei:

D rzeczywisty dochód brutto na 1 kilometr,

A rzeczywisty wydatek na eksploatacyę (na 1 kilm.),

P rzeczywista dopłata krajowa na 1 kilometr,

Δ ewentualny rzeczywisty dochód kraju z 1 kilometra kolei,

¹⁾ W wypadku dzierżawy eksploatacyi uczyniłyby się w rzeczywistości $k = 0$ przez co $s = a$, zaś nadwyżka rzeczywistych dochodów brutto nad przetargowaną sumę gwarantowaną $s = a$ zostałaby przez kraj albo w całości użyta na potrzeby oprocentowania i umorzenia kapitału, albo po strąceniu z niej pewnego procentu, któryby przyznany został przedsiębiorcy jako zysk czysty, co zależałoby z resztą od warunków umowy. Gdyby rzeczywiste dochody brutto okazały się więcej niż wystarczającymi na pokrycie całych ciężarów kapitału zakładowego wraz z kosztem eksploatacyi, to naturalnie nadwyżkę tych dochodów nad pomienioną sumę potrzeb, a właściwie nad sumę $(a+k)$, dzieliłby kraj w pewnym oznaczonym stosunku z przedsiębiorcą.

T całkowity przychód roczny przedsiębiorstwa na 1 kilometr, więc
 $T = D + P$.

W całkowity rozchód roczny przedsiębiorstwa na 1 kilometr, zatem
 $W = k + A + \Delta$.

C ostateczny wynik roczny dla przedsiębiorstwa na 1 kilometr;
zatem $C = T - W$.

Zasadnicze warunki gwarancji ograniczonej są:

- 1) gdy $D < s$ ale równocześnie $D > d$ lub $D = d$ to $P = s - D$
- 2) gdy $D < d$ to $P = s - d$
- 3) gdy $D > s$, to $P = 0$, a część Δ różnicy ($D - s$) jest dochodem kraju.

Ażeby zdać należycie sprawę z wzajemnego stosunku wynikającego między krajem a przedsiębiorstwem skutkiem ograniczonej gwarancji przychodów, należy wziąć na uwagę piętnaście ewentualnych wypadków, które uwidoczniam w następującym zestawieniu i uzmysławiam przykładami liczbowymi.

Niech będą w tych 15 wypadkach dane niezmiennie sumy następujące:

$$s = 2200 \text{ zł.} = a + k$$

$$d = 2000 \text{ zł.}$$

$$a = 1000 \text{ zł.}$$

$$k = 1200 \text{ zł.}$$

$$p = 200 \text{ zł.} = s - d.$$

przyczem dajmy, że

$$\Delta = \frac{D - s}{2} \text{ gdy } D > s$$

Biorąc na uwagę różne wartości rzeczywistych dochodów brutto i rzeczywistych kosztów eksploatacji odnośnie do powyższych sum niezmiennych, otrzymamy:

Ewentualne wypadki	Dane wartości liczbowe dla		Dopłata krajowa	Przychód przedsiębiorstwa	Rozchód przedsiębiorstwa	Dochód kraju	w cyfrach według przykładów $C=T-W$	abstrakcyjnie od cyfr przytoczonych w przykładach	uzasadnienie abstrakcyjne każdego wypadku
	D	A							
$D < s$ przyczem $D = d$	$A < a$	2000	900	$P = s - d$	$T = D + P$	$W = k + A$	$\Delta = 0$	$C = D + P - (k + A)$	
	$A = a$	2000	1000	200	2200	2100	0	+ 100	$C = D + s - d - (s - a + A) = a - A$ = plus.
	$A > a$	2000	1100	200	2200	2300	0	- 100	$C = a - A = \text{zero}$ $C = a - A = \text{minus}$
$D < s$ ale $D > d$	$A < a$	2100	900	100	2200	2100	0	+ 100	$C = a - A = \text{plus}$
	$A = a$	2100	1000	100	2200	2200	0	0	$C = a - A = \text{zero}$
	$A > a$	2100	1100	100	2200	2300	0	- 100	$C = a - A = \text{minus}$
$D < s$ i $D < d$	$A < a$	1900	900	$P = s - d$	$T = D + P$	$W = k + A$	$\Delta = 0$	$C = D + P - (k + A)$	
	$A = a$	1900	1000	200	2100	2100	0	0	względne $C = D + s - d - (s - a + A) = (D - d) + (a - A) = \text{min.} + \text{pl.} = \text{wzgl.}$
	$A > a$	1900	1100	200	2100	2300	0	- 200	$C = D - d + (a - a) = D - d = \text{minus}$ $C = D - d + (a - A) = \text{minus} + \text{minus} = \text{minus.}$
$D = s$	$A < a$	2200	900	$P = 0$	$T = D$	$W = k + A$	$\Delta = 0$	$C = D - (k + A)$	
	$A = a$	2200	1000	0	2200	2100	0	+ 100	$C = D - (s - a + A) = s - s + a - A$ = $a - A = \text{plus}$
	$A > a$	2200	1100	0	2200	2300	0	- 100	$C = s - s + a - a = \text{zero}$ $C = s - s + a - A = a - A = \text{minus}$
$D > s$	$A < a$	2300	900	$P = 0$	$T = D$	$W = k + A + \Delta$	$\Delta = \frac{D^a}{2}$	$C = D - (k + A + \Delta)$	
	$A = a$	2300	1000	0	2300	2150	50	+ 150	$C = D - (s - a + A + \frac{D - s}{2}) = a - A + \frac{D - s}{2} = \text{plus} + \text{plus} = \text{plus}$
	$A > a$	2300	1100	0	2300	2250	50	+ 50	$C = a - a + \frac{D - s}{2} = \frac{D - s}{2} = \text{plus}$ $C = (a - A) + \frac{D - s}{2} = \text{minus} + \text{plus} = \text{plus}$ = względne.

Dwa z przytoczonych wypadków zasługują na bliższe wyjaśnienie, a mianowicie:

1) gdy $D < d$, zatem i $D < s$, zaś $A < a$,

2) gdy $D > s$, zaś $A > a$.

W pierwszym z tych wypadków wynik dla przedsiębiorcy, mogący być bądź stratą, bądź zyskiem, bądź ani zyskiem, ani stratą, tłumaczy się wzorem;

$$C = (D-d) + (a-A).$$

Ażeby przedsiębiorstwo nie miało ani straty, ani zysku, to trzeba, żeby tu

$$\begin{aligned} C &= 0 \\ \text{czyli } D-d &= A-a \\ \text{lub } d-D &= a-A \end{aligned}$$

to znaczy, że A musi być o tyle mniejsze od a , o ile D jest mniejsze od d , ażeby nie było ani zysku, ani straty.

Ażeby zaś przedsiębiorstwo mogło mieć zysk, to ponieważ we wzorze

$$C = (D-d) + (a-A)$$

$(D-d)$ ma wartość ujemną, więc wartość dodatnia $(a-A)$ musi być większą, niż wartość ujemna $(D-d)$, czyli biorąc n. p. $D=1900$ zł., $d=2000$ zł., $a=1000$ zł., to $(1000-A)$ musi być większe, niż $+100$, zatem A musi być w danym przykładzie mniejsze niż $(1000-100)$, zatem mniejsze niż 900 zł.

W drugim wypadku wynik dla przedsiębiorstwa, mogący być bądź stratą, bądź zyskiem, bądź ani zyskiem, ani stratą, tłumaczy się wzorem:

$$C = (a-A) + \frac{D-s}{2}$$

w którym $(a-A)$ ma wartość ujemną.

Ażeby przedsiębiorstwo nie miało ani zysku ani straty, to trzeba

$$\text{żeby } C = 0, \text{ czyli } \frac{D-s}{2} = A-a$$

To znaczy, że A może być o tyle tylko większe od a , o ile

$$\frac{D}{2} \text{ jest większe od } \frac{s}{2}$$

Dajmy n. p. $D=2300$ $s=2200$ $a=1000$

$$1150 - 1100 = 50 \text{ zł.}$$

więc A może być w tym razie większe od a tylko o 50 zł. czyli nie może przekroczyć kwoty 1050 zł., jeżeli nie ma być ani straty, ani zysku.

Ażeby przedsiębiorstwo mogło mieć zysk, to we wzorze

$$C = (a - A) + \frac{D - s}{2}$$

wartość ujemna $(a - A)$ musi być mniejszą niż wartość dodatnia

$$\left(\frac{D - s}{2} \right)$$

czyli, że w przytoczonym przykładzie A musi być mniejsze niż 1050 zł.

Ażeby na koniec w omawianym wypadku drugim czysty zysk przedsiębiorstwa mógł być równy dochodowi kraju Δ , to w powyższy wzór trzeba wstawić

$$C = \Delta = \frac{D - s}{2} \quad \text{czyli} \quad \frac{D - s}{2} = (a - A) + \frac{D - s}{2} \quad \text{skąd}$$

$$a - A = 0 \quad \text{lub} \quad a = A.$$

To znaczy, że A nie może być większe od a , jeżeli przedsiębiorstwo chce mieć czysty zysk równy dochodowi kraju Δ .

Rzeczą przedsiębiorstwa jest czuwać nad swoim dobrem, a zatem jak najoszczędniej eksploatować.

Z powyższych zestawień i wyjaśnień okazuje się niewątpliwie, że przy zastosowaniu ograniczonej gwarancji przychodów:

1) kraj nie naraża się nigdy na większą dopłatę niż tę, którą sobie z góry maksymalnie oznaczył [$p = s - d$], oraz, że rzeczywista dopłata krajowa zmniejsza się, skoro tylko dochody brutto są większe niż suma z góry oznaczona d ;

2) jak tylko dochody brutto dorównają lub przewyższą sumę gwarantowaną s , kraj nie ponosi żadnej dopłaty, a otrzymuje dochód z kolei Δ , gdy dochody brutto przewyższają sumę gwarantowaną;

3) w każdym wypadku przedsiębiorstwo starać się musi bezwzględnie dla własnego interesu o jak najoszczędniejszą eksploatację, gdyż jedynie oszczędnością dokonaną na sumie a , która jest podstawą sumy gwarantowanej s , uzyskać może czysty dochód, dopóki dochody brutto nie przekroczą pomienionej sumy s ;

4) nawet jeżeli dochody brutto przekroczą sumę gwarantowaną, to przedsiębiorstwo liczyć się musi ściśle z tem, o ile powiększyć może wydatki na eksploatację stosownie do potrzeb zwiększonego ruchu, ażeby przy tem mieć swój czysty zysk i wypłacić krajowi zastrzeżoną część Δ różnicy $(D - s)$;

5) w staraniach o zwiększenie dochodów brutto przedsiębiorstwo nie jest wprawdzie interesowane dopokąd te dochody są równe lub

większe od sumy d i dopokąd nie przekroczą sumy gwarantowanej $s = (a + k)$ ¹⁾. Dochody brutto okażą się zwykle przecież wyższymi od sumy d , a jeżeli tylko dana linia przedstawia możliwość dostarczenia dochodów brutto większych od sumy gwarantowanej, to przedsiębiorstwo we własnym interesie, celem zwiększenia swych zysków, dążyć będzie do osiągnięcia możliwie największej wysokości dochodów brutto.

Jak z pewnych względów zaletę, tak z innych względów słabą stroną tej formy gwarancji stanowi okoliczność, że przedsiębiorstwo zniewolone jest szukać swego zysku przede wszystkim w oszczędności na kosztach eksploatacji. W wypadku przedsiębiorstwa akcyjnego, któreby założyło na swój rachunek tak budowę podtorową jak resztę zakładu kolejowego, okoliczność ta nie wpływa ujemnie na sposób gospodarowania. W wypadku jednak dzierżawy eksploatacji, przedsiębiorca miałby pokusę do nieodpowiedniego utrzymywania zakładu kolejowego i nieodpowiedniego prowadzenia ruchu.

Zbytnej oszczędności na eksploatacji, mogącej przynieść szkodę dobremu stanowi zakładu i ruchomości kolejowych, bezpieczeństwu ruchu, albo interesom kraju i publiczności, zapobiegać jednak powinna i może sprężysta kontrola krajowa, któraby przestrzegała przepisanych wymagań i warunków kontraktu. Złożenie odpowiedniej kaucji powstrzymywałoby zresztą przedsiębiorcę od nadużyć.

Z dwojga złego, daleko posunięta oszczędność przedsiębiorcy przy dobrej kontroli ze strony kraju, lepszą będzie niż dowolna gospodarka przedsiębiorcy, której skutki ponosiłby fundusz krajowy.

V.

Celem należytego ocenienia ekonomicznych, handlowych i technicznych warunków projektowanych kolei, wypadałoby utworzyć krajowe biuro kolei lokalnych, którego organizacja postępywałaby w miarę rozwoju odnosnych czynności. Pierwszem zadaniem tego biura byłoby badanie projektów sporządzonych przez prywatne konsorcja, ocenienie całego planu ich przedsięwzięcia, tudzież przeprowadzanie studyów i wykonywanie projektów na rachunek kraju i przedsiębiorstw pry-

¹⁾ W wypadkach dzierżawy eksploatacji, przedsiębiorca będzie zachęcony do zabiegów o zwiększenie dochodów brutto, jeżeli mu zostanie przyznany pewien procent nadwyżki rzeczywistych dochodów nad sumę gwarantowaną $s = a$.

watnych. Wyniki badań wraz z oszacowaniem ważności kolei, typu jaki miałyby być dla niej przyjęty, jej kosztu zakładowego, sposobu sfinansowania, warunków tudzież sposobu poparcia i wysokości udziału krajowego gdy kolej nie miałyby być budowaną na rachunek kraju, przedkładałoby biuro kolejowe Wysokiemu Wydziałowi krajowemu celem zasiągnięcia opinii *krajowej Rady kolejowej*, — i przedstawienia sprawy do decyzji Wysokiego Sejmu. Dalszem zadaniem krajowego biura kolejowego byłby nadzór i kontrola budowy tudzież eksploatacji kolei przez kraj subwencyonowanych, wykonanie budowy kolei bezpośrednio przez kraj zakładanych, kontrola ich eksploatacji tak w razie oddania eksploatacji w przedsiębiorstwo, jak w razie eksploataowania ich we własnym zarządzie kraju.

Nie ulega wątpliwości, że zadanie tego biura będzie ważne i że odpowiedzialność Wysokokiego Wydziału krajowego będzie tem większą, iż w wielu kwestjach napotka się na przeciwne zapatrywania lub wymagania stron interesowanych i ludności. Dla najodpowiedniejszego rozwiązania takich i innych kwestyi, jak np. kwestyi tariff itp. Wysoki Wydział krajowy mógłby zasięgać opinii sfer fachowych, które reprezentowałyby krajową Radę kolejową. Instytucya taka istnieje już w Styryi.

Do krajowej Rady kolejowej wypadaloby zapewne powołać jednego członka z każdej Izby przemysłowej i handlowej, z Towarzystw gospodarskiego, rolniczego, politechnicznego lwowskiego i technicznego krakowskiego, jednego profesora Politechniki lwowskiej i odpowiednią liczbę przedstawicieli kolejnictwa, armii, przemysłu i handlu, a w szczególności górnictwa.

Oprócz krajowej Rady kolejowej użytecznem byłoby ustanawiać komitety miejscowe dla poszczególnych kolei, których zadaniem nie byłoby administrowanie funduszu krajowego ani wchodzenie w sprawy zarządu w ogóle, lecz jak najżywsze współdziałanie w doprowadzeniu do skutku zamierzonej budowy kolei, a to przez: a) ułatwianie wszelkich studyów i badań na miejscu, oraz dostarczanie rzetelnych informacyi na podstawie znajomości stosunków miejscowych, b) wystąpienie się o bezpłatne dostarczenie gruntów pod kolej od powiatów, obszarów dworskich, gmin i osób interesowanych, c) współdziałanie celem zebrania jak najznaczniejszych środków materyalnych, tudzież przyczynianie się wszelkimi sposobami do pomyslnego przeprowadzania spraw kolei.

W skład komitetów miejscowych wchodziłoby także ci interesowani, którzy zobowiązaliby się do znaczniejszych udziałów w kapitale lub gwarancyi, a jako takim, przysługiwałoby im prawo głosu dorad-

czego w krajowej Radzie kolejowej nawet przed utworzeniem komitetu miejscowego.

VI.

Reasumując przedłożone w niniejszem sprawozdaniu uwagi, przychodzę do następujących wniosków :

1) Ażeby kraj mógł skutecznie popierać — *bez względu na stopień rentowności* — koleje, których celem byłoby obudzenie produkcji, przemysłu i handlu, zatem podźwignięcie ekonomicznego stanu Galicyi, potrzebaby przedewszystkiem ważnych zmian w postanowieniach prawnych dzisiaj obowiązujących, które uzyskać należało przy sposobności uchwalenia w r. 1893 nowej ustawy państwowej o kolejach lokalnych. Głównymi punktami zmian byłyby :

- a) Zastrzeżenie krajowi prawa własności tych kolei przez Reprezentacyę krajową subwencyonowanych lub budowanych, których dojście do skutku zawdzięczałoby się głównie ofiarom kraju ;
- b) Odstąpienie ze strony Rządu Wysokiemu Sejmowi prawa ostatecznej decyzji co do kierunku trasy, sposobów i typu budowy oraz eksploatacyi kolei powyżej określonych, tudzież co do ustanawiania taryf. Postanowienie Wysokiego Sejmu w każdym poszczególnym wypadku nastąpiłoby po wzięciu do wiadomości wyników rokowań przeprowadzonych w tym przedmiocie przez Wysoki Wydział krajowy z Rządem.
- c) Postanowienie *niezbędnie potrzebnego udziału materialnego państwa* — w stosunku, którego granice byłyby z góry oznaczone — w założeniu każdej kolei, której użyteczność ekonomiczna zostanie uznana przez wspólnych delegatów kraju, państwa i interesowanych. W tym celu utworzenie *osobnego państwowego funduszu kolejowego*, który służyłby także do udzielania pożyczek poszczególnym krajom na cele kolejowe.
- d) zwolnienie Wydziału krajowego od osobnych upoważnień ze strony Rządu do robót przygotowawczych kolejowych, tudzież od innych formalności, wymienionych w ustępie II niniejszego sprawozdania.

2) Jeżeliby żądania ad 1 a) b) c) nie zostały uwzględnione, to projekta tych kolei, które pokrywałyby za ledwie swe koszty eksploatacyi, nie mogąc choć w części zadość uczynić ciężarom kapitału zakładowego, nie kwalifikowałyby się w dzisiejszych stosunkach do po-

parcia ze strony kraju, o ile zwrot i w pewnej mierze oprocentowanie udziału kraju nie zostałyby należycie przez państwo i interesowanych poręczone.

3) W założeniu ad 2) określonym, *krajowy fundusz kolejowy*, który na podstawie pożyczki krajowej zostałby utworzony, nie powinien być w zasadzie narażanym na straty. Gdyby uniknienie strat w niektórych wypadkach okazało się niepodobnem, reflektować by można na dochody krajowego funduszu kolejowego z kolei mogących się rentować, dalej na sprzedaż zakupionych przez kraj walorów kolejowych, o ile te w odpowiednim kursie dałyby się spieniężyć, na koniec na sprzedaż niektórych kolei przez kraj bezpośrednio zbudowanych.

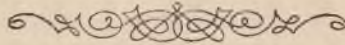
4) Co do sposobów popierania kolei lokalnych przez kraj, najskuteczniejszym i najkorzystniejszym z nich pod każdym względem byłoby *przeprowadzenie trasy i założenie budowy podtorowej w bezpośrednim zarządzie kraju* przy odpowiednim udziale materialnym państwa oraz interesowanych (udział tych ostatnich winienby wynosić średnio 15 do 25% potrzebnego kapitału zakładowego, a polegać przede wszystkim na bezpłatnym dostarczeniu gruntów i na gwarancji pewnej części dochodów) — i oddawanie przedsiębiorstwom, utworzonym ile możności *siłami krajowemi*, wierzchniego urzędnika kolei tudzież dostarczenia taboru, bądź na rachunek kraju, bądź na ich własny rachunek, — następnie zaś poruczanie tymże przedsiębiorstwom eksploatacyi pod pewnymi warunkami.

Jeżeli by zaś chodziło o poparcie *prywatnego towarzystwa kolejowego*, to po wszechstronnem zbadaniu i ewentualnem stwierdzeniu ekonomicznej ważności kolei tudzież należytego pojęcia projektu i całego planu przedsięwzięcia, na koniec po gruntownem ocenieniu, że warunki komercyjne i finansowe kolei oraz jej gospodarstwa, nie narażą kraju na poważne straty wskutek jego ewentualnego współudziału, — najodpowiedniejszym sposobem poparcia ze strony kraju byłoby *pośrednictwo finansowe przez dostarczenie kapitału w zamian za walory pierwszeństwa* towarzystwa, ile możności gwarantowane przez państwo lub interesentów, pod warunkiem jednak, że towarzystwo złoży lub zapewni sobie przed rozpoczęciem budowy, w rzeczywistej wysokości średnio 30 do 50% potrzebnego kapitału zakładowego w ofiarach, datkach i akcyach zakładowych ze strony państwa i interesowanych.

5) Nieodzownie potrzebnem wobec tego okazuje się utworzenie krajowego biura kolejowego przy Wydziale krajowym, nie pomijając

tu użyteczności ewentualnego utworzenia krajowej Rady kolejowej i ustanawianie miejscowych komitetów dla poszczególnych linii, których budowę zamierzyłby kraj przeprowadzić.

6) Zakładanie nowych kolei należałoby przeprowadzać stopniowo i bardzo rozważnie, poczynając od linii najużyteczniejszych i najmniej mogących równocześnie narazić fundusz krajowy na straty.



O d p i s

reskryptu ministryalnego z dnia 18. lutego 1892 l. 18991/91 wystosowanego
do J. E. c. k. Namiestnika

Mit Beziehung auf die Berichte vom 20. April, 30. September und vom 23. November 1891. Zl. 23315, 56379 und 85178 über die vom galiz. Landesauschusse eingeleitete Action wegen Förderung des Localbahnwesens und eventuellen Subventionirung von Localbahnprojecten in Galizien beehre ich mich Euere Excellenz auf Grund der nunmehr vorgelegten Äusserungen der im Gegenstande einvernommenen technischen Fachbehörden des h. o. Ressorts behufs geneigter Mittheilung an den genannten Landesauschuss Nachstehendes zu eröffnen: Eine planmässige Action zur Entwicklung des Localbahnwesens in Galizien in der Richtung, dass die Subventionirung von projectirten Localbahnen, welche vom Standpunkte der Landesinteressen als nützlich und wichtig anerkannt sind, aus Landesmitteln in weiterem Umfange als bisher in systematischer Weise ins Auge gefasst wird, muss die rationelle Durchführung dieser Intention vorausgesetzt, auch vom Standpunkte der Regierung als zweckmässig und erwünscht bezeichnet werden, da hiedurch das Zustandekommen gemeinnütziger, zum Theile auch gesamtstaatlichen Interessen dienenden Bahnprojecte theils überhaupt ermöglicht, theils wesentlich gefördert und insbesondere die Möglichkeit gebothen wird, bei entsprechender Intervention des Landes die Geldbeschaffung für neue Localbahnprojecte unter Vermeidung der mit privater Finanzierung zumeist verbundenen Übelstände und Mehrkosten erheblich zu verwohlfeilen und zu erleichtern, hiemit aber das gesammte Localbahnwesen in finanzieller Beziehung auf eine weitaus gesündere Grundlage zu stellen, als dies bei Überlassung desselben an die Privat-Speculation möglich wäre.

Ein kräftiges Eingreifen des Landes in Bezug auf die Ausgestaltung des galiz. Localbahnwesens erscheint nach meiner Ansicht auch aus dem Grunde gebothen, weil wenigstens nach den bisherigen Erfahrungen die Ausführung neuer Localbahnen lediglich durch die Interessenten und Privatunternehmer wegen der in den meisten Fällen unzureichenden Rentabilität nicht in Aussicht zu nehmen ist; anderseits aber die Regierung in Folge der so bedeutenden Inanspruchnahme des Staatsschatzes für Eisenbahnzwecke und für andere gesamtstaatliche Interessen, sowie im Hinblick auf die dauernde Erhaltung der so mühsam erzielten Ordnung des Staatshaushaltes sich in Bezug auf die Subventionirung von Localbahnprojecten die grösste Zurückhaltung auferlegen muss.

Was nun vorerst die vom Landesauschusse angestrebte Aufstellung eines allgemeinen Programmes für die Anlage von neuen Localbahnen in Galizien anbelangt, so muss es in erster Linie wohl dem Landesauschusse selbst vorbehalten bleiben, durch Umfragen bei den massgebenden Faktoren, insbesondere den Handels- und Gewerbe-Kammern, den Bezirks- und Gemeindevertretungen und den Interessenten zur Kenntniss der in erster Linie bauwürdigen Localbahnen zu gelangen, wobei es selbstverständlich nicht ausgeschlossen sein wird, dass auch nach Auf-

stellung eines solchen allgemeinen Localbahnprogrammes Änderungen oder Ergänzungen desselben auf Grund der vorzunehmenden näheren Studien und Erhebungen oder in Folge nachträglich hervortretender Bedürfnisse vorgenommen werden. Nach dem Ergebnisse der in dieser Hinsicht von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gepflogenen Erhebungen, wäre nun nach Ansicht der Regierung die Ausführung der nachstehend angeführten aus der beiliegenden Übersichtskarte zu entnehmenden Localbahulinien nach Massgabe des im Einzelnen zu constatirenden Verkehrsbedürfnisses und der verfügbaren Geldmittel, beziehungsweise der zu erzielenden Interessentenbeiträge ins Auge zu fassen: 1) In erster Linie wird nach h. ä. Ansicht die Sicherstellung der im beiliegenden Plane mit 1 bis 3 bezeichneten sogenannten ostgalizischen oder podolischen Localbahnen, d. i. der Linien von Tarnopol über Ostrów und Trembowla nach Kopyczyńce, von Hadynkowce über Teresin nach Iwaniepnoste mit der Abzweigung nach Skala und von Kalinowszczyzna über Pluste nach Zaleszczyki anzustreben sein, bezüglich welcher Linien bekanntlich Verhandlungen im Handelsministerium wegen gesetzlicher Erwirkung einer entsprechenden finanziellen Unterstützung durch den Staat anhängig sind; 2) wird die von den Interessenten seit längerer Zeit angestrebte zum Theile auch gesamtstaatliche Rücksichten förderliche Abzweigung von den sub 1. genannten Linien bei Ostrów über Kozowa einerseits, nach Halicz anderseits; 3) über Brzeżany und Rohatyn nach Chodorów mit eventueller dereinstiger Fortsetzung nach Stryj ins Auge zu fassen sein (Z. Z. 4, 5 und 6 der Karte); ferner wäre die Ausführung der nachstehenden Localbahnlilien im südöstlichen Theile Galiziens (Z. Z. 7, 8 und 9 der Karte) in Aussicht zu nehmen u. zw. 4) einer Localbahn von Śniatyn oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Lemberg-Czernowitz nach Horodenka, eventuell nach Zaleszczyki; 5) einer Abzweigung von Śniatyn nach Knty und 6) eine Verbindung der Kolomea'er Localbahnen von Kniaźdwór mit der auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahn Stanislan-Woronianka bei Delatyn; 7) erscheint im allgemeinen und im finanziellen Interesse des Staates wünschenswerth die Anlage von Localbahnen zur Einbeziehung der Salinen in Kalusz, Dolina mit Fortsetzung nach Strutyn und Spas, dann in Bolechów, Drohobycz und Stebnik (Z. Z. 10 bis 14 der Karte). Ausserdem wird in Erwägung zu ziehen sein; 8) die Anlage einer Localbahn von Sambor über Staremiasto nach Turka, dann im nordöstlichen Theile Galiziens: 9) Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Krystynopol über Mosty einerseits nach Krasne, anderseits nach Żółkiew, (Z. Z. 15, 16 und 17. der Karte). Im nördlichen Theile Galiziens ist ferner in Betracht zu ziehen 10) die auch vom Standpunkte der Militärverwaltung als wünschenswerth bezeichnete Bahnverbindung Rozwadów, Przeworsk, (Z. 18 der Karte, während im nordwestlichen Theile des Landes: 11) die vorzugsweise im Interesse der Production und der Verfrachtung der Kohlen aus den Revieren von Jaworzno gelegene Bahnverbindung Jaworzno-Zator-Wadowice-Skawce mit eventueller Abzweigung nach Trzebinia und 12) eine Abzweigung der k. k. Staatsbahnen von Chabówka über Neumarkt nach Zakopane (Z. Z. 19 und 20 der Karte), ins Auge zu fassen sein wird. — In Bezug auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Sicherstellung der vorangeführten Localbahnlilien gebührt nach h. ä. Ansicht den sub 1 und 2 genannten Ergänzungslinien im östlichen Landestheile, deren Ausführung in technischer Beziehung keinen erheblichen Schwierigkeiten unterliegt, und die im Hinblick auf die anerkannte Entwicklungsfähigkeit des berührten Gebietes bei entsprechender Ökonomie des Baues und Betriebes, insbesondere bei Einhebung angemessener Localbahntarife eine, wenn auch anfänglich bescheidene Rentabilität erwarten lassen, unbedingt der Vorzug. Ausserdem dürfte es sich empfehlen der Realisirung der sub 7 genannten verhältnissmässig geringe Kosten erfordernden Bahnverbindungen zu den im Lande befindlichen Salinen baldigst näher zu treten.

Bezüglich der übrigen im Vorstehenden angedeutenden Localbahnprojecte dürfte die Reihenfolge der näheren Behandlung und der eventuellen Sicherstellung, wie früher bemerkt, von den nachzuweisenden Rentabilitätschancen und der Höhe der Interessentenbeiträge abhängig zu ma-

chen sein. Nachdem übrigens derzeit schon als feststehend angesehen werden kann, dass die meisten der fraglichen Localbahnprojecte eine zur Bedeckung der Kapitalslasten ausreichende Rentabilität nicht erwarten lassen und demnach die eventuelle Realisirung derselben nur mit erheblichen Opfern für jene Faktoren und Interessenten, welche die bezüglichen Kapitalslasten übernehmen sollen, zu ermöglichen sein wird, dürfte es sich, von anderen Erwägungen abgesehen, schon aus naheliegenden finanziellen Rücksichten empfehlen, die Realisirung dieser Bahnprojecte nicht allzusehr zu beschleunigen, sondern dieselbe den Verhältnissen entsprechend auf einen längeren Zeitraum zu vertheilen. Was nun die finanzielle Seite der vom Lande beabsichtigten Action zur Förderung des Localbahnwesens in Galizien gleichwie von anderen Landesvertretungen bisher geübte Praxis der Zusicherung von Landessubventionen à fonds perdu, oder gegen Übernahme von Stammactien der betreffenden Localbahngesellschaft in den meisten Fällen insbesondere dann, wenn eine entsprechende finanzielle Unterstützung durch den Staat nicht thunlich ist, theils nicht ausreichend, theils insoferne nicht zwäckmässig erscheint, als hiedurch die Schwierigkeiten und die erfahrungsgemäss sehr bedeutenden Mehrkosten der restlichen Geldbeschaffung durch Ausgabe von Vorzugstitres (Prioritätsactien und Prioritätsobligationen), nicht beseitigt werden. Aber auch für jene Fälle, in welchen auf künftig die Zusicherung einer Kapitalsubvention aus Landesmitteln für die Realisirung des betreffenden Bahnprojectes, als ausreichend und zweckmässig erkannt werden sollte, dürfte es sich zur Schonung der finanziellen Gebahrung des Landes und im Interesse einer zweckmässigen Vertheilung der Kapitalslasten auf einen längeren Zeitraum empfehlen, das Erforderniss für die Bezahlung der zugesicherten Landessubventionen durch eine umfassendere finanzielle Transaction des Landes, beziehungsweise durch ein im Interesse der Förderung des Localbahnwesens in Galizien unmittelbar vom Lande oder eventuell unter Garantie des letzteren, von einem bestehenden oder neu zu creirenden Finanzinstitut anzunehmendes grösseres Anlehen zu bedecken. Eine derartige umfassendere finanzielle Transaction des Landes dürfte auch insoferne erhebliche Vortheile biethen, als hiedurch die Möglichkeit geschaffen würde, Vorzugstitres von Localbahnunternehmungen, deren Erträgniss durch den zu erwartenden Verkehr durch Frachtgarantien, Jaresbeiträge der Interessenten oder selbst durch eine Staatsgarantie gesichert wurde, demnach mit ausreichender Sicherheit im Übrigen aber ohne Verlust und selbst mit finanziellen Vortheilen für das Land von Seite des letzteren zu angemessenen Begebungscoursen zu dem Ende zu erwerben, um die sonst erfahrungsgemäss eintretenden, die Rentabilität des Localbahnunternehmens beeinträchtigenden, erheblichen Coursverluste zu vermeiden.

Unter Umständen wird die Realisirung von Localbahnprojecten auch dadurch zu ermöglichen sein, dass nach dem Vorbilde des in einem Abdrucke mitfolgenden krainischen Landesgesetzes vom 4. März 1891 (Krain. Landesgesetz-Bl. Nr. 6) betreffend die Unterkrainerbahnen von dem Lande die Garantie eines für die Verzinsung und Tilgung des Vorzugtitres ausreichenden Bahnerträgnisses übernommen wird, eine Finanzierungsmodalität, die insbesondere dann von Vortheil sein wird, wenn einerseits, wie bei den genannten Unterkrainerbahnen, durch nebenhergehende Vereinbarungen mit Interessenten entsprechende Bahnerträgnisse sichergestellt sind, und wenn andererseits die günstige Begebung solcher, auf einer Landesgarantie basirten, sonach eine gesicherte Kapitalanlage ermöglichenden Localbahntitres an creditfähige, statutenmässig hiezu berechnete Finanzinstitute in Aussicht genommen werden kann. Wieder in anderen Fällen wird die directe Erwerbung der A. H. Concession durch den Landesauschuss, sowie der Bau und Betrieb der Localbahn für Rechnung des Landes mit oder ohne Vorbehalt der nachträglichen Bildung einer Actiengesellschaft ins Auge zu fassen sein, welche Modalität eine zweckmässige Geldbeschaffung durch eine entsprechende finanzielle Transaction des Landes im Sinne der früheren Andeutungen vorausgesetzt, gerade in Galizien besondere Vortheile biethen dürfte, resp. mit verhältnissmässig geringen Regie- und Verwaltungsanlagen durchgeführt werden könnten, da die Staatseisenbahnverwaltung gerade in Galizien, wo sämmtliche neue Localbahnen an Staatsbahnen oder im Staatsbetriebe stehende Localbahnen anschliessen werden, keinen Anstand nehmen wird,

und bzw. dazu berufen erscheint, bezüglich solcher projectirten Localbahnen die Projectsaufstellung, die Vorbereitung und Leitung des Baues und die Betriebsführung für Rechnung der betreffenden Bahnunternehmung lediglich gegen Vergütung der Selbstkosten, im Übrigen aber unter möglichst günstigen Bedingungen zu übernehmen. Im Falle Seitens des galizischen Landesauschusses die Erlassung einer allgemein gesetzlichen Norm behufs Förderung des Localbahnwesens in Galizien im Wege eines Landesgesetzes in Aussicht genommen wird, erachte ich mit Rücksicht auf die in anderen Ländern gewonenen Erfahrungen empfehlen zu sollen, dass einerseits die gesetzlichen Voraussetzungen und Bedingungen für die finanzielle Betheiligung des Landes an der Sicherstellung von Localbahnen nicht zu rege gefasst werden mögen, zumal hin ohnedem voraussichtlich die Entscheidung bezüglich der einzelnen Localbahnprojecte speciell zu erlassenden Landesgesetzen vorbehalten werden dürften und dass anderseits dem Landesauschusse die Möglichkeit gewährt werde, ohne Abänderung der zu erlassenden grundsätzlichen Normen in jedem einzelnen Falle die den besonderen Verhältnissen am meisten entsprechende Modalität der Finanzierung der bezüglichen Localbahnprojecte und der erforderlichen Beihilfe aus Landesmitteln eintreten zu lassen.

Schliesslich erkläre ich mich bereit, falls dies von Euer Excellenz und rücksichtlich vom Landesauschusse als dem angestrebten Zwecke förderlich erachtet wird, eine Besprechung der massgebenden Gesichtspunkte und der in Frage kommenden Modalitäten der vom Landesauschusse beabsichtigten Action zu Gunsten des Localbahnwesens in Galizien im Handelsministerium einzuleiten, ob und eventuell in welcher Weise die gedachte Action bereits bei der Finanzierung der sogenannten ostgalizischen oder podolischen Localbahnen verwerthet werden könnte, für welche, wie Euer Excellenz bekannt, eine sehr erhebliche finanzielle Unterstützung durch den Staat beansprucht, respective in Aussicht genommen wird.

Ich lade sohin Euer Excellenz ein, von dem Vorstehenden dem galiz. Landesauschusse mit Beziehung auf dessen an Euer Excellenz gerichteten im Anschlusse zurückfolgenden Zuschriften vom 16. März, 30 Juli, und 26. September v. J. Zl. 8503, 18590 und 40779 Kenntniss zu geben und dem gedachten Landesauschusse anheimzustellen, falls derselbe auf die vorstehende Anregung einzugehen gedenkt, baldmöglichst seine Vertreter in das Handelsministerium zu entsenden, welche sich bezüglich des Zeitpunktes der zu pflegenden Verhandlungen mit dem h. ä. Departament VII im kurzen Wege ins Einvernehmen zu setzen hätten, und denen es freigestellt wird, zum Zwecke eines Finanz- oder banktechnischen Beirathes auch einen Vertreter der galiz. Landesbank oder eines anderen vertrauenswürdigen Bankinstitutes zu der fraglichen Besprechung beizuziehen.

Zugleich stelle ich Euer Excellenz anheim, sich an obiger Berathung durch Entsendung eines Vertreters zu betheiligen, und denselben behufs Verständigung von dem Zeitpunkte des Znsammentrittes anher namhaft zu machen. Genehmigen Euer Excellenz die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung. Der k. k. Handelsminister Bacquehem mp.

Kwestyonaryusz

w sprawie popierania kolei lokalnych przez kraj.

I.

Jakie zasady w ogóle przyjąłoby należało przy oznaczeniu tych linii kolejowych, które zasługiwałyby na poparcie ze strony kraju, a w szczególności czy popieranie finansowe ze strony kraju nie powinno ograniczać się wyłącznie do linii krajowego znaczenia ekonomicznego, z pozostawieniem linii ogólniejszego państwowego znaczenia staraniom państwa?

II.

Jakich zmian wymagałoby dla skutecznego rozwoju kolei lokalnych w Galicyi ustawa państwowa z dnia 17 czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), którą wydane zostały postanowienia w przedmiocie budowy kolei miejscowych i prowadzenia na nich ruchu, a której moc obowiązująca przedłużoną została do końca roku 1893 ustawą z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), a w szczególności:

a) Jakie prawa należałoby zastrzedz krajowi — co do kolei przez kraj budowanych, oraz co do tych kolei, które powstanie swoje zawdzięczałyby głównie subwencji krajowej — w przedmiocie formalności urzędowych, którym według obowiązujących dotychczas postanowień podlegają czynności wstępne i wykonanie budowy kolei, w kwestyi wyboru trasy, oraz typu budowy i eksploatacyi, w kwestyi ustanawiania taryf, kontroli administracyi i w kwestyi własności kolei po upływie terminu koncesyi?

b) Czy nie byłoby wskazaniem utworzenie państwowego funduszu kolejowego, z którego państwo miałoby udzielać subwencyj i pożyczek poszczególnym krajom na cele zakładania kolei lokalnych?

c) Czy nowej ustawie państwowej o popieraniu kolei lokalnych należałoby zapewnić moc obowiązującą na czas nieograniczony, czyli też tylko na pewien okres czasu i jak długi?

III.

a) Z jakich źródeł miałby kraj pokrywać potrzeby pieniężne spowodowane popieraniem nowych kolei, a w szczegól-

ności: czy, w jaki sposób i jakiej wysokości miałyby być utworzony osobny krajowy fundusz kolejowy?

b) Czy i o ile z tego funduszu mogłyby być czynione inwestycje (nakłady, wydatki) na takie koleje, co do których po przeprowadzeniu odnośnych badań, z góry przewidziećby można, że nie posiadając odpowiednich warunków rentowności, narażałyby pomienony fundusz kolejowy na straty, które musiałyby być pokrywane z ogólnego funduszu krajowego?

IV.

Jakie normy ogólne przyjąwszy należało dla popierania kolei lokalnych przez kraj, a w szczególności: o ile, w jakich warunkach i przy jakim udziale stron interesowanych tudzież państwa, byłyby wskazane następujące sposoby:

1. Wspieranie prywatnych towarzystw kolejowych:

A) dostarczaniem kapitału ze strony kraju, a mianowicie:

a) w subwencjach bezzwrotnych (à fond perdu) na rzecz kapitału zakładowego?

b) w pożyczkach bezprocentowych, zwrotnych w czasie trwania koncesyi?

c) w zamian za akcje zakładowe towarzystwa w nominalnej wartości?

d) w zamian za akcje pierwszeństwa w nominalnej wartości?

e) w zamian za obligacje pierwszeństwa w nominalnej wartości?

B) krajową gwarancją:

a) oprocentowania według pewnej stopy i umorzenia walorów pierwszeństwa?

b) przychodów, nieograniczonych pewną stałą sumą, lecz zależnych od wyników eksploatacji i gospodarstwa towarzystwa kolejowego?

c) przychodów, ograniczonych pewnymi warunkami i z góry oznaczoną sumą?

2. Doprowadzenie kolei do skutku w bezpośrednim zarządzie kraju jako koncesyonariusza, ewentualnie jako właściciela przyszłej kolei, ze współudziałem lub bez współudziału interesowanych i państwa, a mianowicie:

A) przez wykonanie budowy podtorowej w bezpośrednim zarządzie kraju, następnie zaś utworzenie towarzystwa akcyjnego celem uzupełnienia zakładu kolejowego i eksploataowania tegoż?

B) przez wykonanie budowy podtorowej w bezpośrednim zarządzie kraju, poczem oddanie w prywatne przedsiębiorstwo uzupełnienia zakładu kolejowego kosztem kraju i wydzierżawienie eksploatacji temuż samemu przedsiębiorstwu z ograniczoną gwarancją krajową przychodów?

C) przez wykonanie budowy i zupełnego urządzenia kolei w bezpośrednim zarządzie kraju, a następnie oddanie jej w eksploatację zarządowi kolei państwowych za wynagrodzeniem jego własnych kosztów?

D) przez budowę, urządzenie i eksploatację kolei w bezpośrednim zarządzie kraju?

V.

Czy nie byłoby rzeczą wskazaną ustanowić dla spraw kolejowych krajową Radę kolejową, jako doradczy organ Wydziału krajowego, tudzież w miarę potrzeby ustanawiać miejscowe komitety dla poszczególnych kolei?

VI.

a) Na jakie grupy dałyby się rozdzielić koleje, proponowane w odpowiedzi na kwestyonaryusz Wydziału krajowego, ze względu na potrzeby komunikacyjne i interesy, którym w pierwszym rzędzie służyć mają?

b) Które z proponowanych kolei, stanowiąc linie główne, lub służąc przedewszystkiem specjalnym interesom państwa, powinnyby dojść do skutku wyłącznie lub przeważnie staraniem państwa?

c) Które linie kolejowe kwalifikowałyby się w pierwszym rzędzie do rychłego poparcia ze strony kraju, w jakim typie budowy i eksploatacji miałyby być pojęte i w jakim po sobie porządku wykonane?

Objaśnienia

do kwestyonaryusza w sprawie popierania kolei lokalnych przez kraj.

ad I.

Przy roztrząsaniu pierwszego pytania ze stanowiska interesów gospodarstwa krajowego, nasuwają się następujące zapatrywania:

1. Na poparcie ze strony kraju zasługują te linie istotnej użyteczności powszechnej dla ogółu, których celem i skutkiem, przy typie budowy i eksploatacyi, wskazanym dla nich względami wyłącznie ekonomicznymi, będzie jak największe przysporzenie zbiorowych korzyści okolicom i krajowi, zatem głównie ułatwienie wywozu produktów surowych lub przerobionych, zadosyćuczynienie racjonalnym potrzebom konsumeyi, podźwignięcie miejscowego przemysłu i bogactwa krajowego.

2. Z pomiędzy linii znaczenia wyłącznie przemysłowego (leżących w interesie większych prywatnych zakładów), te tylko i to na częściowe zasługują poparcie ze strony kraju, które przez spowodowanie nadzwyczajnego rozwinięcia produkcyi, mogłyby przynieść ogólną, niewątpliwą korzyść krajowi.

3. Linie leżące głównie w interesie wojskowym albo przeważnie w interesie handlu i przemysłu krajów ościennych, powinnyby dojść do skutku wyłącznie lub co najmniej przeważnie staraniem państwa.

Czy i o ile powyższe zapatrywania mogłyby być przyjęte jako zasady przy oznaczeniu tych linii kolejowych, które zasługiwałyby na poparcie ze strony kraju, a ewentualnie czy i jakich te zapatrywania wymagałyby zmian lub uzupełnień, pozostawiamy ocenieniu i orzeczeniu Ankiety.

ad II.

Ustawa państwowa z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), zawierając pewne ułatwienia i ulgi przy nadawaniu koncesyi na koleje lokalne, upoważnia c. k. Rząd do uwalniania od obowiązku przewożenia poczty, od wynagrodzenia nadwyżki kosztów za nadzór policyjny i skarbowy, — do odstępywania od przepisów ustawowych, tyczących się taryf, — do uwalniania aktów, dokumentów i walorów pierwszeństwa od opłat i stempli, — do uwalniania od podatku zarobkowego i dochodowego, jakoteż od opłat stemplowych od kuponów najwięcej na lat 30, — do uwalniania od wynagrodzenia za współużywanie istniejących stacyj i zakładów kolei państwowych, — nakoniec według art. VII. tej ustawy, osobna ustawa może zapewnić zasilki z funduszu państwa dla kolei lokalnych, uznanych za niezbędne.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 29. maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 57) „o ułatwieniach co do sporządzania projektów kolei lokalnych, tudzież o postępowaniu komisyi z tymi projektami“, zezwala na zastosowanie postępowania uproszczonego dla kolei lokalnych mniejszego znaczenia, mało zresztą odstępując od ogólnych postanowień ustawy o udzie-

laniu koncesyi na budowę kolei żelaznych z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), tudzież rozp. Min. handlu z dnia 25. stycznia 1879 (Dz. u. p. Nr. 19), „o sporządzaniu projektów budowy kolei żelaznych i czynnościach urzędowych w tym względzie“.

Ponieważ ustawa z dnia 17. czerwca 1887 traci moc obowiązującą z końcem roku 1893, nasuwa się przeto pytanie, czy w bezpośrednim interesie rozwoju kolei lokalnych, nie byłoby ze wszech miar pożądanem, aby nowa ustawa państwowa o kolejach lokalnych zawierała postanowienia w następujących kierunkach:

ad II. a) 1. Czy koleje przez kraj bezpośrednio zbudowane, albo znacznie subwencyonowane, którym Rząd nie udzielił poparcia w tym stopniu, że takowe odegrałyby pierwszorzędną rolę w doprowadzeniu kolei do skutku, nie powinnyby pozostać publiczną własnością kraju, ewentualnie przejść na własność kraju po upływie terminu koncesyi? Rządowi pozostałoby prawo odkupienia kolei każdego czasu.

Przychylnie postanowienie w tym kierunku nie byłoby faktem odosobnionym w ustawodawstwach kolejowych, gdyż n. p. we Francyi, departamenty mają prawo udzielania koncesyi na koleje lokalne, a w myśl odnośnej (drugiej) ustawy państwowej z dnia 11. czerwca 1880 i dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. sierpnia 1881, koleje przez departamenty budowane, względnie koncesyonowane, przechodzą na własność publiczną departamentu — z wyjątkiem takich ruchomości jak tabor, sprzęty i narzędzia w budynkach dworców i warsztatów i t. d. — z dniem wygaśnięcia koncesyi, pomimo, iż rząd udziela niejednokrotnie takim kolejom rocznych zasiłków, jeżeli ich rzeczywiste dochody brutto nie wystarczają na 5% oprocentowanie kapitału zakładowego.

W Anglii koncesya na koleje udzielana jest bez ograniczenia czasu. Dlatego też usprawiedliwionem się zdaje, że rząd tamtejszy nie udziela finansowego poparcia kolejom, z wyjątkiem w Irlandyi, kraju stosunkowo ubogim.

2. Czy do wykonania studyów i robót przygotowawczych dla poszczególnych kolei lokalnych Wydział krajowy nie powinienby mieć prawa każdego czasu, bez osobnego pozwolenia Rządu, z obowiązkiem jednakże zawiadomienia c. k. Namiestnictwa o rozpoczęciu powyższych czynności?

3. Jeżeli rewizya szlaku kolei mającej się przez kraj budować, odbędzie się na podstawie projektu wstępnego, przedłożonego przy rokowaniach z Rządem o przyznanie krajowi prawa budowy i własności kolei — i oznaczającego ile możliwości dokładnie stacye, — to celem przeprowadzenia lustracji (obchodu) administracyjnej wprost na podstawie projektów szczegółowych, byłoby może wskazanem, aby Wydział krajowy był z góry uwolnionym od przedkładania projektu szlaku ostatecznego, od osobnego przedkładania projektów stacyj, dworców i t. d., jakoteż od osobnej „komisyi do stacyj“, — następnie zaś po odbytej lustracji, od osobnych pozwoleń na wykonanie budowy i urządzeń kolei, tudzież na tymczasowy ruch dla przewozu robotników i materyałów, nakoniec od przesyłania Ministerstwu handlu rysunków wykonanych robót.

4. Czy co do kierunku trasy kolei, które przez kraj miałyby być budowane albo znacznie subwencyonowane, co do sposobu warunków i typu ich budowy, oraz eksploatacyi, nakoniec co do ustanawiania taryf, nie powinienby rozstrzygać Sejm krajowy po wzięciu do wiadomości wyników rokowań przeprowadzonych z Rządem przez Wydział krajowy, celem uzyskania prawa założenia i własności kolei, względnie koncesyi dla Towarzystwa przez kraj subwencyonowanego?

5. Co do kolei popieranych znacznymi ofiarami kraju, czy nie powinnyby być zastrzeżone Wydziałowi krajowemu prawo kontroli budowy i eksploatacyi, gospodarstwa administracyjnego i finansowego, na koszt przedsiębiorstwa kolei?

6. Czy nie powinnyby również być zastrzeżone, aby administracya kolei, które przez kraj miałyby być budowane, albo znacznie subwencyonowane, tudzież wszelkie czynności urzędowe, akta, dokumenta, projekty, protokoły, umowy i układy, były w języku krajowym prowadzone i sporządzane?

7. Czy z funduszów kolei państwowych nie należałoby w regule udzielać materialnego poparcia tym nowym kolejom lokalnym, które miałyby charakter linii dowozowych do kolei państwowej, — a to bądź udziałami w kapitale zakładowym, bądź rocznymi zasiłkami, o wysokości i warunkach których decydowałby wynik układów w każdym wypadku?

8. Czy nie byłoby wskazaniem, aby koleje państwowe przewoziły po cenie własnych kosztów, a w pewnych okolicznościach niżej cen własnych kosztów, wszelkie materiały i przyrządy, mające służyć do budowy kolei lokalnych (podobne postanowienie jest zawarte w węgierskiej ustawie o kolejach lokalnych z dnia 13. czerwca 1880 §. 8-c).

ad II. b) Utworzenie państwowego funduszu kolejowego bądź na wzór państwowego funduszu melioracyjnego, utworzonego ustawą państwową z dnia 30. czerwca 1884 (Dz. u. p. Nr. 116), bądź też przez zaciągnięcie na ten cel odpowiedniej pożyczki państwowej, mogłoby oddać wielkie usługi rozwojowi kolei lokalnych, a byłoby usprawiedliwione nie tylko pośrednimi korzyściami, jakie osiąga państwo z ułatwienia komunikacyi i zwiększenia produkcji a zatem i podatków w poszczególnych krajach, lecz także korzyściami bezpośrednimi przez zwiększenie dochodów kolei państwowych, których ruch wzmagają się w miarę dopływającego do nich ruchu kolei lokalnych.

Na tem miejscu nadmieniamy, że według ustawy węgierskiej z dnia 24. lutego 1888 w przedmiocie kolei wycynalnych, Ciała prawodawcze ustanawia w corocznych budżetach sumę, jaką minister robót i komunikacyj rocznie obrócić może na wspieranie powstających kolei wycynalnych.

We Włoszech utworzono kasę kolei żelaznych, z której państwo, prowincye i gminy uzyskują potrzebne pieniądze zapomocą emisji walorów pięcioprocentowych, umarzalnych w ciągu 75 lat. Te walory gwarantowane są hipoteką na kolejach żelaznych bez wymagania formalności wpisowych.

ad II. c) Ustawa państwowa o kolejach lokalnych obowiązywała dotychczas zawsze tylko przez krótki okres czasu. Odnowioną ona została po raz ostatni ustawą z d. 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229) a jej moc obowiązująca kończy się z upływem 1893 roku. Ponieważ program budowy kolei lokalnych, obejmujący najpotrzebniejsze linie w naszym kraju, nie mógłby być wykonany w przeciągu krótkiego okresu czasu, przeto byłoby pożądanem, żeby nowa ustawa państwowa o popieraniu kolei lokalnych wydaną została na czas nieograniczony lub przynajmniej na dłuższy okres czasu.

ad III.

a) Potrzeby pieniężne, spowodowane popieraniem kolei lokalnych, mogłyby być pokrywane dotacyami corocznie na ten cel do budżetu krajowego w miarę potrzeby wstawianemi, albo też mógłby być ustanowiony w tym celu osobny fundusz bądź z corocznych dotacyj krajowych, bądź też przez uchwalenie osobnej pożyczki krajowej, jak to na przykład uczyniła Reprezentacya krajowa styryjska i jak w Czechach projektuje poseł Mattus.

Podstawą krajowego funduszu kolejowego styryjskiego, jest krajowa pożyczka kolejowa na 4%, w kwocie aż do 10 milionów, zwrotna w przeciągu lat 90, której Rząd przyznał uwolnienie od stempli i należytości, tudzież inne ulgi, określone ustawą z dnia 15. czerwca 1890 (Dz. u. p. Nr. 121).

Projekt krajowej ustawy czeskiej o kolejach lokalnych, wniesiony w r. 1891 przez posła Mattusa proponuje również zaciągnięcie pożyczki krajowej najwyżej na 4% w tymczasowo-

wej kwocie 10 milionów, jakoteż uzupełnienie statutu Banku krajowego stosownie do potrzeb popierania kolei lokalnych.

Departamenty francuskie w ogóle także zaciągają pożyczki na budowę kolei lokalnych, we Włoszech zaś, jak wyżej zaznaczono, utworzoną została kasa kolei żelaznych, celem ułatwiania pożyczek tak państwu, jak prowincjom i gminom.

b) Byłoby niewątpliwie wskazane zasadami ekonomii, żeby Reprezentacja krajowa popierała także takie koleje, które pomimo niemożliwości oprocentowania swego kapitału zakładowego przyniosłyby wielkie korzyści pośrednie krajowi. Dopóki jednak obowiązywać będą dotychczasowe prawne postanowienia, wedle których każda kolej staje się wyłączną własnością państwa po upływie terminu koncesyi, dopóki bardzo szczupłe źródła finansowe Reprezentacji kraju nie będą ustępstwami ze strony państwa zwiększone, dopóki wreszcie pozostaje krajowi do budowania i popierania bardzo znaczna a niezbędna ilość dróg bitych, tych środków komunikacyjnych wszystkim dostępnym i nieodzownym, zdawałoby się być wskazaniem, że ewentualnie mający być utworzony krajowy fundusz kolejowy powinienby otrzymywać w pewnym oznaczonym czasie zwroty sum wydanych i przynajmniej w pewnej mierze ich procenta.

Z tego wynikałoby, że Zarząd krajowy winienby się liczyć ściśle i bardzo przezornie zarówno ze stopniem rentowości jak z niewątpliwą wartością pośrednich korzyści, które miałyby wypłynąć z urzeczywistnienia projektowanych kolei; linie zaś nie mogące w części przynajmniej oprocentować swego kapitału zakładowego, choćby takowe były najekonomiczniej budowane i eksploatowane, mogłyby korzystać z funduszu krajowego tylko w tych wypadkach, w których z góry dałby się przewidzieć niewątpliwie pomyślny wynik zbiorowych korzyści pośrednich dla kraju i w których możnaby mieć całą gwarancję, że bezpośrednio interesowani pokryją zwrot i pewne oprocentowanie sum przez kraj włożonych.

Co do kolei, które własnymi dochodami nie opłacałyby nawet kosztów eksploatacji, te na długie jeszcze czasy byłyby wyłączone od zasiłków z funduszu krajowego, chyba, że byłoby dla niektórych takich linii wskazane pośrednictwo finansowe kraju z należytą gwarancją zwrotu i całkowitego oprocentowania ze strony interesowanych.

Nie bez znaczenia w tym przedmiocie jest postanowienie, zawarte w §. 4. krajowej ustawy styryjskiej o kolejach lokalnych, mianowicie, że „zadaniem krajowego funduszu kolejowego będzie umożliwienie budowy kolei lokalnych przez tanie dostarczenie środków pieniężnych. Dochód kolei i datki stron interesowanych mają ile możności zapewnić oprocentowanie na 4% i umorzenie sum przez kraj włożonych w koleje“.

Pośrednictwo kraju przez tanie dostarczanie środków pieniężnych zdaje się być w interesie racjonalnego rozwoju kolei lokalnych cenniejsze w ogóle, niż udzielanie zasiłków bezzwrotnych, które zwykle służą spekulacji prywatnej dopiero do zrealizowania reszty kapitału zakładowego. Doświadczenia nabyte przez Wydział krajowy styryjski okazują na przykład, że koszta uzyskania kapitału zakładowego w drodze spekulacji prywatnej, pochłaniają w ten sposób 25% do 35% kapitału rzeczywiście potrzebnego, co pośrednictwem kraju w dostarczeniu pieniędzy mogłoby być zaoszczędzonym.

ad IV.

Zdaje się, że zakładanie kolei lokalnych należałoby przeprowadzać zwolna, stopniowo, z całą oględnością, przyczem normy ustawowe nie powinnyby zbyt ściśniać zakresu działania Zarządu krajowego, lecz pozostawić mu możliwość wzięcia w rachubę różnych sposobów interwencji kraju, z pomiędzy których mógłby zrobić wybór najstosowniejszy do poszczególnych warunków i okoliczności na podstawie gruntownego zbadania rzeczy.

Jak dla budowy dróg bitych niższego rzędu, tak i dla budowy kolei lokalnych, środków potrzebnych dostarczyłoby powinny reprezentacje miejscowe, miejscowi i zamiejscowi interesowani, przy pomocy kraju i państwa.

Zdaje się, że Reprezentacyom powiatowym i gminnym, jakoteż obszarom dworskim, najłatwiejby przyszło nabycie potrzebnych dla kolei gruntów w najkorzystniejszych warunkach i bezpłatne odstąpienie takowych na rzecz kapitału kolei, nie wykluczając przez to datków i udziałów pieniężnych jednorazowych lub peryodycznych, albo pewnych gwarancyj dochodów w stosunku do poszczególnych interesów.

Przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe, tudzież osoby prywatne mogłyby — nie wykluczając datków i udziałów pieniężnych, jakoteż dostaw bezpłatnych dla potrzeb kolei w materiałach budowlanych, przyrządach, robociźnie, paliwie, zapasach i t. d. — także wziąć na siebie gwarancję pewnej rocznej ilości przewozów koleją po cenach z góry oznaczonych, a w ogóle gwarancję pewnych dochodów.

Zarząd kolei państwowych, jako instytucja bezpośrednio korzystająca ze wzrostu ruchu, który będzie spowodowany na sieci państwowej skutkiem dowozów z nowych kolei lokalnych, powinienby się może przyczyniać bądź udziałem w kapitale akcyjnym, bądź peryodycznymi zasiłkami, premiami udzielanymi za każdą tonę dostarczoną mu do dalszego przewozu ze strony nowej kolei lokalnej, a w niektórych wypadkach może bezpłatnem prowadzeniem ruchu na kolei lokalnej lub bezpłatnem sporządzeniem projektów i bezpłatną administracją budowy?

Państwo, którego budżet zyskuje znacznie więcej niż budżet krajowy na korzyściach pośrednich, wynikających z kolei lokalnych, gdyż ze wzrostem bogactwa krajowego tak wielce wzrasta dochód z podatków państwowych, powinnyby się zapewne przyczyniać do stworzenia każdej użytecznej kolei lokalnej znacznie większemi ofiarami niż te, które z ulg zamieszczonych w ustawie z r. 1887 wynikają. Formy poparcia państwowego mogłyby być różne, ale szczególniejsze może pożądaną byłaby gwarancja państwowa oprocentowania kapitału wyłożonego lub dochodów kolei.

Przytoczyć tu można, że rząd francuski w myśl powołanej wyżej ustawy z r. 1880, upoważniony jest, gdy dochód brutto kolei lokalnej nie wystarcza na pokrycie kosztów eksploatacji i 5% oprocentowania kapitału zakładowego, do częściowego zaradzenia niedostatkowi przez udzielenie stałej sumy 500 franków na każdy kilometr eksploatowany i czwartej części sumy potrzebnej dla podniesienia kilometrycznego rocznego dochodu brutto do 10.000 franków dla kolei normalnotorowych a 8.000 franków dla kolei o wąskim torze. Jednakowoż według znakomitej pracy naczelnego inżyniera państwowego korpusu dróg i mostów p. Considère (Annales des ponts et chaussées 1892) ustawa ta zanadto obciąża departamenty, a za mało pociąga do ofiar państwo ze względu na wielkie korzyści, jakie z istnienia kolei lokalnych skarb odnosi, wobec czego p. Considère proponuje, aby państwo ponosiło $\frac{2}{3}$ do $\frac{3}{4}$ kosztów założenia każdej użytecznej kolei lokalnej.

Co do sposobów, którymi interesowani i państwo powinnyby się przyczyniać do budowy i eksploatacji kolei lokalnych, rozliczne mogą być kombinacje i różny też stopień, różny stosunek ich udziałów do udziału kraju. Można tu powołać się na krajową ustawę styryjską z dnia 11. lutego 1890, na projekt ustawy czeskiej z r. 1891, na ustawę kraińską z dnia 4. marca 1891, na ustawę państwową z dnia 6. czerwca 1890 o ulgach i warunkach dla kolei dolnokraińskich, na ustawę państwową z r. 1890 (Dz. u. p. Nr. 94.) o ulgach i warunkach dla wybudowania kolei Fürstenfeld - Hartberg i t. d.

W każdym razie wysokość udziałów interesowanych i państwa powinnyby być może jednym z czynników rozstrzygających o porządku następstwa, w jakim miałyby być budowane nowe linie, szczególniejsze takie, które obiecują tylko ruch słaby.

Co do form, w jakich kraj miałby najracjonalniej popierać koleje lokalne, zawisłe one są z jednej strony od norm co do funduszu krajowego, któreby miały być przyjęte w ogólnej ustawie krajowej, dotyczącej popierania kolei lokalnych, a z drugiej od stopnia prywatnej inicjatywy i ofiarności.

O ile zmysł stowarzyszania się rozwijałby się racjonalnie, mógłby kraj wspierać skutecznie towarzystwa kolejowe dostarczaniem im taniego kapitału w zamian za akcje pierwszeństwa (wyjątkowo za akcje zakładowe) w nominalnej wartości a w pewnych okolicznościach w zamian za obligacje pierwszeństwa. Subwencje a fund perdu powinnyby być wykluczone, albowiem system ten już dziś przeważnie zaniechany w innych krajach, byłby połączony z uszczupleniem krajowego funduszu kolejowego, którego ciągły i nieprzerwany obrót bez strat doprowadzićby mógł z czasem do wytworzenia sieci kolei lokalnych we wszystkich okolicach kraju.

Udział w kapitale akcyjnym przyniósłby krajowi tę korzyść, że Zarząd krajowy miałby bezpośrednią ingerencję w gospodarstwie kolei, przyczem należałoby mu zastrzedz ważność głosu w stosunku prostym do ilości posiadanych akcji bez ograniczonego maximum głosów.

Pożyczki bezprocentowe byłyby może wskazane tylko w tych wypadkach, gdzie rozchodziłoby się o wstępne dostarczenie funduszu i o wyraźne zaznaczenie interesu powszechnego dla rozpoczęcia akcji i pomyślnego jej przeprowadzenia, z warunkiem, że zwrot pożyczki okaże się pewnym.

Gwarancja krajowa dla towarzystw kolejowych byłaby zapewne formą subwencjonowania wygodną, ile razy trudno byłoby ocenić z góry dochody brutto kolei, ale mogłaby być bardzo uciążliwą w skutkach dla funduszu krajowego, rozporządzającego skromnymi środkami i niezbyt odpowiednią do celu ekonomicznego zakładania kolei.

Pytanie IV. wymagałoby nadto szczegółowej odpowiedzi, czy byłaby praktyczną i wskazaną formą ograniczonej gwarancji przychodów, która na tem polegała, że kraj gwarantowałby pewną roczną a z góry stale oznaczoną sumę towarzystwu, z warunkiem, że nadwyżkę (albo część nadwyżki, jeżeli znajdą się także inni gwaranci) tej sumy nad rzeczywiste dochody brutto kolei, dopłacaliby towarzystwu, o ile te dochody brutto nie okazałyby się niższymi od pewnej z góry oznaczonej sumy, ustanowionej na podstawie obliczonych przez towarzystwo prawdopodobnych dochodów brutto, a zbadanych i ewentualnie zmodyfikowanych przez Zarząd krajowy. Tę formę gwarancji podaje w szczegółach inżynier Switkowski w sprawozdaniu przedłożonem Wydziałowi krajowemu.

W odpowiedzi na pytanie IV. rozchodziłoby się także o to, czy w naszych stosunkach nie byłoby pożądanem doprowadzenie kolei lokalnych do skutku ile możności w bezpośrednim zarządzie kraju, jako koncesjonariusza, ewentualnie jako właściciela przyszłej kolei, a szczególnie czy nie byłoby wskazanem dążenie do tworzenia małych przedsiębiorstw (siłami krajowemi), któreby wykonywały budowę wierzchnią i urządzenie kolei na koszt kraju a następnie zadzierżawiały eksploatację z ograniczoną gwarancją przychodów ze strony kraju.

ad V.

Celem należytego ocenienia ekonomicznych, handlowych i technicznych warunków projektowanych kolei, wypadałoby utworzyć przy Wydziale krajowym krajowe biuro kolei lokalnych, którego organizacja postępowałaby w miarę rozwoju odnośnych czynności.

Nie ulega wątpliwości, że zadanie tego biura będzie ważne, i że odpowiedzialność Wydziału krajowego będzie tem większa, iż w wielu kwestjach napotka się na przeciwne zapatrywania i wymagania stron interesowanych i ludności. Dla najodpowiedniejszego rozwiązania takich kwestyj Wydział krajowy mógłby zasięgać opinii sfer fachowych, a w tym celu należałoby może utworzyć krajową Radę kolejową, na wzór takiejże rady, ustanowionej w Styryi.

W skład krajowej Rady kolejowej powinnyby wchodzić: jeden członek każdej Izby przemysłowej i handlowej, jeden członek Towarzystwa gospodarskiego, jeden członek Towa-

rzystwa rolniczego, jeden członek Towarzystwa politechnicznego, jeden członek Towarzystwa technicznego krakowskiego, jeden profesor politechniki lwowskiej i stosowna liczba przedstawicieli kolejnictwa, armii, handlu, przemysłu a w szczególności górnictwa.

Zadaniem komitetów miejscowych dla poszczególnych kolei byłoby: a) ułatwić wszelkie studia i badania na miejscu oraz dostarczać rzetelnych informacji na podstawie znajomości stosunków miejscowych, b) wystarać się o bezpłatne dostarczenie gruntów pod kolej od powiatów, obszarów dworskich, gmin i osób interesowanych, tudzież przyczyniać się wszelkimi sposobami do pomyślnego przeprowadzenia spraw kolei. W skład komitetów miejscowych wchodziłoby także ci interesowani, którzy zobowiązaliby się do znaczniejszych udziałów w kapitale lub w gwarancji a jako tacy mogliby być jako doradcy powoływani do krajowej Rady kolejowej nawet przed utworzeniem komitetu miejscowego.

ad VI.

a) Ogólna nazwa „koleje lokalne“ nie jest może właściwą dla wszystkich linii proponowanych. Między niemi znajdują się takie, które możnaby nazwać:

1. liniami drugorzędnymi ogólniejszego znaczenia jak n. p. linie Stryj-Chodorów-Rohatyn-Brzeżany-Tarnopol względnie Trembowla, w przedmiocie której wniesiono liczne podania do Wydziału krajowego i do Wysokiego Sejmu; — dalej linie Tarnopol-Kopyczyńce-Zaleszczyki, Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Zaleszczyki, Jarosław-Rozwadów, Trzebinia-Wadowice-Skawce, Przybówka-Dukla do Węgier i t. d.

2. liniami drugorzędnymi znaczenia lokalnego jak n. p. Krystynopol-Żółkiew, Rzeszów-Sanok, Tarnów-Szczucin i t. d.

3. liniami trzeciorzędnymi (wicynalnemi, dopływowemi) jak n. p. Kraków-Baran, Muszyna-Krynica, Widynów-Kuty i t. d.

4. liniami znaczenia przemysłowego jak n. p. Słotwina-Okocim.

Prawie każda z uwidoczniionych na mapce linii odpowiada jednemu z następujących warunków: 1. użyteczność dla celów wojennych na terytorjum kraju, 2. stworzenie krótszej komunikacji między dwoma punktami sieci kolejowej istniejącej lub mającej być uzupełnioną, 3. nawiązanie jakiejś miejscowości ważniejszej do ogólnej sieci, 4. ułatwienie stosunków handlowych, administracyjnych lub wojskowych z krajami (prowincjami) sąsiedniemi.

Ze względu na interesa, którym proponowane linie służyć mają, możnaby je podzielić na: 1. linie z przeważnym charakterem państwowym lub strategicznym, 2. linie z przeważnym charakterem ekonomicznym, zatem w zbiorowym interesie kraju potrzebne, 3. linie mające służyć głównie lub wyłącznie interesom prywatnym.

We Włoszech linie kolejowe pozostające do wybudowania, podzielono ustawą z d. 20. lipca 1879 na następujące kategorie:

1. linie, których koszt założenia poniesie w całości państwo, 2. linie, które zbuduje państwo przy obowiązkowym współudziale prowincyj interesowanych, w wysokości $\frac{1}{10}$ kosztu zakładowego, 3. linie, które zbuduje państwo przy udziale obowiązkowym prowincyj i gmin interesowanych w wysokości $\frac{2}{10}$ kosztu zakładowego, 4. linie, dla których udział państwa, prowincyj i gmin interesowanych będzie różny wedle kosztu kilometrycznego kolei.

ad VI. c) Nie przesądzając orzeczeń Ankiety co do poszczególnych linii, zaznaczyć należy, że o typie budowy i eksploatacji (zatem i o szerokości toru) projektowanych kolei, powinienby rozstrzygać ze stanowiska gospodarstwa krajowego tylko wynik szczegółowego i wszechstronnego zbadania każdego wypadku tak pod względem potrzeb ekonomicznych i handlowych, jak pod względem stosunku prawdopodobnych dochodów do kosztu zakładowego kolei. Względy innej natury mogłyby o tyle tylko wpływać rozstrzygająco na sprawę, o ile nie wymagałyby wskutek tego żadnych ofiar pieniężnych lub ekonomicznych ze strony kraju.

UCHWAŁY

ankiety dla sprawy kolei lokalnych powzięte w odpowiedzi na kwestyonyaryusz Wysokiego Wydziału krajowego L. 4998/92 na posiedzeniu plenarnem dnia 6. września 1892 r. na wniosek komisji mieszanej czterech sekcji ankiety.

Punkt I.

Jakie zasady w ogóle przyjęćby należało przy oznaczeniu tych linii kolejowych, które zasługiwałyby na poparcie ze strony kraju, a w szczególności czy popieranie finansowe ze strony kraju, nie powinny ograniczać się wyłącznie do linii krajowego znaczenia ekonomicznego, z pozostawieniem linii ogólniejszego państwowego znaczenia staraniom państwa.

Kraj powinien popierać budowę kolei lokalnych i ponieść w tym celu pewne ofiary, a w tej akcji należy najpierw liczyć się z kardynalną zasadą polityki kolejowej, która nakazuje popierać z funduszków krajowych tylko linie posiadające bezsprzecznie doniosłe dla ogólnych ekonomicznych interesów kraju znaczenie, a następnie uwzględniać każdoczesny stan finansów krajowych, o ile nie chodziłoby jedynie o pośrednictwo kraju w dostarczaniu taniego kapitału dla przedsiębiorstw prywatnych.

W obec istniejącego stanu komunikacyi kolejowych w naszym kraju t. j. faktu, że potrzebujemy wybudowania całego szeregu linii, posiadających charakter drugorzędnych kolei głównych, a oprócz tego gęstej sieci kolei lokalnych i tego, że największa część naszych kolei była dotychczas budowaną dla względów politycznych i strategicznych państwa, lub dla handlowo-przemysłowego związku z innymi państwami i krajami, należy:

- a) budowę linii, mających służyć przeważnie interesom ogólnopaństwowym (drugorzędne koleje główne, Hauptbahnen zweiten Ranges) pozostawić państwu i wykonywać w zasadzie jego kosztem. Ewentualny udział kraju należałoby ograniczyć tutaj do częściowego poparcia takich linii, co do których kierunek trasy i inne warunki dają zupełną pewność, że z ich budowy ogólnie ekonomiczne interesa kraju korzyść odniosą.
- b) Właściwa akcja kolejowa kraju skupić się powinna w kierunku popierania budowy właściwych kolei lokalnych (Localbahnen, Vicinalbahnen) posiadających ogólnokrajowe znaczenie, przy czem jednak jako zasadę postawić należy, że zarówno bezpośrednio interesowani (powiaty, większe

gminy, osoby prywatne) jakoteż zwłaszcza skarb państwa, który zawsze z budowy takiej wielorakie odnosi korzyści, mają przyczyniać się w pewnym stosunku do kosztów budowy.

Pod wyrazami ogólnie krajowego znaczenia projektowanej kolei, nie powinno się tu rozumieć, iżby bezpośrednio oddziaływała na stosunki ekonomiczne całego kraju, ale powinno chodzić o stwierdzenie istotnej użyteczności dla większego obszaru kraju, np. kilku powiatów, lub większej okolicy.

- c) Co się tyczy kolei, które mają służyć przeważnie interesom pewnych prywatnych przedsiębiorstw, może fundusz krajowy przyjść im z pomocą finansową wówczas, jeśli będą oddawane do ogólnego użytku i poparcie ich przyniosłoby widoczną korzyść ogólnie-ekonomicznym interesom kraju.

Punkt II.

Jakich zmian wymagałaby dla skutecznego rozwoju kolei lokalnych w Galicyi ustawa państwowa z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), którą wydane zostały postanowienia w przedmiocie budowy kolei miejscowych i prowadzenia na nich ruchu, a której moc obowiązująca przedłużoną została do końca roku 1893 ustawą z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229) a w szczególności:

- a) Jakie prawa należałoby zastrzedz krajowi, co do kolei przez kraj budowanych, oraz co do tych kolei, które powstanie swoje zawdzięczałyby głównie subwencji krajowej, w przedmiocie formalności urzędowych, którym wedle obowiązujących dotychczas postanowień podlegają czynności wstępne i wykonanie budowy kolei, w kwestyi wyboru trasy, oraz typu budowy i eksploatacji, w kwestyi ustanawiania taryf, kontroli administracji i w kwestyi własności kolei po upływie terminu koncesyi?

Ad II. a) Następujące zmiany w ustawie państwowej z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) są pożądane:

Do art. I. Aby ustawy koncesyjne dla lokalnych kolei żelaznych, były w tym kierunku zmienione, iżby koncesyi przedwstępnych udzielało Namiestnictwo we Lwowie w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a koncesyonowanie kolei lokalnych należało do Sejmu krajowego i było wykonywane w drodze ustawodawczej.

Do art. II. Aby Rząd nietylko uwalniał koleje lokalne od obowiązku bezpłatnego, lub za zniżoną opłatą przewożenia pocztowych pakunków, ale aby na wzór rządu węgierskiego kapitalizując oszczędność, jaka dla zarządu poczty wyniknie z transportu koleją, kapitałem zaoszczędzonym przyczyniał się do powstania kolei lokalnych.

Do art. III. — aby Rząd nietylko był upoważniony do udzielania kolejom lokalnym wyjątkowych praw przy ustanawianiu taryf przewozowych, ale aby w odnośne przepisy taryfowe wprowadził dla kolei lokalnych ułatwienia i uproszczenie procedury, któreby umożliwiły szybkie stosowanie taryf do zmiennych konjunktur świata handlowego, nie zmieniając jednakże równomiernego postępowania przy użyczeniu ulg taryfowych i innych tak dla ruchu lokalnego, jak też w związku z kolejami dobiegowymi.

Również wypada postarać się o usunięcie z dotyczących przepisów zobowiązania, mocą którego koleje lokalne mają dostarczać pewnego z góry oznaczonego minimalnego quantum do transportu.

Do art. V. alin. 2) — aby ze względu, że rachunki budowy i wykupna gruntów w jednym roku po otwarciu kolei ukończone być nie mogą, zwolnienie od opłaty stempli i należitości od wszystkich aktów dotyczących nabycia gruntów, budowy i wyposażenia kolei było udzielane aż po koniec drugiego roku eksploatacji kolei.

Do art. V. e) — aby pobór procentualnej należitości (3%) od kwoty, uzyskanej ze sprzedaży biletów jazdy, był dla tych kolei zniesiony.

Do art. VI. — a) aby przy objęciu eksploatacji kolei lokalnej przez zarząd głównej kolei państwowej, lub przez państwo gwarantowanej, koleje lokalne były uwolnione od wszelkiego przyczyniania się do kosztów ogólnych zarządu głównej kolei i do kosztów centralnego zarządu każdego z trzech działów służby kolejowej, to jest dozoru i utrzymania drogi, służby ruchu i komercyjnej służby przewoźniczej i warstatowej.

Również mają one być uwolnione od kosztów nowych budynków, robót przekształcających stację połączenia, potrzebnych dla wspólnej z koleją główną eksploatacji;

b) aby koleje główne miały obowiązek odstąpienia kolejom lokalnym na ich żądanie potrzebnego do budowy i ruchu taboru, za zwrotem kosztów, wyśrodkowanych przez uwzględnienie oprocentowania, amortyzacji i utrzymania jego i materiału użytkowego, za zwrotem własnych kosztów, oraz obowiązek użyczenia im personelu swej kolei za zwrotem jego płac i poborów. Tak samo mają one dać na żądanie i za zwrotem kosztów własnych, materiały i inwentarze potrzebne do budowy, utrzymania i eksploatacji kolei.

Wreszcie przeładowanie ewentualne na stacjach łączących ma być wykonane przez koleją główną i na jej koszt.

Przyczynianie się kolei głównej do powstania i zapewnienia przychodów kolejom lokalnym, mogłoby być i w ten sposób unormowane, by koleje te płaciły kolejom lokalnym pe-

wną premję za każdą osobę i tonę towaru od tej kolei do transportu przyjęte.

Do art. VII. — aby przyczynianie się skarbu państwowego do budowy kolei lokalnych było znaczniejszem, bez krępowania Rządu w wyborze systemu subwencyonowania lub też stosując ten system do szczególnych warunków ekonomicznych każdego kraju i aby c. k. Rząd mógł zawierać kontrakta o eksploatacyą kolei lokalnych dla tych kolei i dla tych okolic kraju, jakie one obsługują, najdogodniejsze.

Do art. VIII. — ugoda przewozowa (péage) o użytkowaniu kolei lokalnej przez kolej główną państwową lub przez państwo gwarantowaną, z którą ona się łączy, może być tylko wówczas zawartą, jeżeli kolej główna z tego użytkowania nie korzysta w celu konkurencyi z koleją lokalną.

Do art. X. — aby bezpłatne użytkowanie dróg państwowych było dla kolei lokalnych zastrzeżone, a utrzymanie tych dróg ograniczone co do długości i szerokości przestrzeni istotnie przez kolej lokalną zajęte.

A nadto:

1. Postanowienia ustawy, udzielające Rządowi upoważnienia do przyznawania pewnych ulg i zwolnień kolejom lokalnym, powinny być zastąpione postanowieniami przyznającymi te ulgi i zwolnienia ex lege dla każdej kolei.

2. Że nowa ustawa powinna zawierać zastrzeżenie, iż koleje lokalne nie będą miały obowiązku stawiania własnym kosztem żadnych budowli i urządzeń wymaganych przez władze wojskowe dla celów militaryjnych.

3. Że pożądaną jest zmiana ustawy o włączeniu na cele kolei lokalnych w tym kierunku, aby po odbyciu komisji reambulacyjnej mógł koncesyonaryusz wziąć w posiadanie potrzebne guntą za złożeniem odpowiedniej kaucyi. W szczegółowej zaś odpowiedzi na ustęp a) pytania IIgo, że:

1. byłoby pożądanem, aby co do kolei przez kraj bezpośrednio zbudowanych lub znacznie subwencyonowanych, a którym Rząd tylko w małym stopniu poparcia udzieli, dotychczas wykonywane prawo państwa wzięcia kolei żelaznych po upływie koncesyi na swą własność, przelane było na kraj;

2. że pożądanymi są wszystkie możliwe uproszczenia w procedurze uzyskania prawa do budowy kolei lokalnej i wykonania tej budowy, a to tak dalece, iż byłoby pożądanem wszystkie

rozporządzenia ministerjalne, odnoszące się do ustaw kolejowych dzisiaj obowiązujących, zrewidować i odpowiednio do dzisiejszych stosunków, oraz warunków skutecznego popierania kolei lokalnych zmienić. Wydział krajowy powinien mieć prawo delegowania do komisji w tym celu przeznaczonych, członka z głosem równym innych członków komisji;

3. że autonomicznej władzy krajowej należy zastrzedz przy wszystkich kolejach lokalnych wpływ na ustanowienie trasy kolei, na typ toru, na budowę i urządzenie kolei, na sposób prowadzenia ruchu, oznaczenie taryfy maksymalnej i współudział w zarządzie przez wyznaczenie delegata; przy kolejach zbudowanych przez kraj, ma władza kraju przy uwzględnieniu nadzorczego prawa organów władzy państwowej, stanowić sama o trasie, typie budowy, prowadzenie ruchu i wysokości taryfy;

4. że językiem urzędowym tych kolei powinien być język polski.

Ad II. b) Czy nie byłoby wskazaniem utworzenie państwowego funduszu kolejowego, z którego państwo miałyby udzielać subwencji i pożyczek poszczególnym krajom na cele zakładania kolei lokalnych?

Ad II. b) Ankieta nie zaleca utworzenia osobnego państwowego funduszu kolejowego. Natomiast uważa za pożądane, wprowadzenie nowego typu obligacji kolejowych, zapewniających korzystniejsze warunki kredytowe od zwyczajnej renty, jaką dotąd państwo zwykle dla uzyskania kapitału na budowę lub subwencyonowanie kolei żelaznych emitowało.

Ad II. c) Czy nowej ustawie państwowej o popieraniu kolei lokalnych, należałoby zapewnić moc obowiązującą na czas nieograniczony, czyli też tylko na pewien okres czasu i jak długi?

Ad II. c) Ankieta oświadcza się za tem, ażeby czas trwania nowej ustawy państwowej dla kolei lokalnych ustanowiono na lat 10.

Punkt III.

b) Czy i o ile z krajowego funduszu kolejowego mogłyby być czynione inwestycje (nakłady, wydatki) na takie koleje, co do których po przeprowadzeniu odnośnych badań, z góry przewidzieć by można, że nie odpowiadając warunkom rentowności, narażałyby pomieniony fundusz kolejowy na straty, które musiałyby być pokrywane z ogólnego funduszu krajowego?

Skoro pojęcie ekonomiczne, iż kolej jest środkiem zwiększenia dobrobytu i siły produkcyjnej danej okolicy, a nie tylko przedsiębiorstwem na zysk obliczonym i że bezpośrednio dla kraju istniejącej sieci kolei żelaznych korzyści o wiele przenoszą korzyść z odsetek inwestowanego kapitału, coraz więcej zyskuje uznania, a równocześnie inżynierzy coraz taniej budować, urządzać i eksploatować naucza, wymieniony w kwestyonaryuszu brak odpowiednich warunków rentowności, zapewne coraz rzadziej zachodzić będzie. Zastosowanie w specjalnych wypadkach wąskotorowej kolei, stosowna budowa i admini-

stracya kolei lokalnych pozwolą i tak już szerokie granice rentowności kolei posunąć jeszcze dalej. Przy wyborze linii, których budowę przed innemi kraj ma popierać, te względy ekonomiczne przeważać powinny; większa rentowność najpierw zbudowanych linii, stanowiłaby najlepszą zachętę i otuchę do dalszej w tym kierunku akcji.

Wychodząc z tego założenia ankieta mniema, że dziś budowa przedewszystkiem takich linii jest wskazaną, których dochód (wraz ze specjalnemi gwarancyami) może zapewnić 4% oprocentowanie od akcji pierwszeństwa i obligacyi, wynoszących $\frac{2}{3}$ zakładowego kapitału, a budowę lub subwencyonowanie linii mniej rentownych może zalecić tylko, jeśliby posiadały rzeczywiście wielkie znaczenie dla ogólnych interesów ekonomicznych kraju. Przy obliczaniu rentowności zaleca się przeprowadzenie co do każdej linii z osobna jak najściślejszych badań zarówno w kierunku technicznym pod względem kosztów budowy, jak handlowo-ekonomicznym co do możliwych dochodów w najbliższej i dalszej przyszłości. W każdym razie byłoby dla finansów krajowych rzeczą szkodliwą, gdyby budowę stosunkowo najlepiej rentujących się linii pozostawiono incyatywie prywatnej.

Punkt III. a) i IV.

III. a) Z jakich źródeł miałby kraj pokrywać potrzeby pieniężne spowodowane popieraniem nowych kolei, a w szczególności, czy, w jaki sposób i jakiej wysokości miałby być utworzony osobny krajowy fundusz kolejowy?

IV. Jakie normy przyjęćby należało dla popierania kolei lokalnych przez kraj a w szczególności: o ile, w jakich warunkach i przy jakim udziale stron interesowanych tudzież państwa, byłyby wskazane następujące sposoby:

1. Wspieranie prywatnych towarzystw kolejowych:

A) Dostarczeniem kapitału ze strony kraju a mianowicie:

- a) w subwencyach bezzwrotnych (à fond perdu) na rzecz kapitału zakładowego?
- b) w pożyczkach bezprocentowych, zwrotnych w czasie trwania koncesyi?

Ze względu na konieczność stosowania pomocy krajowej do indywidualnych stosunków każdej poszczególnej kolei (jak formy pomocy państwowej, udziału interesowanych, stopnia rentowności itp.), zaleca się umieszczenie w ustawie krajowej kilku sposobów subwencyonowania kolei lokalnych przez fundusz krajowy podobnie jak to czynią ustawy zakrajowe. Wybór najstosowniejszej dla każdego wypadku formy subwencyonowania, zależałby od uznania Sejmu krajowego przy uchwalaniu specjalnych ustaw dla budowy każdej linii. Ankieta sądzi jednak, iż wykluczyć należy stanowczo subwencye à fond perdu, pożyczki bezprocentowe, pożyczki oprocentowane hipotecznie nieubezpieczone, oraz gwarancyą przychodów bez jednoczesnego ustanowienia kosztów ruchu.

W obec braku ducha przedsiębiorczości i niedostatku kapitałów prywatnych, chętnych do podejmowania budowy kolei lokalnych w naszym kraju, dalej w obec pewnych niezaprze-

- c) w zamian za akcje zakładowe towarzystwa w nominalnej wartości?
- d) w zamian za akcje pierwszeństwa w nominalnej wartości?
- e) w zamian za obligacje pierwszeństwa w nominalnej wartości?

B) Krajową gwarancją:

- a) oprocentowania według pewnej stopy i umorzenia walorów pierwszeństwa?
- b) przychodów, nieograniczonych pewną stałą sumą, lecz zależnych od wyników eksploatacji i gospodarstwa towarzystwa kolejowego?
- c) przychodów, ograniczonych pewnymi warunkami i z góry oznaczoną sumą?

2. Doprowadzenie kolei do skutku w bezpośrednim zarządzie kraju jako koncesjonariusza, ewentualnie jako właściciela przyszłej kolei, ze współudziałem lub bez współudziału interesowanych i państwa, a mianowicie:

- A) przez wykonanie budowy podtorowej w bezpośrednim zarządzie kraju, następnie zaś utworzenie towarzystwa akcyjnego celem uzupełnienia zakładu kolejowego i eksploataowania tegoż?
- B) przez wykonanie budowy podtorowej w bezpośrednim zarządzie kraju, poczem oddanie w prywatne przedsiębiorstwo uzupełnienia zakładu kosztem kraju i wydzierżawienie eksploatacji temuż samemu przedsiębiorstwu, z ograniczoną gwarancją krajową przychodów?
- C) przez wykonanie budowy i zupełnego urządzenia kolei w bezpośrednim zarządzie kraju, a następnie oddanie jej w eksploatację zarządowi kolei państwowych za wynagrodzeniem jego własnych kosztów?
- D) przez budowę, urządzenie i eksploatację kolei w bezpośrednim zarządzie kraju?

czonych korzyści systemu budowy w zarządzie, lub pod ścisłą kontrolą władzy publicznej, zaleca się szczególnie w Galicyi budowa kolei lokalnych przez kraj, jako koncesjonariusza.

Za budową przez kraj przemawia również możliwość korzystania z usług państwowej administracji kolejowej, jak o tem wspomina reskrypt min. handlu z dnia 18. lutego b. r.

Warunkiem finansowego współdziałania kraju musiałyby być odpowiedni udział państwa lub stron interesowanych. Od formy finansowego uczestnictwa innych czynników zależałoby, czyby kolej przez kraj wybudowana pozostała w jego wyłącznej własności, czy też przeszła na utworzyć się mające towarzystwo akcyjne z zastrzeżeniem jednak krajowi stanowczego nań wpływu.

Zarówno przy subwencyonowaniu jak przy budowie własnej, rozróżnić należy podwójne finansowe zadanie kraju, mianowicie:

- a) pośrednictwo w dostarczaniu taniego kredytu na tę część kapitału zakładowego, której rentowność jest zapewnioną dochodem własnym kolei lub gwarancjami, oraz
- b) posiłkowanie ze strony kraju co do tej części kapitału, która na oprocentowanie liczyć nie może, chyba w dalszej przyszłości. Pierwsza część kapitału obejmuje obligacje i akcje pierwszeństwa, druga zaś akcje zakładowe. Pośrednictwo w dostarczaniu taniego kredytu uznaje ankietista za zadanie ważniejsze i bardzo skutecznie popierające akcję budowy kolei lokalnych, jakto już stwierdziło wieloletnie doświadczenie innych krajów. Potrzebny na ten cel kapitał, byłoby dla kraju najkorzystniej zebrać przez emisję wolnych od podatków 4% krajowych obligacji kolejowych, wypuszczanych serjami w miarę potrzeby, ubezpieczonych hipotecznie na odnośnych liniach i opatrzonych gwarancją kraju.

Celem posiłkowania co do drugiej części kapitału (na zakupno pewnej części akcji zakładowych) zaleca się utworzenie osobnego krajowego funduszu kolejowego, dotowanego bądź zapomocą specjalnej pożyczki kolejowej, bądź też z nadwyżek budżetowych. Posiłkowanie to odbywać się winno w ten sposób, iżby kraj pewną — w zasadzie $\frac{1}{3}$ część akcji zakładowych — przyjmował *al pari*, resztę zaś akcji zakładowych zakupywało państwo i strony interesowane.

Na wypadek, gdyby emisja obligacji pierwszeństwa nie przysłała do skutku, należałoby po-

trzebne na obydwu powyższe cele fundusze, zebrać zapomocą stopniowej emisji 4% krajowej pożyczki kolejowej w wysokości na razie około 10 milionów zł. przeznaczonej wyłącznie na dotację krajowego funduszu budowy kolei lokalnych.

Przy kolejach przez kraj subwencyonowanych, eksploatacja odbywać się może, bądź we własnym zarządzie kraju, bądź przez sąsiednie koleje główne, bądź wreszcie drogą dzierżawy przez osobne towarzystwa. Warunkiem korzystnej eksploatacji jest jednak zawsze ściśle zastosowanie całego systemu zarządu do specjalnych warunków i potrzeb kolei lokalnych.

Punkt V.

Czy niebyłoby rzeczą wskazaną ustanowić dla spraw kolejowych, krajową Radę kolejową, jako organ doradczy Wydziału krajowego, tudzież w miarę potrzeby ustanawiać miejscowe komitety dla poszczególnych kolei?

Ankieta uznaje utworzenie krajowego biura kolejowego i Rady kolejowej jako niezbędny warunek pomyślnej i praktycznej do celu zmierzającej akcji kraju w dziedzinie budowy kolei lokalnych.

Głównem zadaniem biura kolejowego, na którego czele stanąć powinien inżynier kolejowy, byłoby przygotowanie, ewentualnie kontrola gotowych projektów budowy kolei lokalnych, na podstawie dokładnych badań pod względem technicznym i handlowo-ekonomicznym. Spełniałoby ono również agendy zarządu towarzystw akcyjnych, jakieby kraj uznał za stosowne zorganizować dla poszczególnych linii.

Zadaniem Rady kolejowej byłaby krytyczna ocena projektów ze stanowiska technicznego, ekonomicznego i finansowego, oraz wypracowanie przedłożeń dla Sejmu krajowego.

Punkt VI.

- a) Na jakie grupy dałyby się rozdzielić koleje proponowane w odpowiedzi na kwestyona-ryusz Wydziału krajowego, ze względu na potrzeby komunikacyjne i interesy, którym w pierwszym rzędzie służyć mają?
- b) Które z proponowanych kolei, stanowiąc linie główne, lub służąc przedewszystkiem specjalnym interesom państwa, powinny by dojsć do skutku wyłącznie lub przeważnie staraniem państwa?
- c) Które linie kolejowe kwalifikowałyby się w pierwszym rzędzie do rychłego poparcia ze strony kraju, w jakim typie budowy i eksploatacji miałyby być pojęte i w jakim po sobie porządku wykonane?

Lwów dnia 20. września 1892.

Sprawozdawcy ankiety:

Juliusz Leo w. r.

Leon Syroczyński w. r.