

247

# Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. grudnia 1906 do 31. marca 1908.

## Wysoki Sejmie!

### Sprawy ogólne.

Wydział krajowy w sprawozdaniu swem w sprawach kolejowych podaje, że według zgodnego zapatrywania z c. k. Rządem użyczona kolejom lokalnym gwarancya dochodów jest po myśli tekstu uchwał sejmowych gwarancją czystego dochodu i z tego powodu obejmuje także i niedobory eksploatacyjne wraz z kosztami zarządu Towarzystwa kolejowego. Komisya kolejowa podziela w tej mierze zdanie Wydziału krajowego i zaznacza, że w ten sam sposób interpretuje c. k. Rząd gwarancję państwową i Reprezentacye innych krajów koronnych gwarancję dochodów przez siebie udzieloną.

### Koleje lokalne będące w ruchu:

Wyniki eksploatacyjne za dwa ostatnie lata 1906 i 1907. przyniosły wprawdzie większe dochody, niż lata poprzednie, równocześnie jednak wydatki prowadzenia ruchu tak się wzmogły, że ostateczny rezultat w r. 1907 w stosunku do roku 1906. jest mniej korzystny. Stosunek ten uwydatnia zestawienie następujące:

Dochody opocentowują kapitał zakładowy kolei lokalnej

	w r. 1905,	1906,	1907
1) Borki wielkie-Grzymałów	4.10%	3.16%	1.83%
2) Łupków-Cisna	3.46%	3.95%	3.29%
3) Trzebinia-Skawce	6.13%	6.57%	5.94%
4) Chabówka-Zakopane	2.44%	2.75%	2.41%
5) Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	2.24%	3.30%	3.17%
6) Piła-Jaworzno	4.26%	5.07%	8.04%
7) Przeworsk-Dynów	0.29%	0.87%	1.04%
8) Tarnów-Szczucin	—	—	4.08%

Do powyższego zestawienia należy dodać następujące wyjaśnienie:

Kolej Borki wielkie - Grzymałów po wycięciu lasów leżących w jej obszarze ciężenia okazuje spadek w ruchu; na tej kolei wzmożyły się znacznie koszty ruchu przez zaprowadzenie trzeciej pary pociągów na usilne żądanie interesentów.

Regulacja płacy i wynagrodzenie personelu kolei państwowych użytego na liniach kolei lokalnych, następnie znaczne podrożenie materiałów, a w szczególności węgla wpłynęło na podwyższenie kosztów prowadzenia ruchu.

Tutaj zauważyć należy, że przy ruchu kolejowym wydatki na personal urzędniczy i służbę kolejową stanowią przeważającą część wydatków. Ponieważ wynagrodzenie za pracę ludzką idzie ciągle w górę i ten symptom jest zdrowy, oszczędności na tem polu dadzą się wogóle przy kolejach osiągnąć tylko przez racjonalniejszą organizację służby kolejowej. Ten rezultat atoli lepszej organizacji i wydawniejszej działalności personelu z natury rzeczy nieporównanie więcej uwydatnić się może na głównych szlakach jak na szlakach kolei lokalnych.

Stąd wynik, że nie można liczyć w przyszłości na oszczędności w tej głównej rubryce. Przeciwnie koszty ruchu, o ile one są zawisłe od kosztów wynagrodzenia personelu, na kolejach lokalnych będą coraz droższe. Ale i koszty budowy kolei z tych samych powodów będą coraz droższe.

Wielkie oszczędności mogłyby być atoli osiągnięte w ruchu kolejowym na głównych szlakach, a także na szlakach kolei lokalnych, gdyby były możliwe oszczędności przy wydatkach nie osobistych ale rzeczowych (sachliche Ausgaben). I tutaj państwo i kraj są więźniami kartelu. Wszakże wiadomą jest rzeczą, że za żelazo, szyny i t. p. płaci rząd austriacki prawie tyle guldenów, ile w Niemczech marek za każdy metryczny cetnar.

Wiadomą jest rzeczą, że pod imperatywnym wpływem Węgier cła na żelazo są w Austrii niebywale wysokie, i że rząd węgierski oponuje każdej niższe cła prohibywnego na żelazo zagraniczne. Gdy rząd austriacki siły nigdy nie okazuje wobec kartelów, kartele wyzyskują i koleje rządowe i koleje prywatne w sposób, który przekracza normalne zyski przemysłu, dobrze prosperującej.

Miałby rząd wpływ i siłę w tej mierze, gdyby zagroził kartelowi żelaznemu że jeżeli na cele kolei państwowych nie spuści z cen, równających się cenom zagranicznym plus koszty przewozu i prawie 50% cła, rząd część swego zapotrzebowania sprowadzi z zagranicy, przyczem rząd cło zapłacony za obcokrajowy produkt do jednej kieszeni by pobrał, a z drugiej wydał, tak że z wyjątkiem udziału węgierskiego nieby z tego cła efektywnie nie zapłacił. Prawdą jest, że racjonalna polityka gospodarcza wymaga, ażeby rząd zaspokajał swoje zapotrzebowania w kraju i w państwie, a nie zagranicą, ale polityka przeciw kartelom — jak praktyka nie tylko europejska ale i amerykańska poucza, nigdy nie da się załatwić w inny sposób, jak w sposób drakoński, grożeniem niżki ceł, a gdy to w Austrii jest niemożliwe z powodu wpływu rządu węgierskiego, niema innego środka, jak groźba importu produktu obcego, ponieważ skartelowane fabryki żelaza zbyt wielce koleje wyzyskują.

Jeżeli haracz, jaki opłaca skarb państwa i wielkie koleje prywatne wobec przemysłu produkującego żelazo jest niejednokrotnie prohibywny przy tworzeniu szlaków kolejowych, to tem bardziej odczuwają to słabsze i mniej zasobne koleje lokalne. I niejednokrotnie ten wielki haracz, który opłacać musi konsumpcja austriacka skartelowanym mocarstwom żelaznym w państwie, jest przeszkodą utrudniającą, a niekiedy wprost uniemożliwiającą powstawanie kolei lokalnych.

Baczną więc zwrócić należy uwagę na tę okoliczność. Jeżeli wogóle kartel żelazny w Austrii jest tą przeszkodą, która nie na jednym polu tamuje rozwój przemysłu, (a niejednokrotnie i rolnictwa), to z pewnością koleje żelazne — które wszakże są żelazne — najbardziej odczuwają więzy, w których się znajdują wobec tego kartelu.

Ale nietylko kartel żelazny dawał się we znaki kolejom austriackim. Stały one także w zależności od ringów międzynarodowych wielkich kopalń węgla. Wiadomą wszakże jest rzeczą, że gdy w zimie przeszłego roku węgiel osiągnął cenę niebywale wysoką, ministerjum kolejowe nie było w możności fizycznej, zabezpieczyć przyszłe zapotrzebowanie krótkotrwałe, ale musiało podpisywać — z całą świadomością, że ceny węgla spadną, kontrakta długotrwałe po niebywale wysokich cenach.

Rozumie się samo przez się, że brzemień drogiego opału, obciąża i obciążać będzie tak długo także koleje lokalne, aż zarząd kolejowy przez zastosowanie opalania ropą w całym kraju nie zniży kosztów opalania, i uwolni się przynajmniej w Galicyi wschodniej z więzów organizacji sprzedawców węgla.

Dochody brutto w r. 1906 wynosiły w przecięciu na

1. kolejach lokalnych w Galicyi gwarantowanej przez kraj . . . . .	K.	7.511.—
2. kolejach lokalnych w Czechach . . . . .	„	4.332.—
3. kolejach lokalnych w państwie austriackim będących w zarządzie kolei państwowych . . . . .	„	6.897.—
4. kolejach lokalnych w państwie austriackim będących w zarządzie kolei prywatnych . . . . .	„	6.572.—
5. kolejach lokalnych będących we własnym zarządzie . . . . .	„	11.424.—

Pomijając koleje lokalne będące we własnym zarządzie, a cieszący się najznaczniejszymi dochodami, otrzymamy, że przecięcie dochodów brutto na naszych kolejach jest najkorzystniejsze. Zaznaczamy też podobnie jak w poprzednim roku, że daty te dowodzą dobitnie żywotnej siły ekonomicznej naszego kraju i silnej podstawy dla zdrowego rozwoju.

Przeciętny stosunek procentowy (Betriebscoefficient) ogólnych wydatków do dochodów wynosił w r. 1906, na kolejach

jak 1. . . . .	59·8%
jak 2. . . . .	79·9%
jak 3. . . . .	66·22%
jak 4. . . . .	68·44%
jak 5. . . . .	64·79%

Ze zestawienia tego wynika, że zarząd kolei państwowych kolejami lokalnymi w Galicyi jest stosunkowo najtańszy; okoliczność tę jednak tłumaczą między innymi większe wymogi ruchu na kolejach w innych krajach koronnych a obsługujących okolice bądź to o silniejszym przemyśle, bądź to o gęstszym zaludnieniu.

Dochody kolejowe pokryły w latach 1906 i 1907 gwarantowane raty pożyczek pierwszeństwa na liniach Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomyja-Stefanówka, i Piła-Ławorzno. Dochody kolei Borki w.-Grzymałów nie wystarczyły jednak w r. 1907 na pokrycie zobowiązań wynikających z zagwarantowanej pożyczki pierwszeństwa i kraj musiał za ten rok dopłacić do tej kolei 17.636·46 K.

Kolej Łupków-Cisna jak w poprzednich latach umorzyła ze swoich dochodów 111 sztuk akcji pierwszeństwa w imiennej wartości 44.400 K. według planu umorzenia. Kolej Tarnów-Szczucin rozwija się pomyślnie, gdyż już w pierwszym roku eks-

plątacy pokryła swymi dochodami raty pożyczek pierwszeństwa, tak że kraj w pierwszym roku nie dopłacił do tej kolei.

Kolej Przeworsk-Dynów w r. 1907 wykazuje nieznaczne polepszenie w dochodach (dochód brutto na 1 km. wynosił w r. 1905 — 2.407 K., w r. 1906 — 2.848 K., w r. 1907 — 3.122 K.

Dochody brutto za czas od 1. stycznia do 31. lipca 1908 na kolejach w Galicyi gwarantowanych przez kraj według prowizorycznych zestawień przedstawiają się następująco w porównaniu z dochodami brutto za ten sam czas roku 1907:

L. p.	K O L E J	Dochody od 1. stycznia do 31. lipca roku		a zatem w roku 1908		Dochód na 1 km. koron
		1908	1907	więcej	mniej	
1.	Borki wielkie-Grzymałów	73.400	72.456	944	—	3.813
2.	Chabówka-Zakopane	226.800	218.959	7.841	—	9.041
3.	Delat.-Kołom.-Stefan.	311.700	339.270	—	27.570	4.771
4.	Łupków-Cisna	74.200	48.467	25.733	—	5.088
5.	Piła-Jaworzno	222.400	201.211	21.189	—	14.664
6.	Przeworsk-Dynów	81.400	68.545	12.855	—	8.034
7.	Tarnów-Szczucin	136.700	116.483	19.217	—	4.783
8.	Trzebinia-Skawce	425 200	446.179	—	20.979	12.149

### Projektowane koleje lokalne.

Przedewszystkiem komisya kolejowa czuje się w obowiązku ponownie zaznaczyć, że z powodu niedostatecznej sieci kolei głównych w Galicyi akcyja kolejowa podjęta przez kraj niestety musi się jeszcze zajmować liniami kolejowemi, które ze względu na swoje znaczenie i na swój charakter są kolejami głównymi, nie zaś kolejami lokalnemi.

Linie te (jak n. p. kolej ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do granicy rosyjskiej koło Stojanowa o długości prawie 90 klm. łącząca stolicę kraju z granicą państwa i przecinająca znaczny szmat kraju) winny były być budowane jako koleje państwowe. Reprezentacya kraju widząc jednak wielkie zaniedbanie kraju na tem polu i z drugiej strony będąc przeświadczoną, że w tej mierze musi być jak najprędzej zaradzone, musiała objąć swą akcyją i linie kolejowe o charakterze kolei głównych.

Komisya kolejowa ma wszelką nadzieję, że linie te nie obciążą zbytnio krajowego funduszu kolejowego z tytułu objętej przez kraj gwarancyi, podobnie jak np. kolej Tarnów-Szczucin, która już w pierwszym roku swego istnienia własnymi dochodami pokryła w zupełności raty gwarantowanej pożyczki.

Do rzędu tych linii kolejowych zaliczyć też musi komisya kolejowa i projektowaną kolej z Wieliczki przez Myślenice do Mszany dolnej, której budowy domaga się Reprezentacya kraju od r. 1901, a która jest właściwie korekcyą linii kolei państwowych i która aby mogła zadość uczynić swemu zadaniu, powinna być budowana jako kolej państwowa. Sejm jednak przewidując trudności w zrealizowaniu tej kolei jako linii państwowej, uchwałą z 8/3 1907 postawił zasadę jej budowy jako kolei lokalnej gwarantowanej przez państwo. Koszta budowy tej kolei obliczył Wydział krajowy na podstawie projektu generalnego na 9,500.000 K.

Interesenci miejscowi deklarowali udziały w sumie około 500.000 K., państwo powinno przyczynić się udzieleniem gwarancyi dochodów przynajmniej w wysokości 75% kapitału zakładowego, a kraj obejmie resztę udziału. Wydział krajowy w tym kierunku zainicjował rokowania z Rządem i należy się spodziewać pomyślnego rezultatu. Komisję dla rewizyi trasy projektu generalnego wypracowanego przez Wydział krajowy rozpisało c. k. Naminstnictwo na 21 października br.

Reprezentacya kraju i Koło polskie we Wiedniu uważa, że budowa kolei z Wieliczki na Myślenice do Mszany dolnej jako kolei lokalnej gwarantowanej przez państwo ma być rozpoczęta w jak najbliższej przyszłości i że zrealizowania tego projektu należy się domagać u c. k. Rządu w pierwszym rządzie.

Zrealizowanie projektów kolei lokalnych Złoczów-Sasów-Usznia i Buczkowice-Łodygowice natrafiło na finansowe trudności. Dla tych kolei miała być przez koncesyjnaryszy uzyskana pożyczka pierwszeństwa na podstawie udzielonej przez Rząd zwłoki w uiszczaniu należności za prowadzenie ruchu na rzecz oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa. Z powodu obecnych niekorzystnych stosunków na targu pieniężnym zaciągnięcie podobnej pożyczki nie jest do przeprowadzenia z powodu zbyt wysokich kosztów jej zrealizowania.

W sprawie tych kolei wpłynęły odrębne petycje stron interesowanych; sanacya planów sfinansowania wspomnianych kolei będzie przeto traktowana przy załatwieniu tych petycji.

Uchwałami z 8. i 12. października 1907 polecił W. Sejm Wydziałowi krajowemu zbadać pod względem komercyjnym i rentowności projekta kolei lokalnych z Lubaczowa do Cieszanowa i z Rahina na Perehińsko do Nadvórny.

Wyniki tych badań są przedstawione w przedłożonem sprawozdaniu Wydziału krajowego.

Pierwsza z tych linii miałaby szczególnie znaczenie dla Cieszanowa, gdyż stworzenie tej komunikacyi stanowi kwestyę bytu dla tego miasta.

Z tego już stanowiska zasługuje projekt połączenia Cieszanowa z koleją na sympatyczne traktowanie. Linia z Lubaczowa do Cieszanowa jest jednak zbyt krótką, (8 $\frac{1}{2}$  klm.), aby się mogła rentować; dlatego musiałoby się wziąć budowę tej linii w kombinacyę taką, któraby umożliwiła jaką taką rentowność. Wskazanemby tedy było przedłużenie tej kolei do granicy rosyjskiej koło Płazowa pod Narolem, która to miejscowość mogłaby się stać punktem atrakcyjnym dla eksploatacyi wielkich lasów po rosyjskiej stronie, będących własnością ordynacyi Hr. Zamojskich. To byłoby jednak tylko wtedy możliwe, jeżeliby interesenci po stronie rosyjskiej postarali się o komunikacyę drogową z terenu atrakcyjnego do Płazowa i jeżeliby Rząd austriacki i rosyjski utworzyły urzęda cłowe w Płazowie. Gdyby w dodatku urzeczywistnił się plan wybudowania kolei z Bełzca do Lublina, przedłużona kolej z Płazowa do Bełzca byłaby najkrótszą komunikacyą zachodniej Galicyi z Królestwem Polskiem.

Na tej podstawie wnosi komisya kolejowa jak rezolucya pod III.

Linia Rahin- Perehińsko- Nadwórna zaś mogłaby mieć znaczenie w szczególności dla skarbu państwa i kilku interesentów prywatnych, którzy jako właściciele okolicznych lasów mieliby z tej kolei bezpośrednią korzyść.

Uchwałą z 8. marca 1907. uznał Wysoki Sejm ze względów na ogólne interesa kraju za potrzebne i użyteczne uzupełnienie sieci kolejowej w powiecie Brzozowskim w ten sposób, by miasto powiatowe Brzozów było w możliwie w najkrótszym czasie połączone z istniejącą siecią kolejową. Równocześnie polecił W. Sejm Wydziałowi krajowemu, by po zasięgnięciu opinii c. k. Rządu zbadał, które połączenie kolejowe interesom tych okolic najlepiej odpowiada, biorąc pod uwagę następujące połączenie kolejowe:

- a) z Przemyśla na Dynów-Krzemienną-Brzozów do Rymanowa.
- b) z Przeworska na Dynów-Brzozów do Rymanowa,
- c) z Sanoka na Brzozów do Strzyżowa i
- d) z Rymanowa do Brzozowa.

Komisya kolejowa w swem zeszłorocznem sprawozdaniu, które było podstawą dla powyższej uchwały sejmowej, zaznaczyła co do każdej z tych alternatyw, co następuje:

„Pierwsza alternatywa mogłaby być skombinowaną z istniejącym projektem kolei żelaznej zamierzonej w dolinie rzeki Sanu t. j. kolei Przemyśl-Dynów-Sanok.

Projekt ten dał Wydziałowi krajowemu podstawę do poruszenia sprawy połączenia kolejowego w powiecie Brzozowskim u Rządu osobnym memoryałem (L. W. kr. 39.130/06).

Druga alternatywa, t. j. Przeworsk-Dynów-Brzozów-Rymanów, obsługiwałaby najlepiej potrzeby całej polaci kraju położonej między Przemyślem, Zagórzem, Jasiem a Rzeszowem; wobec tego jednak, że kolej taka jako łącząca dwie koleje główne normalnotorowe musiałaby być budowaną o torze normalnym, zrealizowanie jej natrafiłoby na znaczne trudności wskutek potrzeby przebudowania istniejącej wąskotorowej kolei Przeworsk-Dynów.

Trzecia alternatywa kolei Sanok-Brzozów-Strzyżów miałaby tę zaletę, że prócz lokalnych potrzeb Brzozowa i najbliższej jego okolicy przewoziłaby także pewną część transportów transitoowych z kolei transwersalnej na linię Karola Ludwika.

Nie da się jednak zaprzeczyć, że kolej ta, jako położona zbyt blisko kolei transwersalnej, nie miałaby tak doniosłego ogólnego ekonomicznego znaczenia, jak kolej Przemyśl-Brzozów-Rymanów lub Przeworsk-Brzozów-Rymanów.

Wreszcie czwarta alternatywa Brzozów-Rymanów stanowiłaby najkrótsze a zarazem najtańsze połączenie kolejowe i mogłaby być traktowaną jako część przyszłego połączenia z Przemyślem lub Przeworskiem.

Komisya kolejowa zaznaczając, że stworzenie linii kolejowej dla Brzozowa jest pożądane tak ze względu na stosunki i potrzeby miejscowe, jak i ze względu na ogólne interesa kraju, jest zdania, że wskazanem jest pozostawić ostateczny wybór kierunku trasy wynikowi studyów i pertraktacyi Wydziału krajowego z c. k. Rządem i interesentami miejscowymi.“

W sprawie tego połączenia kolejowego Wydział krajowy pismem z 27. stycznia 1907. L. 39.130, a więc jeszcze przed powzięciem powyższej uchwały sejmowej, na zapytanie c. k. Ministerstwa kolejowego po przeprowadzeniu studyów rentowności oświadczył w zasadzie, że przeciw zrealizowaniu budowy linii kolejowej z Przemyśla wzdłuż Sanu w kierunku ku Sanokowi nie zachodzą zasadnicze względy, jeżeliby ta kolej miała być budowana jako kolej lokalna gwarantowana przez Pań-

stwo i jeżeli będzie można znaleźć sposób uregulowania kwestyi konkurencyi tej nowoprojektowanej linii z linią wąskotorową Przeworsk-Dynów, gdyż obie te linie łączyłyby się miały w Dynowie. Równocześnie jednak Wydział krajowy zaznaczył, że ze względu na rzeczywiste potrzeby nieodzowną jest rzeczą wciągnąć w akcyę kolejową połączenie miasta powiatowego Brzozowa z siecią kolejową i że Wydział krajowy uważa za korzystniejsze rozwiązanie połączeń kolejowych w tej części kraju przez budowę linii z Przemyśla na Dynów, Krzemienę Brzozów do Rymanowa, linii wprawdzie o 5 km. dłuższej lecz o kierunku racjonalniejszym, przyczem obsłużonyby i powiat Brzozowski.

Uchwałę sejmową z 8. marca 1907. powyższej przytoczoną w sprawie wyboru jednej z 4 tras projektowanych w czworoboku utworzonym przez linię Przemyśl-Rzeszów, Przemyśl-Sanok, Sanok-Jasło i Jasło-Rzeszów udzielił Wydział krajowy c. k. Ministerstwu kolejowemu do wiadomości pismem z 18. maja 1907. L. 27.906. C. k. Rząd dotychczas nie dał odpowiedzi żadnej.

Zdaniem komisji kolejowej najodpowiedniejszym rozwiązaniem byłaby kolej z Przemyśla w dolinie Sanu na Krasieczyn, Dubiecko, Dynów, Krzemienę, Brzozów, do Rymanowa, gdyż linia ta prowadzona łączyłaby okolicą wzdłuż Sanu, łączyłaby miasta względnie miasteczek z Przemyślem, do którego ciągną; nadto linia ta obsługuje najlepiej potrzeby powiatu Brzozowskiego i w końcu przecina mniej więcej przekątnię z Przemyśla na południowy zachód szmat kraju ujęty powyżej wymienionymi liniami kolei państwowych.

Do Wysokiego Sejmu wpłynęły petycje Wydziału powiatowego w Brzozowie, szeregu obszarów dworskich i gmin tego powiatu (L. 1.229/08 i 1.231/08) o przyspieszenie budowy kolei lokalnej z Rymanowa do Brzozowa. Komisja kolejowa powołuje się w tej mierze na przytoczoną powyżej uchwałę sejmową z 8. marca 1907, którą uznana została ze względów na ogólne interesa kraju potrzeba i użyteczność uzupełnienia sieci kolejowej w powiecie Brzozowskim i którą uznana została budowa tej kolei za pilną.

Przez proponowaną tedy linię z Przemyśla doliną Sanu do Rymanowa rozwiązana byłaby i kwestya połączenia kolejowego z Brzozowem. Natomiast komisja kolejowa nie może zalecić Wysokiemu Sejmowi do uwzględnienia petycyi miasta Sanoka i okolicznych gmin (L. S. 1085/08) o połączenie Sanoka z Przemyślem koleją wzdłuż Sanu, gdyż Sanok już jest raz połączony koleją z Przemyślem, a w niniejszym wypadku rozchodzi się o obsłużenie koleją okolicy Brzozowa, która dotychczas nie posiada żadnej kolei. Linia z Krzemiennej na Brzozów do Rymanowa przecina okolicę urodzajną t. zw. Podole Sanockie, potrzebującą dla swego ekonomicznego i kulturalnego rozwoju włączenia w sieć kolejową, podczas gdy Sanok i okolica petycyonujących gmin jest już bezpośrednio przy kolei położona lub w bardzo niewielkiem od niej oddaleniu.

Gdy mimo upływu przeszło roku c. k. Rząd nie oświadczył się dotychczas co do projektowanych linii w tej części kraju, komisja kolejowa sądzi, że dłuższe wyczekiwanie na opinię Rządu byłoby połączone z krzywdą okolicy tej dopominającej się już co raz energiczniej budowy kolei. Ze względu zresztą na tę okolicę, że wszystkie względy przemawiają za trasą zaleconą przez komisję kolejową, wnosi się uznanie linii z Przemyśla wzdłuż Sanu do Brzozowa za użyteczną i potrzebną ze względów na ogólne interesa kraju, wezwanie Wydziału krajowego do podjęcia rokowań z c. k. Rządem i interesentami celem urzeczywistnienia tej kolei ze szczególnem uwzględnieniem najprędzszego zrealizowania c. k. Rządowi do Rymanowa, wreszcie upoważnienia dla Wydziału krajowego

projektu szczegółowego dla tej części linii za zaliczeniem potrzebnych funduszków z krajowego funduszu kolejowego. (Wniosek II).

Reprezentacja miejska w Baligródzie w połączeniu z okolicznymi gminami wniosła petycję (L. S. 491|8) o budowę kolei ze stacji Lisko-Łukawica przez Baligród do Cisny, względnie o zaprowadzenie ruchu automobilowego między temi miejscowościami. Komisja kolejowa wnosi odstąpić tę petycję do Wydziału krajowego celem jej merytorycznego zbadania. (Wniosek IV).

Podczas ostatniej sesji sejmowej wniosła Rada powiatowa z Limanowej i gmina Wiśnicz nowe petycje (L. S. 3503|07 i L. S. 3742|07) o budowę normalnotorowej kolei z Bochni przez Wiśnicz do Limanowej; ubiegły Sejm nie powziął o tych petycjach żadnej uchwały, o czem petentów Wydział krajowy uwiadomił. Komisja kolejowa zwraca uwagę Wydziału krajowego na te petycje celem utrzymania tego projektu kolejowego w ewidencji zgłoszonych tras.

Zresztą ta sprawa jest w związku z aktualnym projektem kolei z Mszany dolnej do Wieliczki, przez co Limanowa zbliża się do Krakowa o km. 58.

Budowa kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa jest już rozpoczęta; na podstawie publicznego przetargu oddał Wydział krajowy budowę tę przedsiębiorstwu „Wacław Brejter“. Termin ukończenia przewidziany na 15. września 1910.

Komisja kolejowa wnosi przyjęcie do wiadomości sprawozdania Wydziału krajowego o projekcie p. Pietrzykowskiego kolei elektrycznej z Grybowa na Krynicę do Muszyny; kolej ta mianowicie nie może mieć najmniejszych widoków zrealizowania, gdyż wedle projektu miała być wybudowana o tak wielkich spadkach i wzniesieniach, że nie mogłaby służyć dla ruchu towarowego, dla którego miała być w pierwszej linii budowana. Nadto p. Pietrzykowski mimo wezwań nie przedłożył Wydziałowi krajowemu realnego planu sfinansowania.

Na tej podstawie Wydział krajowy przystąpił w myśl uchwały Wysokiego Sejmu z 8. marca 1907 do wypracowania projektu szczegółowego kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy. Budowa tej kolei będzie rozpoczęta w pierwszej połowie roku 1909.

Co do kolei lokalnej Drohobycz—Truskawiec zaznacza komisja kolejowa, że projekt generalny dla tej kolei był już przedmiotem komisji dla rewizji trasy i oznaczenia stacji. Wydział krajowy wypacował ten projekt z wyjściami z przystanku Drohobycz—Truskawiec, uwzględniając potrzeby i stosunki miejscowe, nadto uwzględniwszy potrzebę połączenia torem dowozowym cegielni firmy „Hip. Śliwiński i Ska“ i państwowego Zakładu kary w Drohobyczu. Czynniki państwowe biorące udział w tej komisji zażądały jednak wyjścia dla tej kolei z głównego dworca w Drohobyczu, motywując to żądanie łatwiejszą i tańszą trasą, i względami na państwowe rewiry lasowe. Rozstrzygnięcia c. k. Ministerstwa kolejowego nie ma jeszcze w tej mierze.

Wydział krajowy przeprowadza obecnie przez oddział trasowniczy studia na terenie dla projektu generalnego kolei lokalnej z Rzeszowa na Głogów, Kolbuszową do Niska; w zimie 1908|1909 wypracowany będzie ten projekt w biurze kolejowym.

Dla części linii Dębica-Jasło rozpisało c. k. Namiestnictwo rewizję trasy na 6. października 1908.

Podjęcie budowy kolei państwowej Jasło-Konieczna w r. 1909 zależy jest od uchwalenia ustawy państwowej zapewniającej dla tej budowy potrzebnych funduszków.



Zrealizowaniem budowy kolei z Jaworowa do Bobrówki zajmuje się Towarzystwo akcyjne kolei lokalnej Lwów-Jaworów względnie prezydent tego Towarzystwa Inżynier Ziffer; w sfinansowaniu tej kolei zachodzą jednak trudności powyżej opisane przy sposobności omawiania projektów kolei Złoczów-Sasów i Łodygowice-Buczkwice.

Wysoki Sejm uchwałą 20. listopada 1905. polecił Wydziałowi krajowemu, „by na podstawie studyów przeprowadzonych technicznych i komercyjnych rozpoczął rokowania z c. k. rządem, interesentami, ewentualnie także z Wydziałem krajowym bukowińskim w sprawie budowy kolei lokalnej z Kołomyi do Koso wa i Kut, oraz przedłożył o wyniku tych rokowań sprawozdanie Sejmowi“.

Wydział krajowy zdał sprawę W. Sejmowi w przeszłym roku w tej mierze, że kolej ta byłaby o wybitnym charakterze górskim; trasa jej przekracza dwa działki wód, a z nich jeden tunelem o długości około 600 metrów i że wobec znacznych kosztów budowy nie może być na razie projekt ten zrealizowany.

Komisja kolejowa podziela to zapatrywanie Wydziału krajowego, sądzi jednak, że ze względu na zaniedbanie powiatu kossowskiego pod względem komunikacyjnym nie należy odkładać budowy kolei w tym powiecie na daleki nieokreślony czas. Część ta kraju bogata w wielkie i niespożyte obszary lasów będących głównie w rękę państwa i fundacyi skarbkowskiej, posiadająca salinę, nadająca się z powodu łagodnego klimatu na wielką kulturę drzew owocowych i na zakładanie miejscowości klimatycznych i kuracyjnych — zasługuje w całej pełni na obdarzenie jej połączeniem kolejowem.

Należy przeto zastanowić się, czy nie możnaby podnieść rentowność tej kolei przez poprowadzenie jej aż do Uścieryk celem pozyskania wielkich obszarów lasów. Komisja kolejowa wnosi przeto wezwanie do Wydziału krajowego, by badania swe komercyjne i techniczne w tym kierunku uzupełnił i aby podjął rokowania co do udziału, jakimby się przyczyniły do kosztów budowy tej kolei interesowane miejscowe strony względnie i c. k. Rząd. (wniosek V.)

### Krajowy fundusz kolejowy.

Rozporządzalna gotówka krajowego funduszu kolejowego wynosiła z końcem r. 1907. kwotę, 1,235.961.65 K. Gotówka ta pochodzi głównie z zaoszczędzeń spowodowanych tą okolicznością, że rentujące się koleje lokalne opłacają w całości lub części ze swoich dochodów raty gwarantowanych przez kraj pożyczek.

I tak fundusz kolejowy wypłacił tytułem gwarancji czystych dochodów w stosunku do podlegającej zwolnieniu części nominalnego rocznego zobowiązania gwarancyjnego w kwocie K. 783.082.22 (w r. 1907 w kwocie K. 872.298.80 z powodu przybycia kolei Tarnów-Szczucin) w r. 1905. 40%

1906. 11.6%

1907. 11.3%

Oszczędności te stoją do dyspozycji Wysokiego Sejmu na subwencje nowo projektowanych kolei.

Oprócz tego rozporządza krajowy fundusz kolejowy rocznymi dochodami pochodzącymi:

a) z rocznej dotacji z funduszu krajowego . . . . .	750.000 K.
b) z 3% odsetków od stałej rezerwy . . . . .	30.000 „
c) ze zwolnień oznaczonych uchwałą W Sejmie z 13. października 1903. . . . .	300.000 „
łącznie . . . . .	<u>1,080.000 K.</u>

Nominalne obciążenie kraj. funduszu kolejowego wynosi obecnie . . . . . 1,048.434 24 K.

Do tego doliczyć należy obciążenie wynikające z gwarancji uchwalonych już przez W. Sejm: kolei lokalnych Lwów-Stojanów, Muszyna-Krynica i Drohobycz-Truskawiec w rocznej kwocie około . . . . .	303.600— „
razem . . . . .	<u>1,412.000— K.</u>

W obec powyższego pokrycia zostaje niepokrytych . . . . . 332.000— K.

Z tego powodu Wydział krajowy przedłożył odrębne sprawozdanie Wysokiemu Sejmowi z wnioskiem o podniesienie rocznej dotacji na cele popierania budowy kolei lokalnych z 750.000 K na 900.000 K. i z wnioskiem oznaczenia zwolnień rocznych funduszu kolejowego na podstawie czystych dochodów kolei gwarantowanych przez kraj z 300.000 K. na 500.000 K. Sprawozdanie to ma w swym referacie komisya budżetowa.

Przy tej sposobności czuje się w obowiązku komisya kolejowa przypomnieć uchwaloną przez W. Sejm dnia 20. października 1903 dyrektywę, „że należy tylko tyle kolei lokalnych rocznie budować, ile siłami biura kolejowego można z wszelką dokładnością skontrolować pod względem technicznym i administracyjnym w czasie budowy.“

Zasadę tę należy nadal utrzymać tak ze względu na szczupły stan personelu biura kolejowego, jak też i ze względu na fundusz krajowy, którego nie można narażać na większe ofiary na cele popierania kolei lokalnych, niż Wydział krajowy proponuje w swem sprawozdaniu o podwyższeniu dotacji na kraj. fundusz kolejowy.

## Sprawa taryfowa na kolejach państwowych

Jedną z ważniejszych czynności biura kolejowego w Wydziale krajowym jest kontrolowanie polityki taryfowej głównych kolei państwowych. Niejednokrotnie już działalność Wydziału krajowego w tej mierze wydała dodatnie owoce.

Rząd nosi się z zamiarem taryfy kolejowe w przyszłym roku reformować czyli mówiąc popularnie podrożyć. Podrożenie to ma dwa cele na oku, raz wyrównać ubytek w dochodach, który powstanie przez stosowanie tańszych taryf kolei państwowych na upaństwowić się mających szlakach, t. zw. Staatseisenbahngesellschaft, Nord-Westbahn, i Süd-Norddeutsche-Verbindungsbahn, a drugi cel — czysto fiskalny — podwyższenie dochodów kolei państwowych. Żaden kraj koronny nie ucierpiałby tak wiele przez mechaniczne podwyższenie taryf kolejowych jak Galicya przez swoją konfigurację i przez wielką przestrzeń jaką towar musi biegnąć na szlakach kolejowych, ażeby osiągnąć cel swego zbytu. Dla produkcji żadnego kraju tedy podwyższenie taryf nie będzie tak dotkliwie jak dla Galicyi, która wszakże z upaństwowienia kolei der Staatseisenbahngesellschaft, Nord-Westbahn, i Süd-Norddeutsche-Verbindungsbahn, żadnych nie będzie miała korzyści, — dla Galicyi, która ma w porównaniu z zachodnimi krajami najlepszy teren do prowadzenia ruchu, i w której gdyby prowadzono osobną rachunkowość co do rentowności jej

szlakow kolejowych, okazałaby się już dziś znaczna rentowność inwestowanych tutaj kapitałów kolei państwowych.

Będzie miał tedy Wydział krajowy trudne i ważne nadzwyczaj zadanie strzedz, by przez podwyższenie taryf kolejowych indywidualne właściwości Galicji zostały uwzględnione i ażeby stawki kolejowe na szlakach galicyjskich nie były tak podwyższone, by przez to mogła ucierpieć w trudnych warunkach walcząca produkoya galicyjska.

Komisja kolejowa proponuje tedy rezolucyę do Rządu jak wniosek VI.

Zarząd kolejowy na mylnej jest drodze, jeśli sądzi, że tylko w podwyższeniu taryf należy szukać zbawienia dla kolei państwowych i podwyższenia ich rentowności. Każdy przemysłowiec musi się starać nie tylko o osiągnięcie dobrych cen za swój produkt, ale musi się także starać o dobrą techniczną i komercyjną organizacyę, (mówię techniczną i komercyjną. Musi więc zarząd kolejowy stać na wyżynie czasu. Że atoli zarząd kolejowy nie stoi w ostatnich czasach na wyżynie techniki kolejnictwa, nie ulega najmniejszej wątpliwości. Wiadomą jest wszakże rzeczą, iż w ostatnich czasach życzeniem niejednej dyrekcji kolejowej w państwie było, by ruch kolejowy był mniejszy, bo wadliwa konstrukcyja torów kolejowych uniemożliwiała prawidłowy ruch kolejowy. Wiadomą jest wszakże rzeczą, że urządzenia stacyjne w wielkiej części szlaków kolei państwowych austriackich są takie, iż niejedna stacya była zaporą normalnego ruchu. Wiadomą jest n. p. rzeczą, że dworzec towarowy we Lwowie dotychczas jeszcze stanowi taką zaporę, która uniemożliwia rychły ruch towarowy tak w jednym jak w drugim kierunku, jeżeli ruch jest intensywniejszy. Niejednokrotnie zdarzało się przez to, że z Przemyśla do Czortkowa szedł wagon dosłownie sześć dni, ponieważ ze Lwowa wagonu tego wystać nie było można. Podobne stosunki nie były tylko we Lwowie, ale i w Morawskiej Ostrawie i w Rzeszowie, i stanowiły główną przyczynę, że przy zwiększonym zeszłorocznym ruchu, ruch na kolei północnej był prawie niemożliwy.

Jeżeli ważną jest rzeczą w technicznej organizacyi kolei państwowych, wyposażyć koleje w odpowiednią ilość wagonów o odpowiedniej pojemności i nośności, przyczem należy o ile możności zaprowadzić wagony o większej nośności, ażeby stosunek brutto do netto był dla kolei korzystniejszy i jeżeli są wielkie braki co do wagonów specjalnych, to wszystkie te braki są minimalne wobec braku urządzeń stacyjnych, założenia torów, założenia dworców do ranżowania i t. p. a wszelkie powiększenia taboru wagonowego bez zaprowadzenia tych urządzeń odpowiadających ruchowi zwiększonemu i zwiększonej frekwencyi, mogą być tylko nową zaporą. Jeżeli towar idzie zamiast dwóch dni 5 dni, jeżeli rozdział między ruchem lokalnym (Nahverkehr) a ruchem transitowym (Fernkehr) z powodu braku tych urządzeń nie może być racjonalnie przeprowadzony, jaka może być dochododajność kolei?

Skarb państwa znajduje się zresztą na fałszywej drodze, jeżeli sądzi, że wytrzymałość gospodarstwa narodowego jest elastyczna bez granic, i że można koszta transportu i taryfy znacznie podwyższać, nie zadając ciosów i ran gospodarstwu narodowemu, a to w chwili przełomowej, kiedy w całej Europie jawnie lub skrycie odbywa się wielka kryzys gospodarcza. Należy więc przy podwyższaniu taryf indywidualizować i nie iść zbyt szybko w górę. Mylnem jest dalej zapatrywanie rządu, jakoby dochododajność kolei państwowych była niedostateczną. Dochododajność może być tylko kalkulowana w stosunku do wartości efektywnej kolei, a nie fikcyjnej. Wiadomą jest atoli rzeczą, że wielka część kolei austriackich została upaństwowiona po epoce Gründerstwa, że dalej państwo w epoce Gründerstwa dało gwarancyę za sumy kolei fikcyjnych wartości kolei, które nie odpowiadały rzeczywistej tych kolei

wartości. Obciążenie skarbu państwa temi gwarancyami byłoby istniało, gdyby tych tak gwarantowanych kolei się nie upaństwowiło. Gdy się te koleje upaństwowiło i po tej sfingowanej, nierzeczywistej wartości, wpisało do ksiąg ich wartość, czy od tych wartości ma także społeczeństwo dać pełnych 4 lub  $4\frac{1}{2}\%$ , czy za wszystkie grzechy, które ze względów politycznych rządu popełniły na polu kolejnictwa, ma odpowiadać gospodarstwo narodowe austriackie?

Dalej specjalnie koleje alpejskie, podług sprawozdania komisji kolejowej w Radzie Państwa — już przy uchwaleniu pierwszego przekroczenia na budowę tych kolei nie miały najmniejszych szans powodzenia, nawet najmniejszego ułamka procentu, i z wiecznym będą pracować deficytem.

Czyż ma pokrywać gospodarstwo narodowe wszystkie te deficyty tych szlaków kolejowych, które ze względów politycznych a nie ekonomicznych zostały wybudowane?

Te wszystkie uwagi raczy Wydział krajowy uwzględnić, gdy przyjdzie wydać votum w sprawie reformy tariff kolejowych, czyli mówiąc popularnie, w sprawie gwałtownego podwyższenia stawek kolejowych.

Inaczej w Królestwie pruskiem, a zwłaszcza w Królestwie saskiem ma się rzecz ze statystyką ruchu przy kolejach austriackich. Statystyka ta albo całkiem nie jest prowadzoną, albo nie tak, ażeby mogła służyć jako podstawa do ocenienia polityki taryfowej i polityki gospodarczej krajów koronnych.

Niejednokrotnie Reprezentacya Kraju poruszała w Wiedniu bezskutecznie dotychczas ten stan rzeczy,

Należy się starać, by w Austrii mimo dość znacznych kosztów zaprowadzono statystykę ruchu kolejowego. Byłoby także pożądane, by rząd dla szlaków galicyjskich prowadził analogicznie jak przy kolei północnej, osobną rachunkowość, i ażeby wykazywał, jak szlaki te rentują się. Przeświadczeniem bowiem jest komisji, że już dziś koleje państwowe galicyjskie, inclusive kolej transwersalna i inclusive koleje prowadzące do Węgier, przynoszą dochody przekraczające w przecięciu normalny procent inwestowanego w tych kolejach kapitału, i gdyby kraj mógł objąć dzierżawę tych kolei, z pewnością zrobiłby na tem nietylko dobry interes pod względem polityki ekonomicznej krajowej, ale także pod względem fiskalnym, jakkolwiek w żadnym prawie kraju koronnym koleje nie są obciążone tak wielkimi ciężarami na cele wojskowości jak w Galicyi.

## **Sprawy dotyczące ruchu na c. k. kolejach żelaznych i zaprowadzenia na kolejach rozmaitych udogodnień.**

Uchwałą z 18. września 1907. wezwał Wysoki Sejm Wydział krajowy, aby zbadał szereg wniosków przedstawionych o zaprowadzenie rozmaitych udogodnień na kolejach żelaznych. Wydział krajowy w sprawozdaniu swem tu na wstępie powołaniem zdał sprawę szczegółowo co do każdego z tych wniosków. Komisya kolejowa na podstawie tego sprawozdania proponuje odpowiednie rezolucye do c. k. Rządu.

Nadto wnosi komisya kolejowa szereg rezolucyi do c. k. Rządu w sprawie ulepszenia ruchu na c. k. kolejach państwowych.

Niniejszem sprawozdaniem załatwia się petycyje do L. S. 491|08, 1085|08, 1229|09 i 1231|08.

## Wysoki Sejm raczy uchwalić:

### I.

Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 1. grudnia 1906 do 31. marca 1908.

### II.

1. Sejm uznaje kolej lokalną z Przemyśla na Krasieczyn, Dubiecko, Dynów, Krzemienna, Brzozów do Rymanowa za użyteczną i potrzebną ze względów na ogólne interesa kraju.

2. Sejm wzywa Wydział krajowy, aby celem zrealizowania kolei lokalnej z Przemyśla do Rymanowa przedsięwziął rokowania z c. k. Rządem i interesowanymi stronami, przyczem by miał na szczególnej uwadze jak najspieszniejsze wybudowanie jej części między Brzozowem a Rymanowem i upoważnia Wydział krajowy do wypracowania projektu tej części linii za zaliczeniem kosztów projektu z krajowego funduszu kolejowego za zwrotem z kapitału budowy kolei.

3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by przy zrealizowaniu projektu kolei z Przemyśla do Rymanowa zostały odpowiednio uwzględnione interesa kolei wąskotorowej Przeworsk—Dynów, które będą narażone z powodu konkurencji stworzyć się mającej przez tę nową kolej.

### III.

Celem umożliwienia budowy kolei lokalnej z Lubaczowa na Cieszanów do granicy rosyjskiej koło Płazowa pod Narołem poleca się Wydziałowi krajowemu, aby jeżeliby badania Wydziału krajowego wykazały, że interesenci po stronie rosyjskiej postarają się o komunikację drogową z rosyjskiego obszaru ciężenia do Płazowa, podjął rokowania z c. k. Rządem o umożliwienie utworzenia urzędów cłowych austriackiego i rosyjskiego w Płazowie na ten wypadek, jeżeliby kolej z Lubaczowa na Cieszanów do Płazowa była wybudowaną.

### IV.

Odstępuje się Wydziałowi krajowemu do zbadania petycyę gminy Baligród i okolicznych gmin o budowę kolei ze stacyi Lisko—Łukawica na Baligród do Ciesny, względnie o zaprowadzenie ruchu automobilowego między temi miejscowościami.

O ile rozchodzić się będzie o ruch automobilowy, poleca się petycyą Rządowi do życzliwego traktowania.

### V.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, by jak najspieszniej zbadał kolej lokalną Kołomyja—Pistryń—Kossów—Kuty—Uścieryki pod względem technicznym i komercyjnym, przystąpił do rokowania z interesentami a także z c. k. Rządem co do wy-

jednania wydatnego przyczynienia się do kosztów budowy tej kolei i odnośne sprawozdanie i wnioski Sejmowi wkrótce przedłożył.

## VI.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, by rozpatrzył, czy nie należałoby wejść w porozumienie z c. k. Rządem co do upaństwowienia niektórych kolei lokalnych.

## VII.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, by wobec gwałtownie rosnących zadań krajowego biura kolejowego w szczególności celem przyspieszenia badania i opracowania projektów nowych linii kolejowych przedstawił Sejmowi wnioski co do pomnożenia etatu krajowego biura kolejowego, niemniej jak co do podniesienia wydatku w rubryce VIII. poz. 17. budżetu krajowego na badania techniczne i komercyjne nowo zgłoszonych projektów.

## VIII.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, by w porozumieniu z Zarządem kolei państwowych zbadał i ewentualnie pomyślnie załatwił sprawę zaprowadzenia na przestrzeni Trzebunia-Siersza wodna w godzinach popołudniowych jeszcze jednej pary pociągów osobowych względnie dodania wozów osobowych do pociągów węglowych, oraz przesunięcia trasy pociągów Nr. 6053 i 6054 o parę minut celem uzyskania połączenia do Kralewa i z Kralewa.

## IX

Poleca się Wydziałowi krajowemu, by wszedł w porozumienie z c. k. Rządem względem spożytkowania statystyki kolejowej i pocztowej dla celów statystyki handlu Galicyi, zwłaszcza handlu zewnętrznego, a ewentualnie przedstawił Sejmowi odpowiednie wnioski.

## X.

Sejm wzywa c. k. Rząd, by w ten sposób zreformował rachunkowość i statystykę kolejową, iżby dawała ona dokładny i szczegółowy obraz ruchu towarowego i osobowego oraz wyników finansowych nie tylko całej sieci lecz także poszczególnych jej zwartych terytoriów.

## XI.

Z uwagi na okoliczność, że przy sposobności upaństwowienia kolei Staats-eisenbahngesellschaft, Nordwestbahn, i Süd-Norddeutsche-Verbindungsbahn, rząd zamierza skutecznie t. zw. reformę taryfową, z uwagi dalej, że zachodzi obawa poważna, iż ta reforma będzie w rzeczywistości znacznem podwyższeniem obowiązujących taryf kolejowych, z uwagi że żaden kraj koronny nie ma tak niekorzystnego położenia geograficznego jak Galicya, z uwagi iż warunki produkcji są wogóle w Galicyi trudniejsze jak w ościennych krajach koronnych, wzywa się c. k. Rząd, ażeby przy układaniu nowej taryfy uwzględnił te szczególne stosunki i ułożył taryfę odpowiednią dla produkcji galicyjskiej, w tak trudnych warunkach walczącej.

## XII.

Sejm wzywa c. k. Rząd, aby przez rychłe ulepszenie, rozszerzenie i pomnożenie urzędzeń stacyjnych, zwłaszcza zakładów ranżowania, torów, magazynów i t. p. w Galicyi, w szczególności we Lwowie, Krakowie, Rzeszowie, Trzebini, Oświęcimiu, Białej, Żywcu i t. d. przyczynił się do przyspieszenia obrotu wagonów towarowych, a tem samem wogóle do istotnej poprawy stosunków ruchu frachtowego.

## XIII.

Sejm wzywa c. k. Rząd, by nie dopuszczał do ogałacania północno-wschodniej sieci kolei państwowych z wagonów towarowych na rzecz linii zachodnich, lecz by w rozdziale parku wogóle oraz we wszelkich fazach dyrygowania wozów sieć północno-wschodnia znajdowała uwzględnienie odpowiadające faktycznym potrzebom.

## XIV.

Wzywa się c. k. Rząd, aby z okazji reorganizacyi c. k. zarządu kolei państw. wziął pod przychylną rozagę przedzielenie szlaków c. k. kolei północnej w Galicyi leżących wraz z jej kolejami lokalnymi w Galicyi, władzy kolejowej z siedzibą w kraju.

## XV.

Sejm wzywa c. k. Rząd, by przyznał funkcyonaryuszom autonomicznym co do cen jazdy osobowej te same ulgi, które przysługują funkcyonaryuszom państwowym.

## XVI.

Wzywa się c. k. Rząd, aby przy każdym pociągu pospiesznym prowadził odpowiednią do frekwencyi ilość wozów III. klasy.

## XVII.

Wzywa się c. k. Rząd, aby obniżył czynsz dzierżawy za restauracye kolejowe i w ten sposób umożliwił lepszą obsługę publiczności przez podanie zdrowych potraw.

## XVIII.

Wzywa się c. k. Rząd, aby c. k. Dyrekcyje kolejowe zobowiązały przedsiębiorców utrzymujących na większych stacjach kolejowych czytelnie, do przechowywania odpowiedniego zapasu znaczków pocztowych dla drobnej sprzedaży.

## XIX.

Wzywa się c. k. Rząd, aby na stacjach kolejowych i w pociągach kolejowych na szlakach galicyjskich utrzymywał należyty porządek.

## XX.

Wzywa się c. k. Rząd, aby na liniach galicyjskich powiększył istniejące i utworzył nowe magazyny dla transportów mięsa.

## XXI.

Sejm wzywa c. k. Rząd, by przez odpowiednie inwestycje na linii kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż (ochrony śniegowe, ładownie bydła i t. d.) umożliwił należyte funkcyonowanie tej kolei.

*Skotyszewski*  
przewodniczący.

*Dr. Kolischer*  
sprawozdawca.