

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawach kolejowych, tudzież o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany i uzupełnienia uchwały sejmowej z dnia 15. lutego 1897 r. dotyczącej poparcia budowy kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów) — o wniosku posła Osuchowskiego co do linii kolejowej Sambor, Staremiasto-Użok, oraz petycyi Rady powiatowej gorlickiej w przedmiocie budowy kolei Grybów, Ropa, Szymbark, Żmigród.

Wysoki Sejmie!

Już przeszłego roku komisya zwróciła uwagę na nieprzewidziane zwłoki, które opóźniły wykonanie postanowionego przez kraj programu kolejowego, a które przeważnie wynikały ze skomplikowanego aparatu administracyjnego, który trzeba puścić w ruch, ażeby doprowadzić do zgody i zobowiązać prawomocnie wszystkie te czynniki, które się złożyć muszą na przeprowadzenie jakiegokolwiek kolei lokalnej t. j. Rząd, kraj, prywatni interesenci oraz kolej główna, z którą się kolej lokalna ma połączyć.

Dziś w cztery lata po uchwaleniu funduszu kolejowego dopiero dwie z uchwalonych ówczas sześciu linii są skończone i w ruchu, a budowa resztujących czterech linii dopiero się w bieżącym roku zaczyna i nie będzie skończoną jak najprędzej przed końcem r. 1899.

Kolej Borki Wielkie-Grzymałów została oddaną do ruchu w dniu 12. sierpnia 1897 a na kolei Łupków-Cisna ruch towarowy został otwarty 22. stycznia 1898. Linia Trzebłinia-Skawce już jest zaczęta i ma być skończoną do końca czerwca 1899. Dla linii Chabówka-Zakopane roboty już zostały rozpisane i otwarcie ofert nastąpiło 15. stycznia b. r. i budowa rozpocznie się conajprędzej, z terminem ukończenia sierpień 1899. Protokół koncesyjny linii Delatyn-Kołomyja-Stefanówka został podpisany 7. stycznia a rozpisanie robót nastąpi przed wiosną a roboty mogą być skończone do jesieni 1899 lub do wiosny 1900. Zaś co do linii Jaworzno-Piła umowa o koncesyę jest jeszcze w toku.

Komisya kolejowa konstatuje z zadowoleniem, że krajowe biuro kolejowe spełniło swoje trudne zadanie przygotowania i przeprowadzenia budowy z wielką ścisłością i umiętnością. Wprawdzie przy kolei Łupków-Cisna okazało się przekroczenie kosztorysu w kwocie około 30.000 zł., natomiast oszczędzono na kosztorysie kolei Borki W.-Grzymałów podobną kwotę t. j. 29.363 zł. A można dodać na usprawiedliwienie przekroczenia w pierwszym wypadku, że większa część tegoż została spowodowaną wymaganiami nadmiernymi i nieprzewidzialnymi przy kolei leśnej dla umieszczenia administracji ruchu ze strony Dyrekcyi kolei państwowych. Przy rozdaniu robót kolei Chabówka-Zakopane uzy-

skano oszczędność 280.000 zł. poniżej ceny kosztorysowej, a koszta budowy kolei Trzebinia-Skawce prawdopodobnie nie bardzo odbiegają od kosztorysu.

Wobec znanych faktów olbrzymich przekroczeń, jakie się w dawniejszych czasach wydarzały przy budowie kolei prywatnych, oraz regularnych przekroczeń przy budowie kolei państwowych, — przedstawienie działalności naszego biura kolejowego zasługuje na wielkie uznanie i powinno się przyczynić do wzmocnienia zaufania Sejmu i kraju do przeprowadzenia akcji kolejowej we własnej administracji z tą pewnością, że uchwalone preliminarze też w rzeczywistości utrzymane będą.

Natomiast pod innym względem nastąpiło wielkie rozczarowanie, mianowicie pod względem kosztów ruchu. Przed dwoma laty Wydział krajowy w swoich negocjacyach z Rządem zaproponował do obliczenia kosztów ruchu pewną formułkę, opartą na faktycznych kosztach ruchu znacznej liczby kolei lokalnych. Dyrekcyja generalna austriackich kolei państwowych nie chciała się zgodzić na tę formułkę, tylko żądała zwrotu kosztów rzeczywistych, obiecując jednak jako kompensatę, że wspólnie z Wydziałem krajowym wypracowanym będzie osobny regulamin dla kolei lokalnych. Równocześnie Dyrekcyja generalna podała koszta ruchu w pewnych przybliżonych cyfrach jako dowód, że różnica kosztów własnych a kosztów podług formułki Wydziału krajowego jest nieznaczna.

Tymczasem obecnie przy objęciu ruchu na liniach Borki W.-Grzymałów i Łupków-Cisna przez państwową Dyrekcyję lwowską pokazało się, że obliczenie rzeczywistych kosztów ruchu wypada omal że nie w dwójnasób wyżej aniżeli przybliżone cyfry, podane przed dwoma laty przez Dyrekcyję generalną, jak to wypada z tabelki podanej poniżej:

Koszta ruchu obliczone

L i n i a	przez Wydział krajowy	przez Generalną Dyrekcyję w Wiedniu	przez Dyrekcyję lwowską
Borki W.-Grzymałów 32·5 kilometrów	33.661 zł.	38.800 zł.	64.780 zł.
Łupków-Cisna 25 kilometrów	32.003 „	28.800 „	50.720 „

Koszta obliczone przez Dyrekcyję lwowską wynoszą na kilometr 2.000 zł., podczas kiedy n. p. koleje lokalne kolei północnej (około 260 kilometrów) opędzają ruch kosztem od 600—900 zł. na kilometr.

Gdyby w podobnym stosunku jak na tych dwóch liniach, koszta dla całej sieci projektowanych przez kraj linii lokalnych te koszta ruchu by się podniosły z przewidzianej kwoty 359.000 na 614.000 zł. czyli o 255.000 zł. rocznie.

Taka niespodzianka zupełnie obala całe założenie, na podstawie którego akcyja krajowa została podjęta, albowiem tak wielkie powiększenie kosztów ruchu prawie w zupełności by zaabsorbowało przewidziany czysty dochód sieci kolejowej, z którego się mają pokrywać procenta gwarantowanej przez kraj obligacji pierwszeństwa.

Komisya kolejowa jest zdania, że ta zupełnie nieproporcjonalna wysokość kosztów ruchu pochodzi w większej części z zastosowania szablonu wielkich kolei państwowych z całym podziałem pracy i specjalizacją służby do zupełnie innych potrzeb kolei lokalnych. Dopelnienie przyrzeczenia ze strony ministerstwa kolejowego wypracowania osobnego za współudziałem Wydziału krajowego regulaminu dla kolei lokalnych przyczyniłoby się z pewnością do zmniejszenia kosztów. Komisya proponuje odpowiednią rezolucyę w zamiarze przynaglenia tej sprawy, która może usunąć do pewnego stopnia nadmierne koszta ruchu.

Gdyby jednak te wszystkie środki nie doprowadziły do zredukowania tych kosztów, Komisya kolejowa jest zdania, że należałoby objąć jedną lub drugą linię we własny zarząd, na co podług wyjaśnień członka Wydziału krajowego Rząd by się zgodził.

Zawód niespodziewany doznany w naszych przewidzeniach rentowność kolei lokalnych w żywotny sposób dotyka całą akcyę wdrożoną w celu zbudowania sieci kolei lokalnych Galicji, a mianowicie na uchwały dotyczące budowy kolei Przeworsk-Bachórz.

Komisya kolejowa uznaje wielką doniosłość tej kolei mianowicie na rozwój przemysłu cukrowniczego, który u nas walczy z tyloma trudnościami, ale pomimo to Komisya nie może pominąć uwzględnienia zmienionej sytuacji finansowej całej akcji kolejowej.

Już przeszłego roku, kiedy Sejm na wniosek Komisji kolejowej uchwalił warunkowo upoważnienie dla Wydziału krajowego podjęcia budowy tej kolei, fundusz kolejowy wynikający z rocznej dotacyi 300.000 zł. przez 75 lat był wyczerpany przez uchwalenie pierw-

szych sześciu kolei. Sprawozdanie Wydziału krajowego wykazuje, że 1,250.000 zł. zostało użytych na subwencję państwowych linii Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadów. Reszta funduszu wystarcza tylko na pokrycie gwarancyi procentów od obligacyi pierwszeństwa uchwalonych przez kraj na obecną sieć kolei lokalnych. Pozostaje tylko rezerwa około 10.000 zł. rocznie, co nie jest za wiele na nieprzewidziane wypadki. Komisya kolejowa jednak przypuszczała, a Sejm to zdanie przyjął, że przecież choć część wybudowanych kolei ziści nadzieje pokładane na obliczeniach rentowności tak, że pewna część procentów zostanie pokryta zwyczajami dochodów kolejowych i niecały ciężar gwarancyi spadnie na fundusz kolejowy. Przypuszczenie nie było zbyt optymistyczne, że z preliminowanych nadwyżek dochodów w wysokości przeszło 300 zł. wpłynie choć 78.000, czyli czwarta część, co by wystarczało na gwarancyę kapitału dla siódmej kolei Przeworsk-Bachórz. Komisya zatem uchwalając warunkowo budowę kolei Przeworsk-Dynów, miała intencję pozostać w ramach pierwotnej dotacyi funduszu kolejowego. Dziś jednakowoż, kiedy zagraża niebezpieczeństwo, że preliminowane dochody skutkiem monstralnych kosztów ruchu uszczuplone zostaną o 255.000 zł., ginie cała ta spodziewana nadwyżka, a kto wie, czy w pierwszych latach nie grozi nawet deficyt w razie, gdyby początkowy dochód nie był w stanie zapłacić nawet tylko kosztów ruchu.

Słusznie też Wydział krajowy, zorientowawszy się w nowej sytuacji, przyszedł do przekonania, że nie ma żadnej pewności, że gwarancya kapitału na linię Przeworsk-Bachórz zmieści się w dotychczasowej dotacyi funduszu kolejowego. Ale Komisya kolejowa nie może się zgodzić na sposób, w którym Wydział krajowy chciał załatwić wynikającą stąd trudność finansową, tj. upoważnieniem wstawienia do budżetu ewentualnego niedoboru funduszu kolejowego, któryby był spowodowany gwarancyą tej dodatkowej kolei.

Komisya kolejowa jest zdania, że jeżeli Sejm z góry przyjął system rocznej dotacyi funduszu zamiast wstawiania do budżetu kwot na gwarancyę poszczególnych kolei, to było w intencji utrzymania całej akcji kolejowej w pewnych ramach odpowiednich do sił budżetowych kraju, nie chcąc się narażać na skutki doraźnych uchwał, któreby mogły w danym wypadku zachwiać równowagą budżetową.

To co Wydział krajowy obecnie proponuje, jest właściwie niczem innym jak odstąpienie od systemu stałej rocznej dotacyi a zastąpienie systemem doraźnych uchwał na cele poszczególnych kolei. Gdyby się w praktyce raz przyjętej zrobiło wyłom choćby dla linii tak potrzebnej jak Przeworsk-Bachórz, to otwałyby się wrota dla całego szeregu innych projektów, może równie uzasadnionych. Komisya kolejowa sądzi, że lepiej jest zaproponować wprost podwyższenie dotacyi kolejowej, co by dozwoliło dalsze budowy potrzebnych linii. Wobec projektu Przeworsk-Bachórz, Kraków-Kocmierzów, kolei w powiecie przemysłańskim, projektów Jasło-Zmigród-Konieczna, Jasło-Dębica, Grybów-Zmigród, Borysław-Stebnik i innych, Komisya kolejowa jest zdania, że względy ekonomiczne stanowczo przemawiają za powiększeniem dotacyi kolejowej i przedkłada odpowiednie polecenie do Wydziału krajowego, który uwzględniając sytuację budżetową kraju, będzie w stanie ocenić, kiedy i w jakich rozmiarach to powiększenie da się uskutecznić.

Jako dodatkowy motyw do powzięcia takiej rezolucyi komisya może wskazać na nader energiczną akcyę w sprawie kolei lokalnych w innych krajach austriackich mianowicie w Czechach. Te ostatnie już posiadają przecież w stosunku do obszaru prawie trzy razy tyle kolei co Galicya. A jednak akcyja krajowa już obejmuje budowę 49 linii w długości 1321 kilometrów, z zapomogą krajową wyciągającą 42.890.000 zł. W obec tych cyfr nasze 280 kilometrów z kapitałem $6\frac{1}{2}$ miliona nader skromnie się przedstawiają.

Zaś co do kolei Przeworsk-Bachórz zauważyć trzeba, że uchwała zeszłoroczna była warunkowa, a mianowicie wymagała spełnienia dwóch warunków dotąd nie spełnionych t. j.

1) Wykazanie rentowności wystarczającej na oprocentowanie kapitału 1.800.000 zł. mającego być gwarantowanym przez kraj. Temu się nie stało zadość, albowiem cyfry przytoczone w sprawozdaniu Wydziału krajowego preliminarują czysty dochód tylko na 36.000 zł. zamiast wymaganej kwoty 78.000 zł. Na domiar są to cyfry dotąd nie sprawdzone przez krajowe biuro kolejowe. Ujemny jednak wynik tych badań także związany jest z kwestyą kosztów ruchu, które w powyższym rachunku są wstawione w cyfrze nader wysokiej 1.800 zł. na kilometr. W razie zmniejszenia kosztów ruchu rentowność by się stanowczo podniosła, przyczem trzeba zauważyć, że przedstawiono w ostatnich dniach ze strony fachowej nowe obliczenia rentowności znacznie korzystniejsze od obliczenia, na którym się opiera Wydział krajowy.

2) Zabezpieczenie $\frac{1}{3}$ funduszków nie objętych gwarancją krajową ze strony Rządu i stron prywatnych. Podług sprawozdania Wydziału krajowego Rząd w dotychczasowych pertraktacjach obiecał już 500.000 zł, w pięciu rocznych ratach po 100.000 zł. rocznie. Prywatni zgłosili ale dotąd nie zabezpieczyli kwoty 186.000 zł. Daleko więc jest jeszcze od kwoty wymaganej 900.000 zł. Jednakowoż komisya jest zdania, że mianowicie ze strony Rządu nastąpić powinna większa partycypacyę. Rząd powinien pamiętać, że kolej ta była pierwotnie proponowaną jako kolej wązkotorowa, co by się dało uskuteczyć za połowę kosztów. Ze względów strategicznych Rząd oparł się projektowi wązkotorowemu.

Ta decyzja Rządu powoduje powiększenie kosztów o blisko półtora miliona, a chce się przyczynić tylko kwotą 435.000 zł. Porównując te cyfry z zupełnie podobnym wypadkiem kolei Chabówka-Zakopane, gdzie Rząd, ażeby umożliwić budowę normalnego toru zamiast wąskiego toru, podniósł swoją subwencję z cyfry 235.000 na 1,535.000 zł., to wynika że kwota subwencji rządowej jest dotychczas stanowczo za mała. Co do udziału stron prywatnych to pewne wątpliwości zostały podniesione w Komisji kolejowej, czy wniosek Wydziału krajowego objęcia akcyi zakładowych za gwarancją hipoteczną odpowiednich procentów ze strony prywatnej. Modus ten był przewidziany w pierwotnym zarzysie organizacyjnym opracowanym przed czteru laty. Wprawdzie podobne zapewnienie zostało przyjęte ze strony powiatu nowotarskiego przy budowie linii Chabówka-Zakopane. Komisya kolejowa jest jednak zdania, że te dwa wypadki nie przedstawiają zupełnej analogii. W razie gwarancyi specjalnej powiatu kwota procentów zawsze może być wstawioną w budżet i ściągniętą z podatków, a zatem gwarancya jest zupełną i płynną. Przy gwarancyi hipotecznej na majątku prywatnym, nie ma ani zapewnienia płynności ani nawet bezpieczeństwa przed utratą kapitału, albowiem, jak doświadczenie instytucyi hipotecznych pokazuje, każdej chwili mogą być zaległe raty, a w razie przymusowej licytacji majątku cała suma może spaść z hipoteki.

Na podstawie tych zapatrywań Komisya, trwając przy swoim zeszłorocznem przekonaniu o potrzebie tej kolei, przyjęła rezolucyę polecającą Wydziałowi krajowemu przeprowadzenie dalszych pertraktacyi z Rządem i ze stronami interesowanemi i przedłożenie wniosków co do udziału kraju, jak tylko stan funduszu kolejowego na to dozwalać będzie.

W dalszym ciągu swoich obrad Komisya zastanawiała się nad organizacją krajowego biura kolejowego. Już przeszłego roku Sejm powziął rezolucyę polecającą Wydziałowi krajowemu uzupełnienie organizacyi biura kolejowego, czy to przez zaangażowanie odpowiednich sił, repartując koszta na poszczególne linie w budowie będące, lub też ostatecznie przez postawienie wniosków na obciążenie budżetu krajowego, gdyby potrzeba ku temu zachodziła.

W sprawozdaniu swoim Wydział krajowy tłumaczy, w jaki sposób organizacya może być wzmocniona bez obciążenia funduszu krajowego. Komisya kolejowa jednak, której członkowie zwiedzali rozrzucone, ciasne i niestosowne ubikacye biura kolejowego napchane inżynierami, urzędnikami i rysownikami w taki sposób, że nieraz po trzech przy tym samym stoliku pracować musi, i przeglądnąwszy podział agend, z którego się wykazuje, że najważniejsze czynności powierzone być muszą urzędnikom pracującym za diurnum, i przekonawszy się, że dotąd należyty podział agend i specjalizacya prac nie mogła być przeprowadzoną, obsta je przy swojej zeszłorocznej opinii, że nie należy wykluczać pewnego umiarkowanego obciążenia funduszu krajowego i ponawia dlatego swoją zeszłoroczną rezolucyę. W przekonaniu Komisyi, krajowe biuro kolejowe przeszło tego roku zaszczytnie przez ogniową próbę, ale nie należy nakładać obowiązków po nad siły i zbyt szczerze oszczędzać w takim wypadku, gdzie lada niedokładność lub zwłoka w opracowaniu planów, lada zwłoka lub nieregularność w odbiorze materyałów i w kontroli budowy może pociągnąć za sobą sto razy większe szkody.

Natomiast Komisya z zadowoleniem konstatuje, że zamiar Wydziału krajowego wspomniany w sprawozdaniu wypracowania norm przyjęcia i odprawy dla czasowo zaangażowanych urzędników podług praktykowanego przy towarzystwach kolei żelaznych, już przyszedł do skutku i odpowiednie normy już 28. stycznia aprobowane zostały. Na tej podstawie Wydział krajowy będzie w stanie usunąć większą część przedtem zaznaczonych niedostatków.

* * *

Oprócz powyżej wymienionych spraw Komisya obradowała na dwoma sprawami, dotyczącami kolei państwowych mających się budować w Galicyi.

1. Pojawił się w Sejmie wniosek posła Osuchowskiego i towarzyszy, ażeby wezwać Rząd do poprowadzenia rządowej kolei Lwów-Sambor-granica węgierska trasą Sambor-Staremiasto-Użok, oraz wpłynęła petycja powiatu liskiego, obstająca przy trasie Sambor-Berezna-Wołosate.

Wobec sprzecznego zapatrywania dwóch sąsiednich powiatów i niepewności na jaką linię się zgodzą oba rządy, węgierski i austriacki, Komisya kolejowa nie czuła się powołaną do rozstrzygnięcia meritum sprawy. Przyszła jednak do przekonania, że powiat turczański, a mianowicie miasto powiatowe Turka nader są upośledzone pod względem komunikacji kołowych, o które się od wielu lat bezskutecznie starają i której potrzeba już zeszłego roku została uznana uchwałą sejmową. Komisya też proponuje odpowiednie wezwanie do c. k. Rządu w przedmiocie połączenia miasta Turki odnogą z proponowaną koleją.

2) Petycja zbiorowa gmin powiatu Stryjskiego i Żydaczowskiego domagająca się przeprowadzenia linii Stryj-Chodorów po prawym brzegu Stryja a nie jak Rząd pierwotnie zamierzał po lewym brzegu równolegle z już istniejącą koleją Albrechta. Za poparciem Wydziału krajowego jakoteż Izby handlowej lwowskiej kolej państwowa przeprowadziła już studia co do trasy po prawym brzegu i ministerstwo oświadczyło gotowość do przyjęcia tej trasy, jeżeli z miejscowych środków zbierze się subwencya w kwocie 25.000 zł. na rzecz tejże kolei. Ponieważ jednak źródła miejscowe dostarczyły tylko 5.000 zł. petenci zwracają się do Sejmu o wypłacenie reszty 20.000 zł. z funduszów krajowych.

Komisya jednak jest mniemania, że motywy ekonomiczne przytoczone przez petentów takie są poważne, że państwo we własnym interesie winno poprowadzić kolej torem żądanym przez petentów. Żyzność i zasobność okolicy, potrzeba importu wapna dla ciężkich ziem żydaczowskich i stryjskich, zapasy rudy żelaznej, zakłady przemysłowe już istniejące i wielki handel bydłem, jakoteż ruch osobowy do miejsca pielgrzymkowego Kochawiny, wszystko zabezpiecza tej trasie niezaprzeczną wyższość nad trasą po lewym brzegu Stryja, wiodącą opodal już istniejącej kolei Albrechta i przecinającą okolicę ubogą i moczarowatą nie mogącą zasilić ani ruchu frachtowego ani osobowego. W obec tych niezaprzeczonych faktów komisya na razie nie widziała potrzeby angażowania funduszu krajowego tylko proponuje odpowiednią rezolucyę do c. k. Rządu.

Komisya kolejowa zatem wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Przyjmuje się do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności departamentu kolejowego.
2. Wzywa się c. k. Rząd, ażeby w celu zredukowania kosztów ruchu na kolejach lokalnych ułożył w porozumieniu z Wydziałem krajowym osobny regulamin ruchu dla kolei lokalnych.
3. W razie gdyby Rząd nie przychylił się do znakomitego obniżenia kosztów ruchu, upoważnia się Wydział krajowy do objęcia na próbę ruchu na takiej kolei, którą uzna za stosowne i co do której uzyska zezwolenie Rządu.
4. W przekonaniu że ze względu na potrzeby ekonomiczne kraju nie powinno się ograniczyć akcji kolejowej do rozmiarów dotacyi uchwalonej przed czterema laty, poleca się Wydziałowi krajowemu zbadać cyfrowo potrzebę dalszego rozwoju sieci komunikacyjnej i z uwzględnieniem sytuacji budżetowej przedstawić na przyszłej sesji wnioski co do rozmiarów i co do chwili dalszego podwyższenia dotacyi kolejowej.
5. Poleca się Wydziałowi krajowemu przeprowadzenie dalszych pertraktacyi z Rządem i ze stronami interesowanymi w celu zabezpieczenia $\frac{1}{3}$ części kosztów budowy preliminowanych na kwotę maksymalną 2.700.000 zł. i przedłożenia co do udziału kraju jaw tylko stan funduszu kolejowego na to dozwalać będzie.
6. Odstępuje się Wydziałowi krajowemu do zbadania i zdania sprawy petycyę w sprawie kolei Jasło Dębica, Grybów-Ropa-Żmigród.
7. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby organizacyę krajowego biura kolejowego uzupełnił w taki sposób, iżby ono mogło załatwiać nie tylko przeprowadzenie uchwa-

lonych już linii, lecz także badania dalszych projektów oraz ewidencję spraw taryfowych, będących w związku z interesami krajowymi, i zdał sprawę z wykonania tego polecenia na następnej sesyi, o ile to się da osiągnąć bez obciążenia funduszu krajowego, a przedstawił wnioski na wypadek, gdyby obciążenie budżetu okazało się potrzebne.

8. Wzywa się c. k. Rząd, żeby przy budowie linii Lwów-Sambor-granica węgierska zapewnił równocześnie połączenie miasta Turki z powyższą koleją.

9. Wzywa się c. k. Rząd, ażeby przy budowie linii Stryj-Chodorów poprowadził trasę prawym brzegiem rzeki Stryja.

Niniejszem sprawozdaniem załatwione są petycje Nr. 690, 1.524, 1,568 i 1.581.

Lwów dnia 17. lutego 1898.

Zastępca przewodniczącego:

J. Meciński.

Sprawozdawca:

Szczepanowski.