

We Lwowie, dnia 2. maja 1900.

Aleg. 160

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 16. listopada 1898 do 10. listopada 1899 r. i o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie pokrycia zwiększonych kosztów budowy kolei lokalnych Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno.

Wysoki Sejmie!

Pierwszy period działalności krajowej na polu popierania budowy kolei lokalnych się skończył. Za uchwaloną roczną dotacją 600.000 koron aż do końca roku 1900 przyczynił się kraj i umożliwił wybudowanie 5. kolei, a mianowicie:

kolei Borki Wielkie-Grzymałów o długości 31·6 km. gwarantując pożyczkę w kwocie 1,200.000 koron, przy ogólnie potrzebnym kapitale 1,800.000 koron;

kolei Trzebinia-Skawce o długości 55 km., gwarantując pożyczkę w kwocie 3,320.000 koron i biorąc akcyi pierwszeństwa za 266.000 koron przy ogólnym kapitale pierwotnie 5,000.000, który wzrośnie do 6,300.000 koron;

kolei Chabówka-Zakopane o długości 43·4 km. gwarantując pożyczkę w kwocie 2.260.000 przy ogólnym kapitale 5,800.000 koron;

kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, o długości 111·9 km., gwarantując pożyczkę 5,200.000, przy ogólnym kapitale pierwotnie 7,800.000, który wzrośnie do 8,740.000 koron i

kolei Piła-Jaworzno, o długości 22·3 km, gwarantując pożyczkę w kwocie 928.000 koron, przy ogólnym kapitale 1,392.000, który wzrośnie do 1,732.000 koron.

Oprócz tego poparł kraj kolej Łupków-Cisna, biorąc akcyi pierwszeństwa za kwotę 930.000 koron, przy kapitale ogólnym 1,400.000 koron i kolej Kraków-Kocmyrzów biorąc akcyi zakładowych za kwotę 200.000 koron, przy kapitale ogólnym 2,340.000 koron.

W ten sposób powstało 263·2 klm. nowych kolei lokalnych wybudowanych za imienny ogólny kapitał 24,532.000 koron, a przyczynienie się kraju, bądźto przez zakupno akcyi, bądź przez gwarancję obligacyi wynosi 13,374.000 koron. Strony prywatne złożyły kapitał 5,512.000 koron, a c. k. Rząd 5,646.000 koron.

Do tego dodać jeszcze należy bezzwrotne subwencje, udzielone c. k. Rządowi na rzecz kolei Chodorów-Podwysokie 2,000.000 koron i na rzecz kolei Przeworsk-Rozwadów 500.000 koron.

Jeżeli chcemy zestawić preliminarz funduszu kolejowego, to musimy podzielić wydatki roczne na trzy kategorie:

A. Wydatki, które do roku 1968 bezwzględnie obciążać będą fundusz kolejowy a mianowicie raty na spłacanie pożyczki imieniem kraju zaciągniętej na pokrycie subwencji bezzwrotnych wnoszą one rocznie	108.846 kor. — gr.
B. Wydatki, które prawdopodobnie przez dłuższy czas ciężać będą na funduszu kolejowym. Są to raty na pokrycie wpłat, uczynionych na zakupno akcji. Wynoszą one rocznie	66.862 » 44 »
C. Wydatki na oprocentowanie gwarantowanych przez kraj obligacji w rocznej kwocie	563.521 » 32 »
Razem .	739.239 kor. 76 gr.

Wydatki pod C. przytoczone będą w pierwszym rządzie pokrywane z dochodów *netto* poszczególnych kolei. Dziś jednak trudno bardzo oznaczyć w jakiej mierze to nastąpi, gdyż wszystkie te koleje dopiero bardzo niedawno zostały otwarte i mamy przed sobą wyniki za bardzo krótki period. Można się spodziewać, że rezultat nie będzie z nadto ujemny i że dochody tych kolei pokrywając same choćby znaczniejszą część wydatków tej kategorii dadzą możliwość uważania odpowiedniej części funduszu kolejowego za zwolnioną od zobowiązań, a przez to samo wytworzy się kapitał na popieranie budowy nowych linii.

Na razie ostrożność jest wskazana, gdyż nie tylko brak nam pewnej podstawy do obliczenia prawdopodobnych dochodów, ale i doświadczenie uczy, że w pierwszych latach koleje trudniej się rentują. Muszą one przejść także przez dziecięce słabości, niejedno trzeba ciągle naprawiać, niejedną nową a pierwotnie nieprzewidzianą nakład zrobić, nim się wejdzie w stosunki normalne.

Dotychczas znane wyniki przedstawiają się w sposób następujący :

Kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów.

W y c i ą g

z rachunków eksploatacyjnych od otwarcia ruchu 12. sierpnia 1897
po koniec roku 1899.

Przychód.

	1897.	pojedynczo koron	ogółem
Z przewozu osób cywilnych		8.389·74	
» » wojskowych		476·88	
» pakunków		146·64	
» przesyłek pospiesznych		270·34	
» » towarów zwykłych		25.102·18	
» dochodów różnych		7·12	
Razem .			34.392·90

1898.

	koron	
Z przewozu osób cywilnych	23.688·06	
» » wojskowych	155—	
» pakunków	312·35	
» przesyłek pospiesznych	422·48	
» » towarów zwykłych	81.197·72	
» dochodów różnych	230·52	106.006·13
Zwrócono wykazaną różnicę za r. 1897		1.619·10
Razem		107.625·23

1899.

Z przewozu osób cywilnych	24.168·30	
» » wojskowych	1.357·50	
» pakunków	383·87	
» przesyłek pospiesznych	2.230·43	
» » towarów zwykłych	60.872·96	
» dochodów różnych	646·16	89.659·22

Zwrócono znalezione różnice za rok 1898:

a) z dochodów	13.454·66	
b) z wydatków	1.115·76	14.570·42

Razem 52.114·82

Przy sprawdzeniu rachunków za rok 1899 znaleziono różnicę w kwocie 12.510·16

Ogólna różnica od 12. sierpnia 1897 po koniec roku 1899 28.699·68

Rozchód.

1897.

Na utrzymanie konserwacji	7.656·34	
» » ruchu	4.635·06	
» parowoźnictwa	8.176·58	
Na wydatki różne	344·50	20.812·48
Pozostaje nadwyżka	13.580·42	
Razem j. w.	34.392·90	

1898.

Na utrzymanie konserwacji	25.468·66	
» » ruchu	16.861·48	
» » parowoźnictwa	28.298·84	
» » zarządu ogólnego	4.764·04	
Na wydatki różne	6.865·06	
Razem	82.258·08	
Pozostaje nadwyżka	25.367·15	
Razem j. w.	107.625·23	

1899.

	koron
Na utrzymanie konserwacyi	17.806·98
„ ruchu	15.778·04
» parowoznictwa	28.553·84
„ utrzymanie zarządu ogólnego	3.106·92
Na wydatki różne	11.557·68
Razem	<u>76.803·46</u>
Pozostaje nadwyżka	<u>27.426·18</u>
Razem j. w.	104.229·64
Po sprawdzeniu rachunków za rok 1899 znaleziona różnica	<u>12.510·16</u>

Wynika nadwyżka za rok 1899 . 39.936·34

	<i>Przychód.</i>	z osób	z towarów	razem
			w k o r o n a c h	
1900.	Styczeń	1.792	6.602	8.394
	Luty	1.138	5.600	6.738

Kolej lokalna Trzebinia-Skawce.

	<i>Przychód.</i>	osób	Z p r z e w o z u	razem
		k	o r o n	
			t o w a r ó w	
1899.	Sierpień od 15-go	1.204	6.096	7.300
	Wrzesień	2.722	25.922	28.644
	Październik	1.660	23.038	24.698
	Listopad	1.730	20.028	21.758
	Grudzień	2.316	10.860	13.176
	Razem	<u>9.632</u>	<u>85.944</u>	<u>95.576</u>
1900.	Styczeń	609	13.560	14.169

Kolej lokalna Chabówka-Zakopane.

	<i>Przychód.</i>	osób	Z p r z e w o z u	razem
		k	o r o n	
			t o w a r ó w	
1899.	Październik od 25-go	1.710	1.614	3.324
	Listopad	6.606	11.818	18.424
	Grudzień	5.206	5.088	10.294
	Razem	<u>13.522</u>	<u>18.520</u>	<u>32.042</u>
1900.	Styczeń	2.565	4.904	7.469

Kolej lokalna Delatyn - Kołomyja - Stefanówka.

Przychód.	Z p r z e w o z u		
	osób k	towarów o r o n	razem
1899. Listopad od 18-go	2.852	2.132	4.984
Grudzień	6 416	10.612	17.028
Razem	9.268	12.744	22.012
1900. Styczeń	7.953	12.941	20.894

Kolej miejscowa Łupków - Cisna.

W y c i a g

z rachunków eksploatacyjnych od otwarcia ruchu 21. stycznia 1898
po koniec roku 1899.

Przychód.

	1898.	koron
Z przewozu osób cywilnych		774·17
» » wojskowych		7·58
» pakunków		10·22
» przesyłek pospiesznych		144·06
» » towarów zwykłych		28.194·80
Z dochodów różnych		834·29
Razem		29.965·12
Pozostaje niedobór		43.661·50
Razem j. n.		73.626·62
1899.		
Z przewozu osób cywilnych		4.180·87
» » wojskowych		46·90
» pakunków		67·69
» przesyłek pospiesznych		176·16
» » towarów zwykłych		48.752·07
Z dochodów różnych		1.315·17
Zwrócono znalezione różnice z rachunków za r. 1898		334·24 1799·34
Razem		1.465·10 56.338·20
Pozostaje niedobór		8.339·12
Razem j. n.		64.677·32
Przy sprawdzeniu rachunków za 3 kwartały 1899 zna- leżona różnica w kwocie		7.168·30
<i>Wynika niedobór za r. 1899</i>		1.170·82
Ogólna różnica po koniec roku 1899		8.967·64

Rozchód.

	1898.	koron
Na utrzymanie konserwacji		41.757·86
„ ruchu		12.163·52
„ parowoznictwa		14.165·16
„ zarządu ogólnego		3.410·24
Na wydatki różne		2.129·74
	Razem	73.626·62 k.

	1899.	
Na utrzymanie konserwacji		30.073·52
„ ruchu		11.216·59
„ parowoznictwa		14.200·39
„ zarządu ogólnego		2.774·52
Na wydatki różne		6.412·30
	Razem	64.677·32

Przychód.	z osób		z towarów		razem
	w k o r o n a c h				
1900. Styczeń	477		4.410		4.887

Rozchody kolei Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane i Delatyn-Kołomyja-Stefanówka nie są dotychczas znane.

Uderzyć musi każdego jak niedokładnie zestawione rachunki przedstawia Dyrekcja ruchu kolei państwowych, prowadząca eksploatację kolei lokalnych. Różnice są bardzo znaczne i podnieść należy dodatnią i skuteczną działalność biura kolejowego, które, jak z zamkniętych już rachunków kolei Borki Wielkie-Grzymałów i Łupków-Cisna wiadać, sumiennie pod tym względem spełnia swoje zadanie.

Jakśmy przytoczyli wnoszą wydatki roczne funduszu kolejowego 739.239 kor. 76 gr. Na pokrycie tych wydatków posiada fundusz kolejowy 1-o roczną dotację w kwocie 600.000 koron, 2-o undusz powstały głównie ze zkapitalizowania rocznych dotacji, które wpłynęły przed rozpoczęciem budowy kolei a więc i przed opłaceniem przez kraj procentów zagwarantowanych. Stan tego funduszu jest następujący:

Stan zasobów krajowego funduszu kolejowego w dniu 10. kwietnia 1900 r.

	koron
w 4% obligacjach kolejowych Banku krajowego na sumę imienną koron 2,000.000 nabytych po kursie 97%	1,940.000—
na lokacyi tymczasowej w Banku krajowym	177.558·63

w zaliczkach na poszczególne koleje:

kolej Piła-Jaworzno	koron	752.871·72
» » » procenta należne »		12.846·40
» Trzebinia-Skawce	»	12.253·58
» » » procenta interkalarne »		53.966·71
» Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	»	25.181·62
» » » » proc. interkal. »		36.029·08
» Chabówka-Zakopane	»	11.547·40
» Przeworsk-Bachórz	»	20.457·64
» Borki-Grzymałów	»	67·20
	koron	919.221·95

w zaległościach gwarantujących interesentów :

kolej Chabówka-Zakopane	koron	7.550.98	
» Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	»	24.394.08	951.167.01

w oprocentowanych przez gwarantów akcyach pierwszeństwa kolei Chabówka-Zakopane			370.000.—
w należnej a dotychczas nie wypłaconej przez kasę krajową dotacyi za II. kwartał 1900			150.000.—
	Suma koron		3,588.725.64

Ciążą zaś bezwrotne wypłaty do uiszczenia :

reszta wpłaty na akcye kol. D. K. S.			
	(4164.57 + 79.200)	83.364.57	
» » » » » Trzebinia-Skawce		9.897.39	
» » » » » Łupków-Cisna		50.000.—	143.261.96
zatem stan netto zasobów krajowego funduszu kolejowego w dniu 10. kwietnia 1900 r. wynosi koron			3,445.463.68

Ewentualnie jest do potrącenia także :

subwencya na kolej Zakopane-Sucha Hora			160.000.—
--	--	--	-----------

Zgodnie z tym rachunkiem preliniuje się dochody funduszu kolejowego od 1. stycznia 1900 do końca roku 1968 jak następuje:

4% od kapitału jak wyżej 3,445.463 k. 68 gr.		137.818 k. 55 gr.
roczna dotacya		600.000 k. — gr.
odsetki od kwartalnych rat tej dotacyi		8.500 k. — gr.
	razem	746.318 k. 55 gr.

Gdybyśmy jednak uwzględnili uchwaloną przez Sejm dotacyę dla kolei Zakopane Sucha Hora w kwocie 160.000 k., która ma być wypłaconą tylko wówczas, jeżeli rząd wybierze przy połączeniu kolei lokalnej Chabówka Zakopane z kolejami węgierskimi trasę na Zakopane a nie na Nowy Targ, to zmniejszyć się musi stan funduszu kolejowego o tę kwotę, a dochody roczne wynosiłyby już tylko 739.918 k. 55 gr.
gły zaś możliwe rozchody wynoszą 739.239 k. 76 gr.
pozostawałaby minimalna nadwyżka 678 k. 79 gr.

Z tymi cyframi liczyć się i zachować je dobrze w pamięci musimy, aby przedwczesnem uchwalaniem nowych wydatków na nowe koleje nie spowodzić na smutny już bez tego stan finansów krajowych, niemiłych a trudnych do rozwiązania niespodzianek. Tembardziej to uczynić należy, gdy weźmiemy do ręki „Sprawozdanie Wydziału krajowego w sprawie pokrycia zwiększonych kosztów budowy kolei lokalnych Trzebinia-Skawce; Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła Jaworzno L. W. 27.423/1900.

Z tego sprawozdania wynika, że przy budowie tych trzech kolei przekroczono preliminarz o 2,060.000 k. Dodać do tego należy złożoną już przez kraj i interesentów kwotę 400.000 k. na pokrycie zwiększonych kosztów budowy kolei Trzebinia-Skawce, a to przez emitowanie i zakupno akcya pierwszeństwa tej kolei, a otrzymamy jako przekroczenie kolosalną kwotę 2,460.000 k. W porównaniu do pierwotnego kapitału tych kolei wynoszącego ogółem 14,192.000 k. przekroczenie stanowi przeto 17%. W szczególności zaś wynosi procentowe przekroczenie cd pierwotnego preliminarza:

przy kolei Trzebinia-Skawce	26%
» » Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	10.5%
» » Piła-Jaworzno	24.4%

W sprawozdaniu swem przytacza Wydział krajowy powody, dlaczego w pojedynczych wypadkach nastąpiły przekroczenia.

Zaprzeczyć się nie da, że w niejednym wypadku wyłómaczyć się one dadzą okolicznościami, których z góry przewidzieć było trudno, jednakowoż z drugiej strony

z pewnością nie zawsze miało to miejsce i winę przypisać należy także niedosyć ogólnemu i dokładnemu zestawianiu kosztorysów, oraz nie dosyć oszczędnemu przeprowadzeniu budowy. I trudno się temu dziwić. Komisya kolejowa od szeregu lat wykazuje, że siły techniczne biura kolejowego są za słabe, od szeregu lat nawołuje do powiększenia ich, gdyż dobrze jest świadoma, że nadmierna oszczędność w tym kierunku musi, jak dziś mamy tego niestety dowód, pociągnąć za sobą jako nieuniknioną konsekwencję, w żadnym stosunku z zaoszczędzeniem nie stojące wydatki, na kraj i strony interesowane. Przypatrzmy się jakimi siłami technicznymi rozporządza n. p. biuro kolejowe w Czechach. Tam w r. 1896 budowano 184 km., w oddziale kolejowym było 44 inżynierów, 1 technik, 3 rysowników; w r. 1897 budowano 215 km., w oddziale kolejowym 47 inżynierów, 1 technik, 5 rysowników; w r. 1898 budowano 300·9 km., w dziale kolejowym 67 sił technicznych, z tego 27 na liniach.

U nas w r. 1898 budowano 212 km., w biurze kolejowym było sił technicznych 7; w roku 1899 budowano 234 km., było sił technicznych również 7.

Komisya budżetowa skreśliła za zgodą Wydziału krajowego w wydatkach na r. 1900 płacę oficyna rachunkowego i posadę inżyniera II. klasy, motywując skreślenie brakiem zgłaszających się kandydatów. Komisya kolejowa wyraża jednak przekonanie, że Wydział krajowy będzie się starał w razie odpowiednich zgłoszeń, posady te etatem kolejowym objęte, obsadzić jeszcze w ciągu bieżącego roku.

Jest bowiem rzeczą niesłychanie ważną, aby biuro kolejowe rozporządzało dostateczną ilością sił i to o ile możności wyborowych. Tego wymaga nie tylko dobrze zrozumiany interes kraju, ale mają do żądania tego wprost prawo poszczególni interesenci i koleje lokalne. Ustawą o popieraniu kolei lokalnych i praktyką wprowadzoną przez Wydział krajowy wyrobił się stosunek między zarządami kolei lokalnych a biurem kolejowym taki, że Wydział krajowy względnie biuro kolejowe nie jest organem doradczym, które kolej lokalna może użyć, albo się udać gdzieindziej i szukać lepszych sił technicznych, jest nietylko organem, który dozoruje interesów kraju, ale jest wprost *de facto* zarządem danej kolei, podczas gdy rady zawiadowcze i ich organy są zarządem tylko *de nomine*.

Doświadczenie pokazało, jak przy takim stosunku trudne jest położenie kolei, gdy dla braku sił odpowiednich nie może doczekać się załatwienia jakiej ważnej sprawy, lub gdy znowu dla braku sił i rozrywania ich, coraz to inny urzędnik przyjeżdża załatwiać czynność przez innego rozpoczętą.

Wprawdzie budowa pierwszych linii się skończyła, ale i przy nich jeszcze niejedno będzie do roboty, a już powstają projekta innych kolei, które Wydział krajowy ma badać i oceniać. Jakże to potrafi sumiennie i dokładnie zrobić, jeżeli nie będzie rozporządzał dostatecznymi siłami.

Są wprawdzie przy biurze kolejowym urzędnicy nieetatowi, budżet na ich płace preliminuje 36.000 koron, a zarządy poszczególnych kolei mają ten wydatek refundować. Pokazuje się jednak, że koleje lokalne zwracają kwoty znacznie wyższe i zwracają *de facto* koszt prawie całego wydatku na pensje urzędników tak etatowych jak i nieetatowych. W r. 1898 wynosiły wszystkie płace urzędników etatowych 46.612 k.
płace urzędników nieetatowych 22.704 k.

razem 69.316 k.

Od kolei lokalnych pobrano zaś kwotę tytułem zwrotu 67.364 k.

Jest to jeden dowód więcej, że strony interesowane mają prawo się domagać odpowiedniego i wystarczającego personalu w biurze kolejowym.

Wracając do nader aktualnej kwestyi pokrycia zwiększonych kosztów budowy kolei Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno w ogólnej kwocie 2,060.000 koron zgadza się komisya kolejowa nie widząc innego wyjścia na propozycję Wydziału krajowego, aby fundusz kolejowy na razie ten niedobór zaliczył. Zdaniem jedynak komisji należy kwestyę pokrycia definitywnego załatwić o ile możności już w ciągu roku 1900, gdyż inaczej trudno sobie będzie zdać sprawę, czy i kiedy będziemy mogli przystąpić do budowy dalszych linii. Pożądaniem i wskazaniem by było, aby państwo się przyczyniło do pokrycia tych wydatków, a to biorąc odpowiednią ilość akcji zakładowych poszczególniej kolei.

Oprócz omówionych tutaj kolei, które z wyjątkiem kolei Piła-Jaworzno już ukończone i w ruch puszczzone zostały, pozostaje w pierwszym okresie do budowy jeszcze

kolej Przeworsk-Bachórz. Projektowaną była ona pierwotnie jako normalno-torowa i dopiero po długich pertraktacjach zgodził się rząd na dopuszczenie toru wąskiego. Po kolei Łupków-Cisna, która ma tylko lokalne znaczenie, będzie to pierwsza próba wprowadzenia do naszego kraju tego typu, który gdzieindziej wykazał bardzo dobre rezultaty. Wskutek tej zmiany zmniejszy się kapitał potrzebny. I tak przypuszczalnie będzie wynosił:

	Kapitał imienny .	3,400.000 koron
z tego :	prywatni interesenci .	300.000 koron
	Rząd .	834.000 „
	gwarant. pożyczka .	2,266.000 „
	razem	<u>3,400.000 koron.</u>

przedtem przy normalnym torze wynosił:	kapitał imienny .	5,100 000 koron
z tego :	prywatni interesenci .	300.000 koron
	Rząd .	1,400.000 „
	gwarant. pożyczka .	3,400.000 „
	razem	<u>5,100.000 koron.</u>

A więc zaoszczędzenie dla kraju wynosi 1,134.000 koron.

Dla budowy tej kolei podniósł był Sejm dotację roczną funduszu kolejowego o 150.000 koron rocznie. Dotychczas wpłynęła tylko jedna rata w roku przeszłym, a w budżecie na rok 1900 skreślił Wydział krajowy i komisya budżetowa odnośną ratę, ze względu, że budowa tej kolei jeszcze nie została rozpoczęta, a skreślenie umożliwiałoby zachowanie równowagi budżetowej. Komisya kolejowa w obliczeniu funduszu kolejowego i preliminarza na przyszłość nie wciągnęła w rachunek ani rat dodatkowych 150.000 k. ani wydatków na budowę tej kolei. Konstatuje jednak, że wskutek zaprowadzenia toru wąskiego, pozostanie dla funduszu kolejowego nadwyżka, która umożliwi częściowe pokrycie niedoboru wynikłego z przekroczenia kosztów budowy innych kolei.

Komisya kolejowa z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości utworzenie osobnego biura taryfowego przy biurze kolejowem. Oprócz pracy przy układaniu taryf na kolejach lokalnych, liczne i ważne zadania czekają ten oddział. Przekonałiśmy się niedawno jak ważne dla kraju następstwa mogły mieć zmiany w obowiązujących taryfach na naftę i drzewo kopalniane; czuwać nad taryfami i nadał pilnie należy, gdyż nasuwa się obawa, iż c. k. Rząd, który zaspakając musi normalnie rosnące swoje potrzeby przy istniejących stosunkach parlamentarnych uciekać się będzie do wydatniejszego czerpania ze źródeł, do otwarcia których nie potrzebuje ustawodawczego zatwierdzenia. Do takich należą taryfy, a tem wydatniejszy będzie dochód o ile podniesione będą taryfy na przedmioty, które się transportuje w wielkich ilościach. Przedmioty takie są zwykle małowartościowe i z trudnością znoszą podwyższenie taryfy. A właśnie takie towary najwięcej obchodzą Galicyę.

Dążyć w ogóle należy, aby wyjść z błędnego koła w jakim się znajdujemy. Przemysł austriacki silnie rozwinięty uważa Galicyę za rynek dobrego zbytu i pod pozorem, że przemysł Galicyjski nie zaspokaja potrzeb miejscowych, domaga się od rządu prawie że protekcyjnych taryf. Z drugiej strony właśnie wskutek tych taryf i przemożnej konkurencyi przemysł galicyjski rozwijać się nie może. Wdzięcznem będzie zadaniem dla biura taryfowego szukać możliwego wyjścia z tego błędnego koła i w razie potrzeby udzielać stronom interesowanym i reprezentantom naszym fachowych wskazówek, jakich popraw domagać się z korzyścią dla kraju mogą.

Kończąc swoje sprawozdanie komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie spraw kolejowych za czas od 16. listopada 1898 do 10. listopada 1899 przyjmuje się do wiadomości.

2. Wzywa się Wydział krajowy, aby w razie potrzeby przedstawił projekt pomnożenia sił technicznych biura kolejowego, a w szczególności aby się zastanowił nad stabilizowaniem jednego osobnego oddziału kierownictwa budowy.

3. Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka przewyższających kapitał zakładowy tej kolei ustanowiony statutem Towarzystwa akcyjnego w kwocie 3,920.000 zł. w. a. przez zaciągnięcie pożyczki bieżącej w Banku krajowym lub innym zakładzie kredytowym lub też przez udzielenie pożyczki bieżącej z krajowego funduszu kolejowego do wysokości 410.400 zł. w. a. a słowami czterysta dziesięć tysięcy czterysta złotych w. a. na przeciąg nie dłuższy niż 3 lat od daty niniejszej uchwały, dla oprocentowania tej pożyczki bieżącej z przychodów kolei służyć ma pierwszeństwo przed gwarantowaniami przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 2,600.000 zł. w. a.

4. Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokalnej Trzebinia-Skawce przewyższających kapitał zakładowy tej kolei ustanowiony uchwałami sejmowymi z dnia 15. lutego 1897 i z d. 20. marca 1899 na łączną sumę 2,950.000 zł. w. a. przez zaciągnięcie pożyczki bieżącej w Banku krajowym lub innym zakładzie kredytowym lub też przez udzielenie pożyczki bieżącej z krajowego funduszu kolejowego do wysokości 450.000 zł. słowami czterysta pięćdziesiąt tysięcy złotych w. a. na przeciąg czasu nie dłuższy niż 3 lata od daty niniejszej uchwały; odsetki przypadające od tej pożyczki opłacane być mają z dochodów tej kolei z pierwszeństwem przed gwarantowaniami przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 1,660.000 zł. w. a.

5. Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokanej Piła-Jaworzno przewyższających kapitał zakładowy tej kolei ustanowiony uchwałą sejmową z dnia 8. lutego 1896 na sumę 696.000 zł. w. a. przez zaciągnięcie pożyczki bieżącej w Banku krajowym lub innym zakładzie kredytowym, lub też przez udzielenie pożyczki bieżącej z krajowego funduszu kolejowego do wysokości 170.000 zł. w. a. słowami sto siedemdziesiąt tysięcy złotych w. a. na przeciąg czasu nie dłuższy niż trzech lat od daty niniejszej uchwały; odsetki przypadające od tej pożyczki opłacane być mają z dochodów tej kolei z pierwszeństwem przed gwarantowaniami przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 464.000 zł. w. a.

6. Wzywa się Wydział krajowy aby w najbliższym czasie przeprowadził z c. k. Rządem a ewentualnie ze stronami interesowanymi rokowania celem pokrycia części pożyczek zezwolonych w rezolucyi 3, 4 i 5 i aby o ile możności już w roku przyszłym przedstawił Sejmowi odpowiednie wnioski załatwiające definitywnie sprawę uregulowania wysokości kapitałów zakładowych tych trzech kolei.

Przewodniczący :
Zaleski.

Sprawozdawca :
Andrzej Potocki.