

Aleg 384

## Sprawozdanie

Komisji kolejowej o czynnościach Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 1. lipca 1910 do 30. czerwca 1911.

### Wysoki Sejmie!

Sprawozdanie komisji kolejowej o czynnościach Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 1. lipca 1909 do 30. czerwca 1910 do L. S. 7.647/1910 nie weszło na porządek dzienny Wysokiego Sejmu. Z tego powodu powołujemy się na to sprawozdanie w całości, a wnioski przedstawione w tem sprawozdaniu Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia powtarzamy poniżej w całości ze zmianami, które wynikają ze zmienionej sytuacji.

Przechodząc do sprawozdania za drugie półrocze roku 1910 i pierwsze roku 1911, komisya kolejowa z zadowoleniem podnosi, że wyniki eksploatacyjne za r. 1910 są wogóle korzystniejsze niż w r. 1909. Wyniki finansowe na

kolejach będących w ruchu

przedstawiają się następująco:

# Wyniki finansowe krajowych kolei lokalnych za rok 1910.

L. porz.	Kolej lokalna	dochody		wydatki		nadwyżka		Oprocentowanie kapitału zakładowego	Koefficyent	dopłata z tytułu gwarancyi kraju	
		K	h.	K	h.	K	h.			K	h.
1	Borki wielkie - Grzymałów	170.216	64	134.844	45	35.372	19	1.96 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	79.49 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	15.339	07
2	Chabówka - Zakopane	557.052	08	341.641	41	215.450	67	3.71 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	61.53 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	—
3	Delatyn - Kołomyja - Stefanówka	774.763	05	495.996	30	278.766	75	3.03 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	62.64 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	—
4	Łupków - Cisna	168.671	35	103.241	64	65.429	71	4.14 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	60.64 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	—
5	Pila - Jaworzno	447.015	43	264.856	21	182.159	22	8.43 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	60.62 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	—
6	Przeworsk - Dynów	197.457	91	141.397	19	56.060	72	1.26 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	72.16 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	71.164	09
7	Tarnów - Szczucin	255.449	50	173.110	78	82.338	72	2.42 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	68.08 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	4.140	57
8	Trzebinia - Skawce	912.479	80	476.522	28	465.957	52	6.72 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	50.88 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	—

## Wykaz dopłat z tytułu gwarancyi kraju niezwróconych z końcem roku 1910.

L. porz.	Kolej lokalna	kwota	
		K	h.
1	Borki wielkie - Grzymałów	206.533	93
2	Chabówka - Zakopane	4.807	78
3	Delatyn - Kołomyja - Stefanówka	1,513,991	41
4	Przeworsk - Dynów	597.641	22
5	Tarnów - Szczucin	4.140	57
Razem		2,333.114	91

Uzupełniając sprawozdanie Wydziału krajowego, komisya kolejowa podaje do wiadomości, że Wydział krajowy uwzględniając życzenia stron, zgodził się na znaczne polepszenie ruchu pociągów między Krakowem a Zakopanem poczynszy od sezonu zimowego 1912 r. na 1913.

## Program budowy kolei lokalnych.

Wydział krajowy w ubiegłym roku 1911 poczynił odpowiednie kroki, ażeby kraj nasz przy ustawowem zapewnieniu budowy kolei niższorzędnych, które prawdopodobnie w pierwszej połowie b. r. nastąpi, był należycie uwzględniony i na podstawie porozumienia się z Kołem polskiem w Wiedniu przedstawił rządowi postulata krajowe w tym względzie.

Komisya kolejowa oświadcza się za budową kolei z Przemyśla na Brzozów do Krosna ze względów na interesa tak ogólnie krajowe jak i danych okolic.

Dalej Komisya kolejowa podtrzymuje swój tamtegoroczny wniosek wezwania c. k. Rządu, aby kolej z Rzeszowa do Niska w najbliższem przedłożeniu rządowem była uwzględniona.

Celem przyspieszenia realizacji projektów kolejowych z Kołomyji na Kossów do Kut, jakoteż ze Starego Sącza na Krościenko do Szczawnicy komisya kolejowa proponuje upoważnić Wydział krajowy do wypracowania projektów szczegółowych dla tych linii kolejowych.

Nadto dla podniesienia miejsca kąpielowego w Rymanowie i połączenia miasteczka Rymanowa z siecią kolejową należy wezwać c. k. Rząd, aby podjął budowę odnogi kolejowej ze stacyi c. k. kolei państwowej „Rymanów“ na Rymanów miasto do Rymanowa źródła jako kolei państwowej równomiernie i równorzędnie z koleją Przemyśl-Krosno.

## Dalsze projekta kolejowe.

Komisya kolejowa podziela zdanie Wydziału krajowego, że tamowanie postępu w budowie kolei w Galicyi ze względów na rzekomą konkurencyę dla istniejących szlaków kolejowych przez odmawianie lub stawianie trudności w koncesjonowaniu nowych szlaków kolejowych jest nieracyonalnem ze względów ogólnych interesów gospodarstwa społecznego. Komisya kolejowa jest zdania, że podobne stawianie trudności ze strony c. k. Rządu nie powinno mieć miejsca na przyszłość.

Za inicjatywą interesowanych okolic Wydział krajowy po przeprowadzeniu studyów komercyalnych i technicznych przedstawia nam projekta połączeń kolejowych w części kraju zamkniętej liniami kolejowemi Brzeżany-Tarnopol, Tarnopol-Zaleszczyki, Zaleszczyki-Kołomyja i Kołomyja Stanisławów-Brzeżany. Na podstawie wyczerpujących wywodów Wydziału krajowego popartych datami komercyalnymi i technicznymi komisya kolejowa przyszła do przekonania, że w tej okolicy tak ze względu na całokształt sieci kolejowej jak i w uwzględnieniu pojedynczych interesów miejscowych należy dążyć do realizacji następujących linii kolejowych:

1) linii Podhajce-Buczacz

2) linii Podhajce Wiśniowczyk-Trembowla, względnie na Mogilnicę-Budzanów Dereniówka (stacya kolei wschodnio galicyjskich),



3) linii Buczacz-Potok-żłoty, Obertyn-Turka (Kołomyja).

Komisya kolejowa podziela zdanie Wydziału krajowego w zupełności, że miasteczko Wiśniowczyk może być obsłużone jedynie linią jak 2) t. j. z Podhajec do Trembowli względnie do Dereniówki. Linia Podhajce-Buczacz przez zbliżenie ku Wiśniowczykowi z jednej strony nie odda temu miasteczku tych usług, jakie będzie mogła oddać linia Podhajce-Trembowla względnie Dereniówka, z drugiej strony zaś linia Podhajce-Buczacz przez to wydłużenie straci znaczenie ekonomiczne, które ruta najkrótsza w tym względzie jej zapewni. Zresztą przybliżenie linii do rzeki Strypy spowodowałoby bardzo znaczne powiększenie kosztów budowy.

Gdy w opracowaniu Wydziału krajowego znajduje się już projekt wstępny dla linii Podhajce-Buczacz, wskazanem jest wezwać Wydział krajowy do opracowania projektu jeneralnego dla linii Podhajce-Trembowla względnie Dereniówka.

Komisya kolejowa zwraca uwagę Wydziału krajowego, że należy wziąć pod rozagę stworzenie połączeń kolejowych w północno-wschodnich częściach naszego kraju, a mianowicie przedłużenie linii projektowanej Złoczów-Sasów w północno-wschodnim kierunku ku granicy rosyjskiej, a dalej odgałęzienie linii Lwów-Stojanów z Radziechowa do Łopatyna. Wskazanem przeto jest, ażeby Wydział krajowy dla tych projektów przeprowadził studia komercyjne i techniczne i wynik ich przedstawił Wysokiemu Sejmowi w najbliższem sprawozdaniu.

### Krajowy fundusz kolejowy.

Z obliczeń Wydziału krajowego wynika, że obciążenie krajowego funduszu kolejowego wynosi rocznie okragło 1,400.000 koron.

Na pokrycie tego rocznego obciążenia służą stałe dochody tego funduszu:

a) roczna datacya z krajowego funduszu	K 900.000—
b) zwolnienia oznaczone uchwałą Wysokiego Sejmu z 19. października 1908	500.000—
c) 3% odsetki od stałej rezerwy	30.000—
d) Dywidenda od akcji pierwszeństwa kolei Trzebinia-Skawce imiennej wartości 266.000 K na podstawie przecięcia	18.000—
Razem	K 1,448.000—

Wobec tego stanu rzeczy pozostaje rocznie renta w kwocie 48.000 koron do dyspozycji.

Co do zwolnień, oznaczonych jak wyżej przez Wysoki Sejm w kwocie rocznej 500.000 koron, zaznacza się, że zwolnienia te w rzeczywistości wynosiły:

w r. 1908	kwotę 732.801.20 K
w r. 1909	727.640.06 „
w r. 1910	781.655.07 „

Na tej podstawie Wydział krajowy proponuje podnieść preliminowane zwolnienia o 200.000 K rocznie t. j. na kwotę 700.000 K rocznie i przedstawia na uzasadnienie swego wniosku następujący preliminarz kwot, które należy rezerwować jako niezwolnione a więc do uiszczenia przez krajowy fundusz kolejowy:

1. raty pożyczek krajowych kolejowych zaciągniętych:

a) na pokrycie subwencji niezwrótnych na rzecz linii kolei państwowych:

a) Chodorów-Podwysokie . . . . .	K.	87.291.—
β) Przeworsk-Rozwadów . . . . .	"	21.900.—
b) na zakupno akcji:		
α) pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna . . . . .	"	40.592.44
β) zakładowych kolei Kraków-Kocmyrzów, pierwszeństwa kolei Trzebinia-Skawce i pierwszeństwa kolei Łupków- Cisna . . . . .	"	26.352.—
2. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei lokalnej Borki wielkie-Grzymałów . . . . .	"	25.000.—
3. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei Delatyn Koło- myja-Stefanówka . . . . .	"	30.000.—
4. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei Przeworsk-Dynów . . . . .	"	100.000.—
5. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei Tarnów-Szczucin . . . . .	"	20.000.—
6. pełna rata pożyczki pierwszeństwa kolei Lwów-Stojanów okrągło . . . . .	"	280.000.—
7. pełna rata pożyczki pierwszeństwa kolei Muszyna-Krynica okrągło . . . . .	"	32.000.—
8. pełna rata pożyczki pierwszeństwa kolei Drohobycz-Tru- skawiec okrągło . . . . .	"	37.000.—
łącznie do uiszczenia rocznie . . . . .	K	700.135.44

Gdy nominalne obciążenie krajowego funduszu krajowego, jak wykazano wynosi . . . . .	"	1,400.000.—
a powyższy preliminarz wykazuje do uiszczenia okrągło . . . . .	"	700.000.—

przeto pozostaje roczna kwota . K 700.000. ,  
którą Wydział krajowy proponuje do przyjęcia jako roczne zwolnienie krajowego funduszu kolejowego.

Komisja kolejowa wychodzi z założenia, że akcja budowy kolei lokalnych w naszym kraju nie może być pod żadnym warunkiem wstrzymana, i owszem musi ona być dalej skutecznie prowadzona i że w tym celu musi się Wydziałowi krajowemu potrzebne fundusze do dyspozycji postawić. Gdy w tej chwili uzyskanie tych funduszy przez powiększenie dotacji dla funduszu kolejowego ze względu na stan finansów krajowych jest niemożliwe, przeto komisja kolejowa w uwzględnieniu powyższego stanu rzeczy wnosi, aby Wysoki Sejm przychylił się do wniosku Wydziału krajowego co do podwyższenia oznaczenia zwolnień rocznego obciążenia funduszu kolejowego o roczną kwotę 200.000 K. W ten sposób uzyska się do dalszej dyspozycji na budowę kolei lokalnych roczną rentę 248.000 K, co przedstawia sumę kapitałową okrągło 5,700.000 K.

Komisja kolejowa zwraca przy tej sposobności uwagę Wydziału krajowego, że przy dzisiejszych stosunkach pieniężnych będzie potrzebne zmienić typ 4% wych obliarów kolejowych Banku krajowego na 4½% obliży.

Nadto w gotówce posiada krajowy fundusz kolejowy rozporządzałą kwotę 1,834.830 K.

Gotówkę tę obrachowuje Wydział krajowy w następujący sposób:

Zasoby funduszu kolejowego wynoszą . . . . . K 6,312.042.21

Z sumy tej wskutek lokacji względnie przeznaczenia swojego są uwięzione następujące kwoty:



a) stała rezerwa . . . . .	K	1,000.000.—		
b) nieumorzona część 4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -wej pożyczki udzielonej kolei lokalnej Piła-Jaworzno . . . . .	K	264 066·92		
c) nieumorzona część 4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -wej pożyczki udzielonej kolei lokalnej Borki wielkie - Grzy- małów . . . . .	K	99.345 17		
d) 4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -wa pożyczka udzielona kolei Cha- bówka-Zakopane . . . . .	K	100.000 —		
e) uchwalone przez Wysoki Sejm a nie wypłacone po dzień 30. czerwca 1911. subwen- cyje na kolej lokalną:				
1 Złoczów-Sasów . . . . .	K	300.000.—		
2 Jaworów-Bobrowka . . . . .	K	350.000.—		
3. Łodygowice - Bucz- kowice . . . . .	K	100.000.—		
4. Wieliczka - Myśle- nice Mszana dolna . . . . .	K	2,263.800.—	K	3,013.800.— K 4,477.212·09
Pozostaje rozporządzalna gotówka			K	1,834.830·12

### Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdania Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1 lipca 1909 do 30. czerwca 1910. i za czas od 1. lipca 1910 do 30 czerwca 1911.

II. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby w porozumieniu z Wydziałem krajowym przeprowadził potrzebne zarządzenia w celu tańszego prowadzenia ruchu na kolejach lokalnych, a to w ten sposób, aby koszta eksploatacyi były dostosowane do charakteru tych kolei i ich dochodów.

III. Co się tyczy projektowanej kolei Przemyśl-Brzozów-Rymanów, względnie Krosno, Sejm oświadcza się za połączeniem z Krosnem i wzywa c. k. Rząd, żeby przeprowadził w najbliższej przyszłości budowę linii z Przemyśla na Brzozów do Krosna i w tym celu w najbliższym projekcie ustawy o zapewnieniu budowy kolei lokalnych uwzględnił tę linię przez wstawienie odpowiedniego udziału państwa w kosztach jej budowy.

IV. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby poczynił potrzebne kroki celem uwzględnienia projektowanej kolei lokalnej z Rzeszowa do Niska w najbliższym projekcie ustawy o zapewnieniu budowy kolei lokalnych przez wstawienie odpowiedniego udziału państwa w kosztach jej budowy.

V. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zaliczkowania z krajowego funduszu kolejowego na sporządzenie projektu przebudowania wąskotorowej kolei lokalnej Przeworsk-Dynów na normalnotorową, jakoteż do podjęcia w stosownej chwili kroków potrzebnych do zrealizowania tego projektu.

VI. Sejm wzywa c. k. Rząd, by przyspieszył wykonanie kolei Kołomyja-Kosów-Uścieryki a przedewszystkiem części Kołomyja-Kosów-Kuty.

VII. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu aby po przeprowadzeniu komisji rewizyjnej trasy dla projektowanej kolei lokalnej ze Starego Sącza na Szczawnicę do Nowego Targu i wypracowaniu kosztorysu dla tej kolei przeprowadził z c. k. Rządem rokowania, któreby miały na celu szybką realizację budowy tej kolei przedewszystkiem dla części między Starym Sączem a Szczawnicą.

VIII. Sejm oznacza zwolnienia rocznego obciążenia krajowego funduszu kolejowego na podstawie dochodów kolei lokalnych przez kraj gwarantowanych w sumie rocznej 700.000 K słowami siedmset tysięcy koron.

IX. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zaliczenia z krajowego funduszu kwot na sporządzenie projektów szczegółowych kolei lokalnych:

- a) ze Starego Sącza przez Szczawnicę do Nowego Targu;
- b) z Kołomyji na Kosów, Kuty do Uścieryk.

X. Sejm uznaje budowę linii kolejowej z Podhajec na Wiśniowczyk, Trembowłę względnie Mogielnicę, Budzanów za potrzebną i użyteczną.

XI. Sejm upoważnia Wydział krajowy do wypracowania projektu generalnego dla połączenia kolejowego Podhajce-Wiśniowczyk-Trembowla i warianty Dereniówka via Mogielnica-Budzanów.

XII. Sejm uznaje budowę linii kolejowej ze stacji Rymanów do miejscowości Rymanów zdroj za potrzebną i pożyteczną i wzywa Wydział krajowy, aby wdrożył potrzebne kroki zdążające do wybudowania tej kolei.

Przewodniczący:

**Skotyszewski**, w. r.

Sprawozdawca:

**Henryk Kolischer**, w. r.





Aleg 984 A

## Sprawozdanie

Komisji kolejowej o czynnościach Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 1. lipca 1909 do 30. czerwca 1910.

### Wysoki Sejmie!

Akeya kraju w kierunku uzupełnienia istniejącej sieci kolejowej przez budowę kolei lokalnych napotyka obecnie na okoliczność, która może utrudnić postęp dalszej budowy kolei lokalnych. Oto od kilku lat wzrastają niepomniernie koszta prowadzenia ruchu na tych kolejach, a to tak dalece, że mimo równoczesnego wzrostu dochodów brutto, nadwyżka eksploatacyjna rok rocznie spada, a w jednym wypadku w roku 1909 dochody nie wystarczyły nawet na pokrycie kosztów ruchu.

Całkiem słusznie przeto Wydział krajowy w swem sprawozdaniu dłużej niż zwykle zajął się wynikami eksploatacyjnymi za rok 1909 na

### kolejach lokalnych będących w ruchu.

Dat statystycznych i bliższych objaśnień naprowadzonych w sprawozdaniu przez Wydział krajowy nie będziemy tu powtarzać, podnosimy tylko, że stosunek procentowy ogólnych wydatków do dochodów brutto w ciągu ostatnich trzech lat (1907—1909) podniósł się prawie o 7%.

Przyczyny należy szukać w ogólnem podrożeniu robocizny i materiałów.

W ostatnich 3 latach c. k. Zarząd kolei państwowych przeprowadził cały szereg polepszeń bytu personelu kolei państwowych, od najniższych dziennych zarobników do wysokich urzędników tak przez podwyższenie im zarobku i płac, jak i przez przyznanie dodatków rozmaitego rodzaju za pełnienie poszczególnych działów służby itp. Efekt finansowy tych zarządzeń idzie w całym zarządzie kolei państwowych w wiele milionów koron, a odbija się na budżecie kolei lokalnych w dziesiątkach tysięcy koron rocznie. Z tym momentem podrożenia prowadzenia ruchu godząc się, musimy zauważyć, że na kolejach lokalnych należałoby stosownie do wymogów na nich używać stosunkowo jak najtańszego personelu.

Wiadomą jest też rzeczą, że administracja kolei państwowych austriackich jest zbyt biurokratyczna a za mało praktycznie kupiecką. Reforma w tym względzie jest pożądana wogóle dla administracji kolei państwowych, a już całkiem konieczną dla administracji kolei drugo- i trzeciorzędnych o lokalnym typie. Dlatego Komisja kolejowa uważa za stosowne polecić Wydziałowi krajowemu robienie odnośnych studyów, a wyraz tego zapatrywania Komisji jest uwidoczniony w odpowiedniej rezolucji.

Mimo wszelkich reform podrożenie prowadzenia ruchu będzie stałem wobec stałego wzrostu płac i zarobku, jakoteż wobec stałego wzrostu cen materiałów. Po-

drożenie to odbija się w następstwie stale w mniejszej rentowności kolei lokalnych, a przez to i w zmniejszonych zwolnieniach krajowego funduszu kolejowego. Na tę okoliczność specjalnie zwraca Komisya kolejowa uwagę, wskazując równocześnie na potrzebę jeszcze ściślejszego obrachowywania się z wydatnością funduszu kolejowego przy uchwalaniu subwencji kolejowych.

### Dochody brutto kolei lokalnych za czas od 1. stycznia 1910 do 31. lipca 1910

według prowizorycznych dat udzielonych przez c. k. Zarząd kolei państwowych.

L. porz.	K o l e j	Dochody za czas od 1. stycznia do 31. lipca roku		W roku 1910 od kilometra w procen- tach	
		1910	1909	więcej	mniej
1	Borki wielkie Grzymałów. . . .	90.200	91.295	—	1·2%
2	Chabówka-Zakopane . . . . .	252.000	220.781	14·1%	—
3	Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.	366.300	353.208	3·7%	—
4	Łupków-Cisna . . . . .	91 200	71.151	28·2%	—
5	Piła-Jaworzno . . . . .	229 500	214.883	6·8%	—
6	Przeworsk-Dynów . . . . .	101 000	98 937	2·1%	—
7	Tarnów-Szczucin. . . . .	150.400	161.330	—	6 8%
8	Trzebinia-Skawce . . . . .	507.400	438 434	15 7%	—

### Koleje lokalne w budowie.

Sprawozdanie Wydziału krajowego uzupełnić należy w tym kierunku, że otwarcie ruchu publicznego na kolei lokalnej Lwów-Stojanów nastąpiło dnia 18. października 1910 i że urzędowe komisye Ministerstwa kolejowego i generalnej Inspekyi austriackich kolei znalazły stan budowy kolei w bardzo dobrym stanie.

### Projektowane koleje lokalne, których budowa jest zapewniona.

Komisya obchodowa dla kolei Drohobycz-Truskawiec będzie przeprowadzona w miesiącu listopadzie b. r.

### Program budowy kolei lokalnych.

W najbliższem przedłożeniu rządowem do Rady państwa o budowie kolei lokalnych powinny się znaleźć następujące projektowane linie kolejowe:

1. Jasło-Żmigród (kolej państwowa).
2. Wieliczka-Myslenice-Mszana dolna (kolej lokalna gwarantowana przez państwo).
3. Łodygowice-Buczkowice (kolej lokalna gwarantowana przez państwo).
4. Złoczów-Sasów (kolej lokalna gwarantowana przez państwo).
5. Jasło-Dębica (kolej państwowa).
6. Rzeszów-Nisko (kolej lokalna gwarantowana przez kraj).
7. Przemyśl-Dynów-Brzozów-Rymanów (kolej lokalna gwarantowana przez państwo).

Co do tej ostatniej kolei uchwałą z 7. lutego 1910 wezwał Wysoki Sejm Wydział krajowy do przeprowadzenia badań, czy nie byłoby wskazaniem ze względu na ogólne interesa kraju i na interes okolicy Krosna-Brzozowa, aby tę kolejłączyło się z koleją transwersalną w Krośnie zamiast w Rymanowie.

Rezultat tych badań przedstawił Wydział krajowy w swem sprawozdaniu, z którego wynika, że linia do Krosna byłaby o 7·8 km. dłuższa a koszt jej budowy



o 3,500.000 K droższy. W kosztach tych ma partycypować kraj w czwartej części po myśli pertraktacji w tym względzie przez Wydział krajowy z Ministerstwem kolejowym prowadzonych. Mimo to oświadczyła się Komisya kolejowa na wniosek posła Skrzyńskiego za rutą idącą do Krosna i stawia w tej mierze odpowiednią rezolucję.

Co do uchwały poprzedniej sejmowej odnoszącej się do zabezpieczenia kolei z Kołomyi na Kosów-Kuty do Uścieryk, Rząd mimo przedstawienia Wydziału krajowego odpowiedzi nie dał. Komisya kolejowa trwa przy odnośnej uchwale sejmowej i stawia wniosek na uchwalenie odnośnej rezolucyi.

Również uważa Komisya kolejowa zabezpieczenie kolei do Szczawnicy jako potrzebne i stawia w tej mierze także odnośną rezolucję.

Przeglądając powyższy spis projektów budowy kolei lokalnych, czuje się Komisya kolejowa obowiązana zwrócić uwagę, że z tych kolei do budowy w zarządzie Wydziału krajowego przypada jedna tylko kolej lokalna z Rzeszowa na Kolbuszową do Niska. Budowa tej kolei niespodziewanie z tego powodu stała się bardziej przygotowana, że z powodu odmowy Ministerstwa kolejowego wstępnej Komisji na roboty przygotowawcze dla kolei Żółkiew-Krystynopol (o czem niżej) Wydział krajowy nie przystąpił do sporządzenia projektu wstępnego tej linii i z tego powodu projekt szczegółowy dla linii Rzeszów-Nisko wypracowują równocześnie dwie partje trasownicze biura kolejowego zamiast jednej, jakto było pierwotnie w planie Wydziału krajowego w rozkładzie czynności biura kolejowego.

Z końcem roku 1910 wraca cały personal kierownictwa budowy kolei Lwów-Stojanów, na przyszły rok na wiosnę będzie ukończoną budowa kolei Muszyna-Krynica, tak że na wypadek jeżeliby w najbliższym czasie nie przyszło do budowy kolei Rzeszów-Nisko, techniczny personal biura kolejowego mógłby być zajęty jedynie dalszymi projektami generalnymi i szczegółowymi na zapas sporządzić się mającymi. Budowa zaś kolei lokalnych w zarządzie Wydziału krajowego musiałaby w danym razie być wstrzymana na lat kilka.

Podobna stagnacya w tak żywotnym dziale naszego gospodarstwa krajowego byłaby nie do usprawiedliwienia, a to tem bardziej, że przez tych kilka lat techniczny personal biura kolejowego nie byłby odpowiednio skutecznie użyty i wyzyskany. Z tych powodów Komisya kolejowa wnosi rezolucję do c. k. Rządu z wezwaniem, aby kolej lokalna Rzeszów-Nisko bezwarunkowo była pomieszczona w najbliższem przedłożeniu rządowem o budowie kolei lokalnych.

### **Przebudowa wąskotorowej kolei lokalnej Przeworsk-Dynów na normalnotorową.**

Komercyalne sprawozdanie Wydziału krajowego w powyższej sprawie dochodzi słusznie do tej konkluzji, że należałoby w każdym razie poczynić wszelkie przygotowawcze kroki, aby z chwilą, gdy budowa kolei żelaznej Przeworsk-Dynów, Brzozów-Rymanów zostanie finansowo zapewnioną, mieć w pogotowiu — nie tylko, projekt przebudowania kolei Przeworsk-Dynów, ale i utorowaną drogę do zrealizowania tego projektu.

Komisya wnosi udzielić Wydziałowi krajowemu kredytu na koszt wypracowania projektu tej przebudowy.

### **Kolej lokalna Żółkiew-Krystynopol.**

Na posiedzeniu z dnia 7. lutego 1910 powziął Wysoki Sejm następującą uchwałę:



Kolej lokalną z Żółkwi do Krystynopola uważa się ze względu na ogólne interesa kraju za potrzebną i pożyteczną i upoważnia się Wydział krajowy do zrobienia projektu generalnego i zaliczkowania kosztów na ten cel z funduszu krajowego kolejowego.

W wykonaniu tego polecenia Wydział krajowy w pierwszej linii odniósł się do Ministerstwa kolejowego o zezwolenie na wstępne roboty na terenie około sporządzenia projektu generalnego. Zezwolenia tego Ministerstwo kolejowe odmówiło, jak to wynika z pisma ministeryalnego z powodu konkurencyi, którą projektowana linia kolejowa Żółkiew-Krystynopol miałaby stworzyć dla linii Lwów-Belzec, którą obecnie prowadzi c. k. Rząd za ryczałtorem oprocentowaniem kapitału zakładowego tej kolei. Wydział krajowy wniósł w tej mierze remonstracyę.

Komisya kolejowa nie może nie dać wyrazu swego zdziwienia, że c. k. Rząd bez bliższego wejścia w porozumienie z Wydziałem krajowym odmawia dla względów konkurencyi koncesyi wstępnej dla projektowanej linii kolejowej, której potrzebę i użyteczność ze względu na ogólny interes kraju Sejm uznał. W tej mierze wnosi Komisya kolejowa odpowiednią rezolucyę.

### Krajowy fundusz kolejowy.

Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, że wskazaniemby było unormować zwolnienia funduszu kolejowego z kwoty 500.000 K na kwotę wyższą, gdyż w rzeczywistości zwolnienia te przewyższają tę kwotę. Komisya kolejowa musi jednak stwierdzić, że, jak to wyżej już zaznaczono, z powodu wzrostu kosztów prowadzenia ruchu dochody czyste na kolejach lokalnych w poszczególnych pozycjach stale będą się zmniejszać; z tego też powodu mimo dotychczasowych korzystnych wyników finansowych należy z wielką ostrożnością preliminować zwolnienia funduszu kolejowego, a to tem bardziej, że te preliminarze mają obejmować okres 75 lat.

#### Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. lipca 1909 do 30. czerwca 1910.

II. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby w porozumieniu z Wydziałem krajowym przeprowadził potrzebne zarządzenia w celu tańszego prowadzenia ruchu na kolejach lokalnych, a to w ten sposób, aby koszta eksploatacyi były dostosowane do charakteru tych kolei i ich dochodów, nadto Sejm wzywa c. k. Rząd, aby doroczne preliminerze wydatków eksploatacyjnych były ustalane w myśl istniejących układów w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

III. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby poczynił potrzebne kroki celem uwzględnienia projektowanej kolei lokalnej z Rzeszowa do Niska w najbliższym projekcie ustawy o zapewnieniu budowy kolei lokalnych przez wstawienie odpowiedniego udziału państwa w kosztach jej budowy.

IV. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zaliczkowania z krajowego funduszu kolejowego na sporządzenie projektu przebudowania wąskotorowej kolei lokalnej Przeworsk-Dynów na normalnotorową jakoteż do podjęcia w stosownej chwili kroków potrzebnych do zrealizowania tego projektu.

V. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby udzielił zezwolenia Wydziałowi krajowemu na przedsięwzięcie wstępnych czynności celem sporządzenia generalnego projektu kolei lokalnej z Żółkwi do Krystynopola, której użyteczność i potrzebę ze względu na interesa kraju uznał Sejm uchwałą z 7. lutego 1910.

VI. Co się tyczy projektowanej kolei Przeworsk - Brzozów - Rymanów, względnie Krosno, Sejm oświadcza się za połączeniem z Krosnem i wzywa Wydział krajowy, żeby przy przyszych rokowaniach z Rządem starał się przeprowadzić wariant Brzozów - Krosno, a nie Brzozów - Rymanów.

VII. Sejm wzywa c. k. Rząd, by przyspieszył wykonanie kolei Kołomyja-Kosów-Uścieryki jako państwowej, a przedewszystkiem części Kołomyja-Kosów-Kuty.

VIII. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby po przeprowadzeniu komisji rewizyjnej trasy dla projektowanej kolei lokalnej ze Starego Sącza na Szczawnicę do Nowego Targu i wypracowaniu kosztorysu dla tej kolei przeprowadził z c. k. Rządem rokowania, któreby miały na celu szybką realizację budowy tej kolei przedewszystkiem dla części między Starym Sączem a Szczawnicą.

IX. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, żeby zbadał organizację i wyniki finansowe różnych systemów prowadzenia ruchu na kolejach lokalnych w monarchii i za granicą państwa, oraz teorie do tych spraw się odnoszące i zdał sprawę Sejmowi w najbliższej przyszłości.

Przewodniczący :

***Skotłyszewski.***

Sprawozdawca :

***Kolischer.***

