

Aleg. 193.

Sprawozdanie

komisji kolejowej w przedmiocie ustawy o kolejach lokalnych.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie popierania kolei lokalnych przez kraj, uchwałą Wys. Sejmu z dnia 26. kwietnia 1893 komisji kolejowej do zbadania i sprawozdania przekazane i załączone doń alegata, wyczerpująco przedstawiają przebieg tych wszystkich czynności które Wydział krajowy w wykonaniu uchwały Wys. Sejmu z 29. Listopada 1890 przeprowadził aż do tej chwili, w której Wys. Sejmowi projekt ustawy krajowej o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych przedstawia.

W przekonaniu, że dobre i dostateczne środki komunikacji są jednym z głównych czynników rozwoju ekonomicznego kraju, Wysoki Sejm i Wydział krajowy od chwili wprowadzenia samorządu a względnie od czasu objęcia spraw komunikacji w zarząd kraju w roku 1868, na podniesienie środków komunikacyjnych zawsze szczególną zwracał uwagę.

Smutny był stan komunikacji w Galicyi w roku 1868, tem smutniejszy, że inne kraje koronne już, jak na ten czas, dostatecznymi a przeważnie ze środków państwowych powstałymi drogami były zaopatrzone.

W Galicyi istniały w roku 1868 tylko dwie główne drogi eraryalne przeryzające kraj od zachodu ku wschodowi, trakt wiedeński i podkarpacki z pewnymi nielicznymi odnogami na północ i południe a oprócz tego tak zwane drogi cyrkularne (Kreisstrassen) budowane kosztem okolicznych mieszkańców, przyjęte w roku 1868 w poczet dróg krajowych, które licho budowane i utrzymywane, z powodu koniecznej rekonstrukcyi były raczej ciężarem funduszu krajowego niż stosunkom miejscowym odpowiednim środkiem komunikacji.

Dzięki wielkim wysileniom kraju udało się w komunikacji krajowej ład zaprowadzić. Od roku 1868 aż do dnia dzisiejszego wydał kraj na budowę, przebudowanie i utrzymanie dróg krajowych, na zarząd i na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych po odtrąceniu wszystkich dochodów z myt i t. p. 15,620.908 zł. nie licząc wartości prestacyi dla dróg gminnych i dodatków powiatowych.

Pod względem zaś kolei, to gdy inne kraje, jak Austria, Czechy, Morawa już w r. 1868 do ówczesnych stosunków handlowych i ekonomicznych zastosowaniami liniami kolejowymi były zaopatrzone, w Galicyi istniała tylko część linii kolei Karola Ludwika, z Krakowa do Przemyśla. I późniejsze lata nie poprawiły tego stanu. Dokończono wprowadzić linie ze

Lwowa do Podwołoczysk i Czerniowiec, zbudowano dwie linie strategiczne Przemysł-Łupków i Tarnów-Leluchów, lecz podczas gdy w innych krajach koronnych rozpostarto gęstą sieć kolejową, jak np. w zachodniej i północnej części Czech, w Austrii niższej i t. p., gdy budowano koleje z najrozmaitszych powodów, gdy koszta budowy bywały przez sposób finansowania nadzwyczaj wysokie a i te często nie wystarczały, Galicya mimo ciągłych i usilnych nalegań i starań ani jednej linii kolejowej, ekonomiczną potrzebą kraju spowodowanej, osiągnąć nie mogła.

Dopiero po roku 1881 zwrot pomyślny nastąpił. Przedsiębiorstwa kolei Karola Ludwika i Czerniowieckiej zbudowały i dla względów strategicznych i dla podniesienia ruchu na swych liniach, koleje do Belzca, do Sokala i do Nadbrzezia, a z powodu stosunków politycznych i między państwowych powstały znaczne linie kolei strategicznych, jak kolej transwersalna, kolej ze Stryja do Ławocznego i ze Stanisławowa do Woronianski, jakkolwiek zaprzeczyć się nie da, że linie te, chociaż ze względów strategicznych były budowane, także dla ekonomicznego rozwoju kraju mają niezawodnie pewne znaczenie, i dlatego kraj je z radością powitał, to jednak nie mają one takiego doniosłego znaczenia, jakieby miały, gdyby linie i trasy li tylko z powodów ekonomicznych budowano i wyznaczano. Powołujemy się w tym względzie na słowa JE. Ministra handlu, który broniąc przedłożenia rządowego co do kolei wschodnio-galicyskich, następujące wyrzekł słowa: „To jest właśnie tych strategicznych linii właściwością, że względy które wywołały ich budowę, także na trasę wpływ mają, i że ta trasa ekonomiczne interesa na boku zostawia a tylko jest nadzieja, że za pomocą kolei lokalnych te ekonomiczne względy przyłączone zostaną do względów ogólnie państwowych“.

Pierwsza linia kolejowa li tylko ze względów ekonomicznych i na usilne staranie kraju powstać mająca, jest linia kolei wschodnio-galicyskich, przez radę państwa uchwalona, a Najwyższą sankcyą zatwierdzona. Wdzięczność i uznanie wyraża kraj c. k. Rządowi, że mimo licznych trudności umożliwił przyjsie do skutku tej linii zasiłkiem państwowym 10 milionów zł. a. w., — uznanie ciałom ustawodawczym, które uchwalając ustawę, tem samem stwierdziły, że tylko we wzajemnem uznaniu potrzeb ekonomicznych leży rękojmia dobrobytu państwa i kraju.

Galicya posiada obecnie 2600 kilometrów kolei żelaznych pierwszorzędnych (Hauptbahne) zbudowanych jak wyżej powiedziano bądź dla względów strategicznych i politycznych państwa, bądź dla stosunków handlowych z innymi państwami i krajami. Kolei żelaznych zbudowanych li tylko ze względów miejscowych, kolei lokalnych we właściwym słowa znaczeniu, żadnej nasz kraj nie posiada prócz kilku kilometrów do kopalni nafty w Kołomyjskiem, bo nawet kolei tak zwanej podolskiej budować się mającej, chociaż ze względów ekonomicznych powstałej jako kolei lokana uważać nie można.

A właśnie w naszym kraju potrzeba kolei lokalnych więcej niż gdzie indziej czuć się daje. Należy bowiem istniejące kolei strategiczne uczynić służebnymi interesom gospodarstwa krajowego, należy przy obecnem systemie państwowej administracyi kolejowej (osobliwie w naszym kraju) te koleje państwowe uczynić rentownymi, nie przez podnoszenie taryf przewozowych, gdyż kolej tylko dla przedsiębiorstwa prywatnego może być celem, dla państwa zaś musi być środkiem, lecz rentownymi je uczynić za pomocą zwiększonego ruchu, za pomocą tych żyłek organizmu krajowego, które użyźniają główne arterye. A stać się to może jedynie pod względem dróg przez drogi powiatowe i dojazdy kolejowe, pod względem kolei przez koleje lokalne.

Uznały to i inne kraje koronne, pomimo że główne koleje budowano tam ze względów ekonomicznych i że obok tych głównych kolei już teraz istnieje znaczna ilość kolei czysto lokalnych, i wszelkie wysilenia tych krajów ku temu dążą; uznał to c. i k. Rząd ustawami państwowymi specjalnie dla poparcia budowy kolei lokalnych wnoszonemi, jak ustawa z d. 17. czerwea 1887 Dz. P. P. Nr. 81., której moc obowiązująca gaśnie z końcem bieżącego roku.

Tę potrzebę uznała i Izba deputowanych Rady państwa, uchwalając w ciągu sesji roku 1893 subwencje dla rozmaitych linii kolei lokalnych, wezwania do Rządu o poparcie licznych linii tego rodzaju, wreszcie uchwalając jednomyślnie następujące rezolucje:

Wzywa się c. i k. Rząd usilnie ażeby:

1. w drodze ustawodawstwa państwowego unormował rozszerzenie i pomnożenie subwencji i ułatwień dla budowy kolei lokalnych,

2. by użył stosownych kredytów gwoźli zabezpieczenia przyjscia do skutku kolei lokalnych potrzebnych (bauwürdigen), by po przeprowadzonym badaniu zdecydował o projektach przedłożonych, i by przez czynny współdziałanie popierał roboty interesentów przy odnośnych kolejach.

3. by wziął pod ścisłą rozwagę systematyczne uzupełnienie sieci kolei lokalnych, i o tem Izbie deputowanych Rady państwa w jesieni bieżącego roku zdał sprawę.

W innych krajach koronnych przysły do skutku ustawy krajowe co do poparcia przez kraj budowy kolei lokalnych a mianowicie:

w wyższej Austrii ustawa z dnia 14. lutego 1889;

w Styrii ustawa z dnia 11. lutego 1890;

w Czechach ustawa z dnia 17. grudnia 1892;

a że te starania krajów nie zostały bez skutku wynika z następującego wykazu kolei lokalnych Styryjskich od dnia 11. lutego 1890:

K o l e j	Długość w kilo- metrach	Koszt ogólny zł.	Koszt 1 kilo- metra	Subwencja państwowa akcje pierwszeństwa	Subwencja krajowa akcje zakładowe	Inter- senci akcje zakładowe	Uwaga
Radkersburg Luttenberg	25.7	850.000	33.100	. . . . .	170.000	130 000	
Fürstefeld Hartberg	38.8	1,813,000	46.700	750.000	250 000	188.000	
Pöltzbach Gonobitz	15.0	350.000	23.300	. . . . .	. . . . .	. . . . .	zbudowana przez kraj
Wieselsdorf Stein	11.5	270.000	23.500	. . . . .	. . . . .	. . . . .	dto
Kapfenberg Seebach	22.6	700 000	31 000	. . . . .	. . . . .	. . . . .	dto
Murthalbahn	75 0	2,340.000	31 200	akcje zakładowe 400 000	akcje pier- wszeństwa 1,280 000 ks. Salzburg 80.000	480.000	

Taką to ustawę dla naszego kraju wniósł Wydział krajowy, która jest przedmiotem niniejszego sprawozdania.

Cel tej ustawy jest: obudzić interes powiatów, okolic, grup pojedynczych przemysłowych lub dospodarskich do budowy kolei lokalnych i wznieść przekonanie, że w takim razie pod pewnymi warunkami na poparcie kraju liczyć mogą.

Główne zasady ustawy są następujące:

1. Kraj będzie popierał budowę niższorzęzonych kolei żelaznych środkami krajowymi, jeżeli potrzeba i użyteczność takich kolei przez Sejm uznana zostanie.

2. Dla osiągnięcia takiego poparcia jest niezbędnym warunkiem przyczynienie się stron interesowanych do kosztów budowy.

3. Sejm w każdym poszczególnym wypadku orzeka, czy, w jaki sposób i w jakiej mierze tego poparcia udzieli.

4. Sejmowi, względnie Wydziałowi krajowemu waruje się nadzór i ingerencya we wszystkich kolejach lokalnych, które poparcie materialne od kraju otrzymały.

Wreszcie co do analogii obecnie proponowanej ustawy z innymi podobnymi ustawami nadmieniamy, że istnieje zupełna analogia co do celu, zasad i ustroju ustawodawczego, jednakże zachodzą i zachodzić muszą różnice co do sposobu poparcia przez kraj, mając na względzie rozmaitość stosunków finansowych i ekonomicznych pojedynczych krajów.

Co do pojedynczych paragrafów ustawy komisya kolejowa niektóre zmiany proponuje: w paragrafie pierwszym lit. C) opuścić słowa „w jakikolwiek inny sposób a w szczególności także“.

Sposoby popierania kolei lokalnych wyraża §. 1. taxative jako regułę i orzeka, że te trzy tamże wzmiankowane sposoby jako główne i jak na teraz najodpowiedniejsze uważa.

Pozostawienie eliminowanych wyrazów sprowadziłoby zamęt pojęć i najrozmaitsze tłumaczenia — czego w ustawie unikać należy.

Ażeby jednak Wys. Sejmowi w poszczególnych wypadkach pozostawić możliwość użycia także innego sposobu poparcia według może wyjątkowych a uwzględnienia godnych stosunków, eliminowane z §. 1. słowa w §. 3. właściwe miejsce znaleźć powinny.

Z powodu rozmaitych motorów przy tramwajach, komisya przy exemplifikacyi kolei niższorzędnych w §. 1. po słowie: „tramwajów“, wypuszczenie słowa: „parowych“ proponuje.

W §. 5. zachodzi omyłka w tłumaczeniu lub druku, gdyż i z natury rzeczy i z analogii z wszystkimi innymi podobnymi ustawami wynika, że tutaj nie „część akcyj zakładowych“, lecz: „część kapitału akcyjami zakładowemi pokrytego“ rozumianą być powinna i dla tego komisya inną stylizacyę §. 5. zaleca.

Komisya kolejowa proponuje opuszczenie całego §. 8.

Pierwsza część tego paragrafu, orzekająca, że postanowienia ustawy krajowej z dnia 23. stycznia 1891 L. 20 Dz. u. k. mają być zastosowane także do kolei niższorzędnych jest zbyt — wynika to bowiem jasno z §. 1. rzeczonyj ustawy, zaś druga część proponowanego §. 8. — zwalniająca przedsiębiorstwa kolei lokalnych od obowiązku stosownego utrzymania części drogi przez siebie zajętej, nastęrczyłaby osobliwie przy drogach powiatowych i gminnych powodów do licznych skarg i nieporozumień bez znacznej korzyści dla kolei, a z krzywdą dla powiatów i gmin. Zresztą to co Wydział krajowy proponuje może nastąpić n. p. przy drogach powiatowych w drodze obopólnego porozumienia przy rokowaniach i pertraktacyach w każdym szczególnym wypadku.

W §. 10. proponuje komisya dodać między pierwszym a drugim ustępem jeszcze następujący:

Datki na kolej lokalną do których zobowiążą się powiaty lub gminy, mają być corocznie wstawiane w budżet powiatowy lub gminny.

Paragraf 11. co do treści niezmienny proponuje komisya w odmiennej stylizacyi.

Jednocześnie i w związku z ustawą proponuje Wydział krajowy szereg uchwał, które komisya kolejowa z małemi zmianami do przyjęcia zaleca.

Roczną dotacyę na cele popierania kolei niższego rzędu w wysokości 300.000 przez 30 lat uważa komisya za odpowiednią. — Sejm styryjski na podobny cel tworzy fundusz 10 milionowy przez krajową pożyczkę kolejową — przeznaczają do tego funduszu i inne wpływy i normuje tegoż użytek, trwanie i ewentualne rozwiązanie.

Wydział krajowy proponuje zamiast doraźnego znacznego uposażenia takiego funduszu roczne dotacje, z jednej strony nie obciążające zbyt znacznie funduszu krajowego, z drugiej strony dostateczne, by zapewnić poważny rozwój kolei lokalnych w kraju. Każdorazową ustawą (§. 2) zawarowana decyzja Wys. Sejmu, opinia zasiągnięta rady kolejowej, ingerencja Wydziału krajowego i kautele w ustawie zawarte, współdział państwa i interesowanych stron w kapitale budowy, są dostateczną gwarancją, że kraj poprze tylko koleje potrzebne i użyteczne, tak, że nawet obawa zbudowania kolei nie pokrywającej kosztu eksploatacyi miejsca mieć nie może.

Komisja kolejowa sądzi, że jest koniecznie wskazaniem, by te roczne dotacje kraju, i inne wpływy możliwe tworzyły osobny fundusz krajowy, niezależnie od ogólnego funduszu krajowego i w tym celu rezolucye Wys. Sejmowi do przyjęcia zaleca.

Rzeczą będzie Wydziału krajowego w swoim przedłożeniu przedstawić Wysokiemu Sejmowi plan co do zasobów, administracyi, rachunkowości i t. p. tego funduszu.

Gdy bank krajowy także do współdziałania w tej akcji jest powołany, odpowiednią rezolucyę Wydział krajowy i komisja proponuje.

Nie podlega wątpliwości, że czynności Wydziału krajowego przez inaugurowaną akcyę co do kolei niższorzędnych znacznie powiększonymi zostaną. Z tego zapatrywania się wychodząc i inne kraje koronne w swych ustawach, nie wchodząc w szczegóły postanowiły utworzenie przy Wydziale krajowym biura krajowego kolejowego (Landeseisenbahnamt) — jak §. 9. ustawy styryjskiej.

I Wydział krajowy podobne kiuro kolejowe proponuje. Komisja, uznaje potrzebę utworzenia takiego biura — lecz odmienną od Wydziału krajowego rezolucyę do przyjęcia zaleca, nie radzi bowiem już teraz decydować o organizacyi, liczbie osób i t. p. takiego biura.

To powinno być wynikiem doświadczenia, okazanej potrzeby i dojrzałej rozwagi.

Dlatego komisja ogranicza się tylko na wezwaniu Wydziału krajowego by w stosownym czasie przedłożył Wysobiemu Sejmowi projekt organizacyi takiego biura, tegoż składu i agend w pojedynczych ustępach należycie motywowany. — Nim to jednakże nastąpi, ze względu, że po wejściu w życie ustawy czynność Wydziału krajowego względnie dep. IV. jnż w bieżącym roku znacznie się zwiększy, przeznaczają się jako kredyt dodatkowy na rok 1893 ryczałt do wysokości 5.000 zł. — do wyrachowania przy budżecie — i nim stanowczo biuro kolejowe będzie utworzone, ma Wydział krajowy przedkładając budżet, potrzebne z powodu tych czynności na rok budżetowy kwoty w budżet wstawiać.

Potrzebę utworzenia krajowej rady kolejowej komisja uznaje i tak odnośną rezolucyę jak też proponowany przez Wydział krajowy statut organizacyjny takiej rady bez zmiany Wysokiemu Sejmowi do przyjęcia zaleca.

Ustawa państwowa o kolejach lokalnych z 17. czerwca 1887 Dz. u. p. Nr. 81 z dniem 31. grudnia 1893 traci swą moc obowiązującą i w najbliższej sesyi rady państwa nowa ustawa ma być uchwaloną.

Ażeby ta ustawa odpowiadała tym zamysłom któremi Wysoki Sejm uchwalając ustawę o poparciu kolei lokalnych jest powodowany, potrzebne są w tej państwowej ustawie pewne postanowienia, których w obecnie obowiązującej nie ma, a które są konieczne jeżeli na podstawie ustawy krajowej i w związku z nią powziętych uchwał Wys. Sejmu, wysilenia które kraj dla podniesienia stanu komunikacyi, dla wytworzenia sieci kolei lokalnych czynić zamierza nie mają się stać bezskutecznymi.

W tym celu Wydział krajowy wniósł rezolucyę zawierającą szereg odmian pożądaných w uchwalić się mającej państwowej ustawie.

Komisja kolejowa przyjmuje te rezolucye w całości jako przyszłą dyrektywę dla krajowych członków Rady państwa i takową Wys. Sejmowi z małemi odmianami w art. V. lit. e. i w artykule VI. do uchwały proponuje.

W artykule V. lit. e) słusznem jest, w razie gdyby to było przez c. k. Rząd wymaganem, ograniczyć to zniesienie opłat stemplowych w tym kierunku, by przynajmniej ono tak długo trwało, póki własne dochody kolejowe nie wystarczą na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego.

W artykule VI. ustępie drugim wypowiedziana jest zasada, że dążyć należy do tego by koleje lokalne nie były pociągane do kosztów nowych budowli i do przebudowań na stacjach złączenia, przeznaczonych do wspólnego z główną koleją użytku.

Zaprzeczyć się nie da, że mogą zająć wypadki, że te koszta nowych budowli i przebudowań będą tak wysokie, iż niepozostawałyby w żadnym stosunku z dochodami, jakieby kolej lokalna przysparzała głównej kolei. Komisya jednakże nie zmienia w tym względzie propozycyi Wydziału krajowego, pozostawiając osądzenie tej okoliczności członkom krajowym Rady Państwa tem bardziej, że w poszczególnych wypadkach pewne ograniczenie w tym względzie bądź przy wydaniu koncesyi bądź przy kolejach lokalnych, przez Państwo subwencyonowanych, przy wymiarze tej państwowej subwencji nastąpić może.

Co do ustępu 3. i 4. art. VI. komisya zauważa, że z powodu ułatwień w tych ustępach zawartych nie należy na główne koleje państwowe lub prywatne nakładać obowiązku zwiększenia taboru, materiałów, inwentarza, rozszerzenia warsztatów i t. p.

W ustępie 5. proponuje komisya wstawić słowa: „i oddana“ — co jest słusznem i w interesie kolei lokalnych.

Z tych wszystkich tu przytoczonych wywodów komisya kolejowa wnosi:

I.

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony % projekt ustawy o popieraniu kolei żelaznych niższorzędowych.

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 z lania 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 rzeczony 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. Upoważnia się Wydział krajowy do utworzenia krajowej Rady kolejowej jako organu doradczego Wydziału krajowego na podstawie załączonego % statutu organizacyjnego.

2. Poleca się Wydziałowi krajowemu, by w stosownym czasie w celu zaprowadzenia krajowego biura kolejowego przy Wydziale krajowym przedłożył Sejmowi projekt składu, organizacji i zakresu działania krajowego biura kolejowego.

Jeżeli z powodu wejścia w życie ustawy o popieraniu przez kraj kolei niższorzędnych czynności Wydziału względnie Dep. IV. już w roku bieżącym zwiększą się o tyle, że załatwieniu tych czynności obecnie do dyspozycyi będące siły Wydziału kraj. nie podołają udziela się Wydziałowi krajowemu dodatkowy kredyt aż do wysokości 5.000 zł. na rok 1893 — w celu przyjęcia potrzebnych sił.

IV.

Wysoki Sejm raczy uchwalić następującą rezolucję :

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 umożliwione, 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 stosowanie taryf do zmiennych konjunktur handlu.

3. Do artykułu V. lit. a).

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

4. Do artykułu V. lit. e).

Opłata 3%-wej należności stemplowej od biletów jazdy powinna być przy kolejach lokalnych przynajmniej na tak długo zniesioną, póki własne dochody kolei nie wystarczą na oprocentowanie i amortyzację kapitału zakładowego.

5. Do artykułu VI.

Koleje lokalne powinny być przy objęciu ich eksploatacji 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 budowy 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 eksploatacji, materiałów użytkowych, jakoteż przedmiotów inwentarza, a nadto winny wykonywać dla nich za zwrotem własnych kosztów wszelkie naprawy w swoich warsztatach, tudzież używać im personelu potrzebnego do służby eksploatacji za wynagrodzeniem zwyczajnych poborów tegoż personelu.

Ewentualne przeładowanie towarów z kolei lokalnej na stacjach złączenia powinno być uskutecznionem przez kolej 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 i oddaną 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 rozważę 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 eksploatacyi 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 eksploatacyi kolei wystarczać będą przynajmniej na pokrycie własnych kosztów eksploatacyi 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.

V.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Petycyę L. 123., 193., 571 — udziela się Wydziałowi krajowemu do załatwienia.

We Lwowie 7. maja 1893.

Zastępca przewodniczącego:

J. Męciński.

Sprawozdawca:

Ap. Jaworski.

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 ruchu, użytecznych i potrzebnych ze względu na interesa kraju:

- a) przez udzielanie oprocentowanych pożyczek;
- b) przez objęcie na kraj akcji 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 udzielone jeżeli:

- a) Sejm krajowy stwierdzi uchwałą swą, iż zamierzona budowa 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 udziałami swymi co naj-

§. 1.

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

- a) przez udzielanie oprocentowanych pożyczek;
- b) przez objęcie na kraj akcji przedsiębiorstwa kolejowego;
- c) przez przeprowadzenie we własnym zarządzie budowy kolei.

§. 2.

Niezmieniony.

mniej $\frac{1}{3}$ nominalnej wartości kapitału zakładowego odnośnej kolei, a to bądź ą fond perdu, bądź w zamian za objęcie akcyi zakładowych w pełnej ich nominalnej wartości, lub też jeśli w formie prawomocnej zobowiążą 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 kraju i oznaczy miarę pieniężnego udziału kraju w przedsiębiorstwie, kierując się przytem zasadą, iż *kraj o tyle* tylko ma się przyczyniać do finansowego poparcia budowy 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.

§. 3.

Sejm krajowy określi w każdym szczególnym wypadku, czy budowie kolei niższorzędnej ma być udzielone poparcie kraju w myśl §. 1. lit. a), b), c), lub w jakikolwiek inny sposób i oznaczy miarę pieniężnego udziału kraju w przedsiębiorstwie.

Kraj o tyle i t. d. jak w przedłożeniu Wydziału krajowego.

§. 4.

Niezmieniony.

§. 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 nie ma uwłaczać prawom państwa do wykonywania nadzoru zawarowanego 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 (eksploatacy) 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 eksploatacyą, zawartej między zarządem kolei państwowych a Wydziałem krajowym, lub między tymże zarządem a zarządem odnośnej kolei niższorzędnej, w tym ostatnim wypadku za zatwierdzeniem 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 niezostały utworzone (§. 5.) osobne towarzystwa akcyjne.

§. 5.

Osobne towarzystwa akcyjne mają być utworzone dla tych kolei niższorzędnych, dla których kapitał budowlany będzie zgromadzony w ten sposób, iż część tego kapitału akcyami zakładowemi przedsiębiorstwa przez interesowanych lub państwo przyjętemi, pokrytą zostanie.

Siedziba i t. d.

§. 6.

Niezmieniony.

§. 7.

Niezmieniony.

§. 8.

Postanowienia ustawy z dnia 23. stycznia 1891 roku (Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 20) o używaniu dróg publicznych nierządowych do budowy kolei żelaznych i prowadzenia na nich ruchu, oraz do innych celów powszechnej użyteczności, stósowane będą do kolei niższorzędnych, które za poparciem kraju w myśl postanowień 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 ponoszenia kosztów zarządzenia osobnych środków, mających na celu zapobieżenie niebezpieczeństwom i przerwom w komunikacji publicznej na tych drogach.

§. 9.

Akcyje pierwszeństwa kolei budowanych na podstawie postanowień niniejszej ustawy dają prawo żądania 4% dywidendy przed akcjami zakładowemi.

Akcyje pierwszeństwa i akcyje zakładowe, objęte przez kraj w myśl postanowień niniejszej ustawy (§. 1.), nie mogą być pozbywane 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 niższorzędnych, budowanych w zarządzie kraju, zobowiązały się strony interesowane (§. 2.), winny być w ciągu miesięcy 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 drodze egzekucji politycznej.

§. 8.

O d p a d a.

§. 8. dawniej 9.

Niezmieniony.

§. 9. dawniej 10.

Oznaczone rachunkowo kwoty datków, do których płacenia na rzecz kolei niższorzędnych, budowanych w zarządzie kraju, zobowiązały się strony interesowane (§. 2.), winny być w ciągu miesięcy 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.

Datki na kolej lokalną do których zobowiążą się powiaty lub gminy, mają być corocznie wstawiane w budżet powiatowy lub gminny.

Zaległe datki stron będą na żądanie Wy-

działu krajowego ściągane od powiatów, gmin i jednostek interesowanych w drodze egzekucji politycznej.

§. 11.

Bank krajowy Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem jest w zasadzie powołanym do pośredniczenia w dostarczaniu funduszków 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 budowy 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, pertraktacye i narady, w celu zapewnienia

§. 10. dawniej 11.

Subwencya krajowa przyznana przez Sejm krajowy na budowę kolei, będzie w ratach rocznych wstawiana w preliminarz budżetu krajowego, który obejmować będzie także odpowiednie dla nich pokrycie.

Bank krajowy Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem jest w zasadzie powołanym do pośredniczenia w dostarczaniu funduszków potrzebnych do popierania budowy kolei żelaznych.

§. 11. dawniej 12.

Niezmieniony.

§. 12. dawniej 13.

Niezmieniony.

nia budowy kolei żelaznych w myśl niniejszej ustawy; zawierać wstępne umowy z interesowanymi, z przedsiębiorcami 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 stesownie 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, tyjących 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 Wydziału krajowego.

§. 17.

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

§. 13. dawniej 14.

Niezmieniony.

§. 14. dawniej 15.

Niezmieniony.

§. 15. dawniej 16.

Niezmieniony.

§. 16. dawniej 17.

Niezmieniony.

Statut organizacyjny galicyjskiej krajowej Rady kolejowej.

§. 1. Skład tejże.

Krajowa Rada kolejowa składa się z 14 członków pod przewodnictwem Marszałka krajowego lub zastępcy, wyznaczonego przezeń 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. Ścisłejszy 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 jednakowoż, 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 fachowe Wydziału krajowego.

W posiedzeniu 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.

Członkom zamiejscowym przysługują dyety (w stosunku 5 zł. 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 kwestyach 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.

W razie 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.

