

We Lwowie, dnia 26. kwietnia 1900.

Aleg. 141

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie pokrycia zwiększonych kosztów budowy kolei lokalnych Trzebinia - Skawce, Delatyn - Kołomyja - Stefanówka i Piła - Jaworzno.

Wysoki Sejmie!

Kolej lokalną Trzebinia - Skawce oddano dla ruchu publicznego dnia 15. sierpnia 1899 r., kolej Delatyn - Kołomyja - Stefanówka dnia 18. listopada 1899 r. Otwarcie zaś kolei lokalnej Piła - Jaworzno nie mogło nastąpić z 1. listopada 1899, jak pierwotnie przewidywano, a to z powodów podanych w punkcie 18 sprawozdania z czynności Departamentu IV Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 16. listopada 1898 do 10. listopada 1899 r.

Jakkolwiek rachunki budowy tych kolei nie prędko jeszcze będą mogły być zamknięte, to przecież zestawienia wydatków już poczynionych, jak i do poczynienia pozostających, bądź do wypłaty już przypadających, bądź wiadomych w cyfrach już ustalonych, bądź dodatkowo preliminowanych a niezbędnych, wskazują, że kapitały zakładowe tych kolei obliczone wedle pierwotnych kosztorysów nie wystarczają na zupełne pokrycie kosztów ich budowy. Rachunki budowy ukończonych już kolei Trzebinia - Skawce i Delatyn - Kołomyja - Stefanówka nie mogły być dotychczas zestawione z powodu, że nie zostały jeszcze zamknięte rachunki ostateczne z przedsiębiorcami budowy i dostawcami, jak również z c. k. Rządem z tytułu udziału państwa w tych przedsiębiorstwach kolejowych oraz świadczeń tegoż w naturze.

Przyczyny zapotrzebowanego podwyższenia pierwotnie preliminowanych kapitałów zakładowych dotyczą częścią wszystkich trzech kolei w mowie będących, częścią odnoszą się do każdej poszczególnej kolei.

Przy wypracowywaniu kosztorysów dla budować się mających kolei, w pierwszym rzędzie miano na oku zasadę, by koleje lokalne przez kraj popierane budować jak najtaniej. Z tego powodu kosztorysy dla kolei objętych pierwszym programem krajowej akcji kolejowej były jaknajbardziej szczupłe; z ogólnej praktyki przy budowie kolei żelaznych wiadomem bowiem było, że nie jest praktycznie preliminować w pojedynczych tytułach kosztorysów znaczne kwoty, pozostawiając sobie w ten sposób rezerwę na nadzwyczajne wydatki, gdyż na zużycie tej rezerwy przy wykonaniu budowy zawsze się znajdują inwestycje pożądane wprawdzie, ale nie niezbędne. Przy szczupłych kosztorysach jest wprawdzie częstsza i większa możliwość przekroczenia ich cyfr, spowodowana nieprzewidzianymi okolicznościami, lecz z drugiej strony ma się przy tych kosztorysach pewność, że wydatki poczynione są niezbędne i obliczone jak najbardziej ekonomicznie i że budowa przysła do skutku kosztem odpowiednim.

Szereg wydatków nieprzewidzianych pierwotnymi przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych zatwierdzonymi kosztorysami spowodowany został żądaniami dodatkowymi tak c. k. Administracyi kolei państwowych, jak c. i k. wojskowości. Jakkolwiek roboty dodatkowe żądane w szczególności przez wojskowość nie były koniecznymi ze względu na charakter kolei lokalnych, to przecież musiały być

wykonane z funduszków kolejowych, ponieważ zostały nałożone na poszczególne przedsiębiorstwa kolejowe z mocy postanowień protokołu i dokumentu koncesyjnego oraz warunków technicznych koncesyi.

Ogólny brak rozporządzalnych sił technicznych w kraju dał się odczuć w szczególności przy tworzeniu kierownictw budowy, a to tem bardziej, że równocześnie budowano cztery krajowe linie kolejowe: Trzebinia-Skawce, Piła-Jaworzno, Chabówka-Zakopane i Delatyn-Kołomyja-Stefanówka; że były w budowie w tym czasie dwie linie państwowe Stryj-Chodorów i Przeworsk-Rozwadów i kolej lokalna Kraków-Kocmyrzów; że wreszcie funkcjonowały w tym samym czasie dwie ekspozytury państwowe dla trasowania linii Lwów-Sambor-Granica węgierska. Wybór więc odpowiednich funkcjonaryuszy technicznych, praktycznie obeznanych z budową kolei, a nadto stosownie uzdolnionych do prowadzenia rozlicznych agend administracyjnych, natrafił na trudności, które zwiększyła ta okoliczność, że zaangażowanie tych sił ograniczało się na przeciąg krótki, bo najwyżej dwóch lat. Z tego powodu też podnieść się musiały koszty kierownictw budowy, gdyż płace i odprawy na czas krótki przyjętych funkcjonaryuszy musiały być znacznie podwyższone. Skład pojedynczych kierownictw budowy wymagał przeto stałej i intensywniejszej kontroli budowy ze strony krajowego biura kolejowego. Kontrola ta pociągnęła za sobą koszty nie przewidziane pierwotnymi preliminarzami. Nadto zauważyć należy, że krajowe biuro kolejowe z powodu wszelką miarę przechodzącego obciążenia ilościowo niedostatecznych sił nie było i nie mogło być odpowiednio zorganizowane do prowadzenia podobnej kontroli, wobec rozlicznych innych czynności przypadających na to biuro, a przedstawionych szczegółowo w rocznych sprawozdaniach Wydziału krajowego.

Mimo tych niesprzyjających stosunków, wśród których budowa w mowie będących kolei rozpoczęta i do skutku doprowadzona została, wszystkie znacznie-sze pierwotnym programem nieobjęte wydatki wynikają z okoliczności zewnętrznych od zarządu budowy niezależnych, które poniżej dla każdej linii osobno przedstawiamy.

I. Kolej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

Powiększenie wydatków budowy kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, a tem samem przekroczenie sumy kosztorysowej wynikło głównie z przyspieszenia budowy tej linii i rozpoczęcia robót o rok wcześniej, niżby to ze względu na stan robót przygotowawczych powinno było nastąpić. Pospiech ten w rozpoczęciu budowy spowodowany został z jednej strony uchwałą Wysockiego Sejmu z dnia 8. lutego 1896, polecającą Wydziałowi krajowemu, aby dołożył wszelkich starań celem dokonania budowy tej kolei w czasie możliwie najkrótszym, głównie zaś klęska nieurodzaju, jaka w r. 1897 nawiedziła wiele okolic kraju i zniewoliła do podjęcia przez kraj akcji ratunkowej. Z powodu stanu funduszków krajowych i rozmiarów klęski pieniężna pomoc kraju była zbyt niedostateczna i musiała się akcyą ratunkową głównie skierować do dania ludności zatrudnienia już z wiosną roku 1898 i do przysporzenia zarobku przez przyspieszenie robót publicznych. Gdy nadto wedle sprawozdania Wydziału krajowego z 26. listopada 1897 r. i Komisji budżetowej z 24. stycznia 1898 o klęsce ninurodzaju w roku 1897 (alegat 43 i 138 do sprawozdań stenograficznych sejmowych 1897/98) z funduszu zapomogowego nie były zasilone powiaty, w których rozpocząć się miały większe budowle publiczne, i gdy powiaty interesowane w budowie kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka przez wszystkie czynniki miejscowe natarczywie domagały się również jej rozpoczęcia, przeto Wydział krajowy zdecydował się na podjęcie budowy z wiosną 1898 r. mimo, że czynności przygotowawcze nie były jeszcze doprowadzone do tego stopnia, iżby można było ułożyć dokładny kosztorys. Ukończenie zaś owych czynności zależało od przeprowadzenia całego postępowania przepisane go ustawami i rozporządzeniami kolejowemi celem rewizyi trasy i komisji stacyjnych na podstawie projektu wstępnego i odbycia komisji reambulacyjnej na podstawie projektu szczegółowego. Odbycie tych komisji uległo nieprzewidzianej zwłoce z powodu żądań wojskowości co do rozszerzenia stacji Stefanówka i urządzeń linii Stefanówka-Zaleszczyki mającej służyć do wspólnego ruchu pociągów kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i kolei Łużany-Zaleszczyki.

Te żądania władz wojskowych spowodowały, że komisya reambulacyjna zamiast w jesieni 1897., jak to się tego Wydział krajowy spodziewał, odbyła się dopiero w ciągu roku 1898, i to nie od razu na całej linii, lecz w ośmiu terminach w czasie od drugiej połowy marca aż do drugiej połowy listopada 1898 r.

W ten sposób stało się, iż budowa kolei oddaną została w przedsiębiorstwo za cenę ryczałtową 1,500.000 zł., i że wykupno gruntów powierzono spółce adwokatów jeszcze przed odbyciem komisji reambulacyjnej, zanim szczegóły trasy kolejowej ostatecznie zostały udecydowane. Krok ten, jak się w rezultacie okazało, spowodował znaczne zwiększenie kosztów budowy przez roboty, które układem z przedsiębiorstwem nie były objęte, układ ten bowiem zawarty został na podstawie pierwotnego projektu trasy.

Dalsze powiększenie kosztów wynikło z trudności w ustaleniu trasy pod Horodenką wskutek żądań obszaru dworskiego w Horodence i z tego powodu wynikłego sporu z miastem Horodenka co do kierunku linii. Północna waryanta projektowana przez obszar dworski pociągnęła za sobą przedłużenie linii o 2·7 km. i budowę drugiej stacji pod Horodenką, jak również jednego przystanku. Jakkolwiek na częściowe pokrycie tą waryantą powiększonych kosztów, uzyskano od interesenta przyczynienie się kwotą 20.000 zł. w. a., to przecież nabytek ten nie zrównoważył zwiększonych kosztów połączonych z północną waryantą horodeńską. Wydział krajowy zdecydował się na budowę dłuższej i droższej waryanty z uwagi, iż za waryantą północną przemawiały względy komercyjne, a mianowicie wzdłuż linii tej waryanty znajduje się pod dostatkiem woda stosowna dla celów fabrycznych, przez co umożliwienie jest powstawanie w tej okolicy fabryk i zakładów przemysłowych. Na wypadek budowy odnogi do Tłustego możliwe byłoby połączenie tylko z waryanty północnej. Koszta tedy waryanty północnej pod Horodenką niepokryte powyższym udziałem 20.000 zł. w. a. dosięgły kwoty około 25.000 zł. w. a.

Nadto na stacji „Horodenka dwór“ wybudowano magazyn na zboże i węgiel kosztem 4.800 zł. w. a., który wydzierżawiono na przeciąg 30 lat za rocznym czynszem równającym się oprocentowaniu i umorzeniu włożonego kapitału przez czas powyższy.

W uwzględnieniu potrzeb miejscowych i na żądanie gminy Delatyn, jak również dla ożywienia ruchu osobowego wybudowano w km. 3⁴/₅ przystanek osobowy „Delatyn miasto“, co pociąga za sobą wydatek około 6.000 zł. w. a.

Wynikiem tych zmian, było przedłużenie linii z 105 km. na 111·9 km., budowa nieprzewidzianej jednej stacji i dwóch nieprzewidzianych przystanków.

Drugim powodem wzrostu wydatków były niebywale trudności przy wykupnie gruntów pod kolej, gdyż w bardzo licznych wypadkach z powodu wygórowanych żądań właścicieli, okazała się potrzeba wywłaszczenia na podstawie oszacowania sądowego, tak iż wiele orzeczeń ekspropriacyjnych wydanych zostało dopiero we wrześniu, październiku, listopadzie a nawet w grudniu 1898 r., kiedy budowa linii była już w pełnym toku.

Trudności te spowodowały w wielu wypadkach przyznanie właścicielom większego wynagrodzenia za grunt, aniżeli preliminowane w kosztorysie budowy w stosunku 1000 zł. od hektara, a to wraz z odszkodowaniem za utrudnienia gospodarze. Trudności te spowodowały nadto pośrednio dalsze zwiększenie kosztów budowy, albowiem z powodu niemożności objęcia w posiadanie danego gruntu musiano zmienić pierwotne zarządzenia budowlane co do uzyskania materiału ziemnego, co było niekorzystnem i spowodowało nowe koszta, jak n. p. w Podhajczykach.

Wreszcie co do samej przestrzeni zajętych pod kolej gruntów zauważyć należy, iż w kosztorysie preliminowano wykupno 213 hektarów, zaś rzeczywiście wykupiono 235 hektarów, czyli o 22 hektarów więcej.

Wskutek zmian projektu szczegółowego przypadło również daleko więcej budynków do wykupna lub przeniesienia i ogniotrwałego pokrycia niż według projektu pierwotnego. Odszkodowania za plony musiały sumę preliminowaną także znacznie przekroczyć z powodu omówionych już trudności w okupacji gruntów pod kolej. Z przytoczonych wyżej powodów koszt wykupna gruntów zwiększył się o około 50.000 zł. w. a.

W ścisłym związku z wczesnem rozpoczęciem robót, a z opóźnieniem komisji reambulacyjnej pozostaje wzrost kosztów administracyjnych o przeszło 66.000 zł. w porównaniu z kosztorysem. Sporządzanie nowych projektów kilku waryant i zmian trasy, rozłożenie komisji reambulacyjnej na kilka terminów oddzielnych, potrzeba

licznych i częstych wyjazdów na linię z biura centralnego we Lwowie celem wypracowania tych projektów, celem interweniowania przy wywłaszczeniach, celem zmian stacji wodnych i urządzeń w budynkach stacyjnych, wreszcie opóźnienie w ukończeniu robót, otwarciu linii i zwinięciu kierownictwa budowy w Kołomyi, które to kierownictwo kosztowało miesięcznie przeciętnie około 6.000 zł., spowodowały nowe nieprzewidziane koszty.

Dodać tu wypada, że na interwencję c. k. Ministerstwa kolei żelaznych wypłacono na dniu 18. lutego 1899 z funduszu budowy 10.000 zł. w. a. Towarzystwu kolei lokalnych Kołomyjskich, które się również ubiegało o koncesję na kolej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka. Wyplata ta nastąpiła tytułem odszkodowania częściowego za studia wstępne i za sporządzenie projektu wstępnego linii. Wydatek ten nie był objęty kosztorysem.

Następnie szereg wydatków nieprzewidzianych pierwotnie, a podnoszących koszt budowy, wynikł z dodatkowych żądań c. k. Administracji kolei państwowych. Żądania te oparte na szczegółowych postanowieniach protokołu i dokumentu koncesyjnego i technicznych warunków koncesyi nie były przewidziane kosztorysem zatwierdzonym przez c. k. Ministerstwo.

I tak: przy układaniu programu ruchu na żądanie Zarządu kolei państwowych zwiększony został tabor kolejowy o ilość wozów reprezentującą dalszy wydatek 28.000 zł. Rozszerzenie stacji złączenia Stefanówka na koszt kolei Delatyn-Stefanówka, pierwotnie nie przewidziane, a spowodowane tylko żądaniami wojskowości, przysporzyły wydatku razem w kwocie okragłej 100.000 zł. w. a.

Na konferencji z przedstawicielami c. k. Dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie, jaka się odbyła 13. stycznia 1899 r. w sprawie wyposażenia linii, zażądano ze strony Dyrekcji wymienionej, budowy jednej dodatkowej stacji wodnej, co spowodowało zwiększenie się długości torów na stacjach w Oknie i Horodence. Urządzenie stacji wodnej na stacji „Horodenka miasto“ musiało być zaniechane z powodu, że się w toku budowy okazał tu wbrew wynikom pierwotnych studyów dodatkowo brak wody, w ilości żądanej przez wojskowość; z tego powodu nieuniknionem było ustanowić stację wodną na przystanku „Horodenka dwór“ co pociągnęło za sobą przemianę tego przystanku na stację i zwiększyło koszt budowy. Ponadto okazała się potrzeba urządzenia budowy mijalni w czterech miejscach, czego w pierwotnym projekcie nie było. W głównych budynkach stacyjnych zażądano ze strony Dyrekcji kolei państwowych znacznych zmian i rozszerzeń, co wywołało potrzebę wygotowania nowych projektów technicznych.

Pomijając dalsze szczegółowe żądania Administracji kolei państwowych co do zmiany domków strażniczych, urządzenia rozjazdów i t. p. zaznaczamy w końcu, że wszystkie te dodatkowe, nieprzewidziane pierwotnym programem roboty, spowodowały znaczne zwiększenia wydatków na budowę.

Zestawienie funduszy kolei Delatyn Kołomyja Stefanówka i wydatków tak poczynionych do 31. grudnia 1899 jak i dalszych od 1. stycznia 1900 bądź już poczynionych bądź dopiero preliminarowanych, przedstawia się na podstawie sprawdzonych i ułożonych przez krajowe biuro kolejowe wykazów, jak następuje:

Kapitał zakładowy imienny był zgodnie z uchwałą Wysokiego Sejmu z 8. lutego 1895. i protokołem koncesyjnym ustanowiony na 3,900.000 zł. w. a. Jednakże skutkiem dodatkowej wpłaty Jakóba Br. Romaszkana w kwocie 20.000 zł. w. a. tytułem częściowego pokrycia zwiększonych kosztów budowy, kapitał imienny wynosi faktycznie zł. w. a. 3,920.000.

i na tę kwotę za zezwoleniem c. k. Rządu statutowo ustanowiony został na przedłożenie Wydziału krajowego, który tego powiększenia kapitału jedynie dlatego dotychczas Wysokiemu Sejmowi nie przedłożył, ponieważ z powodu przewidywanych przekroczeń kosztorysu i potrzeby dalszego powiększenia kapitału, wskazanem jest przedłożyć Wysokiemu Sejmowi w stosownym czasie sprawę całego łącznego powiększenia kapitału.

Stan funduszy z dniem 31. grudnia 1899 r. przedstawiał się, jak następuje:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| a) wydatki wyniosły do tego dnia | zł. w. a. 3,253.688 ⁸² . |
| b) gotówka w Banku krajowym i kasach Towarzystwa kolejowego | „ 118.635 ⁹⁹ 1/2. |

c) nie wpłacony kapitał akcyjny:

1. przez interesentów miejscowych:

a) w gotowiznie zł. w. a. 2.082.28 $\frac{1}{2}$.

β) w gruntach " 3.592.90

2. przez państwo " 542.000. — zł. w. a. 547.675.18 $\frac{1}{2}$.

razem jak wyżej zł. w. a. 3,920.000.00.

Zapotrzebowanie zaś na doprowadzenie do skutku

budowy jest następujące :

wydatki do 31. grudnia 1899 wraz z kosztami sfinansowania zł. w. a. 3,253.688.82.

wydatki dokonane już po tym dniu, jak i wydatki przewidziane wraz z pewną rezerwą na wydatki nieprzewidziane " 1,163.531.48.

razem zł. w. a. 4,417.220.30.

z tego do potrącenia należne od c. k. kolei państwowych refakcye " 47.220.30.

prze to wynosi ogólna suma kosztów budowy i sfinansowania imiennie zł. w. a. 4,370.000.00.

tak iż w porównaniu ze statutowym kapitałem imiennym " 3,920.000.00.

okazuje się potrzeba dodatkowego pokrycia w kwocie około " 450.000.00.

Przekroczenie to jednak znajduje już częściowe pokrycie w kwocie 39.600 zł. w. a.; albowiem z mocy uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 8. lutego 1896 upoważniony był Wydział krajowy objąć imieniem kraju na podstawie dochodu gwarantowanego przez interesowane powiaty i gminy w kwocie rocznej 35.442 zł. w. a. akcye zakładowe w imiennej kwocie nie mniejszej niż 748.000 zł. w. a.; w skutek korzystniejszego jednak niż wówczas preliminowano, sfinansowania zaciągniętej na ten cel pożyczki gwarancya w rocznej kwocie 35.442 zł. w. a. wystarcza na objęcie akcji zakładowych za kwotę 787.600 zł. w. a. Do pokrycia dalszego niedoboru powinny się przyczynić te czynniki, które miały udział w zebraniu pierwotnego kapitału zakładowego. Gdy jednak stosunki lokalne każą uważać za zupełnie wykluczone, aby interesanci miejscowi ponad udział dotychczasowy mogli się jeszcze przyczynić, pozostaje tylko państwo i kraj, które odpowiednio przyczynić się będą musiały w pokryciu niedoboru. W tym celu wskazaniem jest nawiązać pertraktacye z c. k. Rządem.

Na razie należałoby zaciągnąć dług bieżący w kwocie 410.400 zł. w. a. z pierwszeństwem przed gwarantowaną pożyczką pierwszeństwa czyli z przesunięciem gwarancyi kraju.

Po uzyskaniu dopiero decyzji ze strony c. k. Rządu i po ustaleniu się dochodów eksploatacyjnych będzie mógł być ustanowiony sposób refundowania powyższego długu bieżącego.

Zaznacza się, że zaciągnięcie długu bieżącego na pokrycie kosztów budowy w stacyi złączenia Stefanówka, ewentualnego pomnożenia taboru kolejowego i innych dodatkowych inwestycyi przewidziane zostało tak protokołem koncesyjnym z dnia 6. stycznia 1898 r. jak i statutem Towarzystwa kolei Delatyn-Kolomyja-Stefanówka.

Gdy w czasie zamknięcia sprawozdania Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych za czas od 16. listopada 1898 do 10. listopada 1899 r. nie była jeszcze kolej lokalna Delatyn Kolomyja Stefanówka otwarta, z tego powodu nie mogło być sprawozdanie techniczne o przeprowadzeniu budowy tej linii sporządzone, prze to sprawozdanie podajemy niniejszem do wiadomości Wysokiemu Sejmowi gat 1. w załączniku 1.

II. Kolej Trzebinia - Skawce.

Celem oddania budowy kolei lokalnej Trzebinia - Skawa rozpiisał był Wydział krajowy ograniczoną rozprawę ofertową z terminem na 15. października 1897 roku, do której zaprosił 18 znanych i na zaufanie zasługujących przedsiębiorców. Najniższą z wniesionych była oferta spółki inżynierów Smoleński, Olewiński i Bogucki, opiewająca na 876.000 zł. w. a., a przewyższająca cenę kosztorysową o 5⁰/₀, podczas gdy inne przenosiły takową o 6⁰/₀ do 14⁰/₀. Z okoliczności tej wynika tedy, że kosztorys tak nisko był zestawiony dla tej kolei, że żadne z oferujących przedsiębiorstw nie mogło objąć budowy nawet po cenie kosztorysowej.

W obec więc tak niskiego kosztorysu każdy nieprzewidziany wydatek spowodować musiał odpowiednie przekroczenie prelimitowanego kapitału budowy, a przy budowie w mowie będącej kolei złożyły się niestety rzeczywiste okoliczności zewnętrznej natury, które wpłynęły na powiększenie wydatków.

Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że kosztorys był zestawiony na linię o długości 50 kilometrów, podczas gdy trasa z powodu następnie przeprowadzonych zmian wydłużyła się na 55 kilometrów, a więc o 10%.

Na wykupno gruntów kosztorysem prelimitowana kwota 179.000 zł. w. a. będzie przekroczona o sumę około 100.580 zł. w. a. Przyczyna tak znacznego przekroczenia leży częściowo w zajęciu większych obszarów gruntów a to z powodu zmian trasy; prelimitowano bowiem zająć się mający obszar na 198 morgów 234 sążni kwadratowych, wedle przedstanowczego pomiaru zajęto zaś 233 morgów 1.333 sążni.

Nadto w kosztorysie przewidziano przeciętną cenę kupna wraz z odszkodowaniem za utrudnienia gospodarze po 640 zł. w. a. za morg, podczas gdy w rzeczywistości musiano płacić o wiele drożej. Z powodu niemożności utrzymania ceny kosztorysowej uciekano się w bardzo wielu wypadkach do oszacowania sądowego, przy którym ustanawiano stosownie do jakości i położenia gruntu cenę za morg od 640 zł. do 1.440 zł., a nawet w Trzebini po 1.700 zł. za morg. W Wadowicach zakupiono grunta po przeciętnej cenie 2.460 zł. za morg.

Z powodu zarządzenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych wzmocniona została konstrukcja żelazna mostów na Wiśle i Skawie, co pociągnęło za sobą koszta zwiększone w kwocie 4.300 zł. w. a.

Znaczne przekroczenie o sumę około 86.000 zł. w. a. w kosztach robót przygotowawczych, wypracowania projektu szczegółowego, jak wreszcie prowadzenia budowy i administracji i w kosztach komisyjnych, wywołała ta okoliczność, że jakkolwiek rozdanie budowy nastąpiło dopiero w drugiej połowie października 1897 r., to przecież kierownictwo budowy ustanowiono już z dniem 1. maja 1897 r., a to celem wypracowania projektu alternatyw wskazanych trudnym terenem przez kolej przeciętym. Wypracowanie tego projektu alternatyw o łącznej długości 15 kilometrów i komisyjne reambulowanie pociągnęło znaczne koszta za sobą. Z drugiej strony musiało kierownictwo po ukończonej budowie dłużej funkcjonować dla odroczenia terminu oddania linii dla publicznego ruchu z powodów przytoczonych w punkcie 15tym sprawozdania z czynności Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 16. listopada 1898 do 10. listopada 1899 r.

Do wzrostu kosztów administracyjnych przyczyniły się nadto częste wyjazdy na linię z biura centralnego we Lwowie, celem kontrolowania wypracowania projektów i budowy, interweniowania przy komisjach częstych i licznych; przy czem nie może być pominięta i znaczna odległość linii od Lwowa powodująca zwiększenie kosztów podróży.

Znaczne opady atmosferyczne spowodowały w lipcu 1899 r. wystąpienie niebywałych wysokich wód, które wzdłuż całej linii poczyniły znaczne szkody i spustoszenia. Po ośmiiodniowym bezustannym deszczu ulewnym nastąpiło w nocy z 8. na 9. lipca 1899 r. oberwanie chmur w okolicach górnego biegu Wisły, które spowodowało zalanie całych obszarów w powiatach wadowickim i chrzanowskim i zrządziło uszkodzenie wszystkich linii kolejowych tych okolic a więc Sucha - Żywiec, Zator - Oświęcim kolei państwowych i Bielsko - Wadowice kolei północnej. Szkody te wystąpiły z natury rzeczy o wiele srożej na linii świeżo zbudowanej i jeszcze nie skonsolidowanej. Zaznaczamy tu tylko, że z powodu zerwania obiektu w km. 21¹/₂ przez te wysokie wody musiano postawić kosztem 9.219 zł. 71 ct. w. a. prowizoryczny most, który następnie trzeba będzie zastąpić definitywnym o konstrukcyi żelaznej.

Odszkodowania za szkody zrządzone wylewami lipcowymi 1899 r. na gruntach sąsiednich będące w związku z budową kolei, które już wypłaciło Towarzystwo kolejowe lub będzie musiało wypłacić, osiągną prawdopodobnie kwoty około 10.000 zł. w. a.

Koszta urządzeń zabezpieczających wjazdy i wyjazdy w stacjach Skawce i Spytkowice prelimitowane na 5.000 zł., wyniosą wedle zawiadomienia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych kwotę 34.290 zł. w. a.

Roboty nadkosztorysowe i nadkontraktowe przedsiębiorstwa budowy, wywołane bądź to bezpieczeństwem ruchu bądź to lokalnymi stosunkami przyznano w kwocie 13.815 zł. 15 ct. w. a.

Przy sposobności stwierdzenia stanu budowy z powodu objęcia ruchu na linii kolejowej postawiła c. k. Dyrekcyja kolei państwowych w Krakowie protokołem z dnia 8. września 1899 r. szereg żądań, a w szczególności domagała się robót uzupełniających, których oszacowanie na reklamacyę zastępców Wydziału krajowego i Towarzystwa kolejowego zmodyfikowano na kwotę 42.175 zł w. a.

Część tych robót, o ile to było uzasadnionem wedle kontraktu budowy, wykonane będzie na rachunek przedsiębiorstwa budowy; koszta zaś drugiej części robót do których po myśli kontraktu budowy przedsiębiorstwo budowy nie mogło być pociągnięte, w kwocie 14.953 zł. 50 ct. ponieść musi Towarzystwo kolejowe, jakkolwiek na tę kwotę również nie ma pokrycia w kapitale zakładowym.

Nadto tym samym protokołem skonstatowana została potrzeba dalszych takich inwestycji, które dopiero wskutek niebывale wysokich wód z lipca 1899 r. okazały się potrzebnymi, które zatem ani przy sporządzaniu projektu szczegółowego ani przy jego reambulowaniu ani przy jego zatwierdzeniu przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych nie mogły być przewidziane, gdyż projekt szczegółowy tudzież plany szczegółowe wykonania budowy opierać się musiały i opierały na znanym podówczas najwyższym stanie wód. Na te dalsze inwestycje muszą być dopiero sporządzone szczegółowe plany i kosztorysy; dlatego obecnie tylko przypuszczalnie można ocenić na kwotę okrągłą 100.000 zł. w. a. wydatki, jakie przez nie będą spowodowane.

Na podstawie sprawdzonych i zestawionych przez krajowe biuro kolejowe wykazów przedstawia się tedy obecnie stan funduszów kolei lokalnej Trzebinia-Skawce z dniem 31. stycznia 1900 r., jak następuje:

1. Wydatki po dzień ten wyniosły	zł. 2,243.017·10
2. Gotówka do dyspozycji	" 1.709·52 ¹ / ₂
3. Nie wpłacony kapitał w akcyach zakładowych w kwocie 840.000 zł. w. a.:	
a) c. k. Administracyja państwa	" 420.000·—
b) interesenci prywatni	" 27.024·07 ¹ / ₂
4. Nie wpłacony kapitał w akcyach pierwszeństwa w kwocie 200.000 zł. przez fundusz krajowy	" 8.249·30
razem	zł. 2,700.000·—
Nadto wartość zakupionej kolei Trzebinia-Siersza	" 250.000·—
łącznie	zł. 2,950.000·—

która to kwota odpowiada kapitałowi zakładowemu ustanowionemu uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 15. lutego 1897 i uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 20. marca 1899 w łącznej sumie 2,950.000 zł. w. a.

Na doprowadzenie zaś budowy do skutku zapotrzebowanie jest następujące:

1. Na wydatki poczynione po dzień 31. stycznia 1900 r. wraz z kosztami sfinansowania wynoszą	zł. 2,243.017·10
2. Na dalsze wydatki przewidziane wraz z odpowiednią rezerwą na nieprzewidziane wydatki	" 926.982·90
3. Wartość linii Trzebinia-Siersza	" 250.000·—
razem	zł. 3,420.000·—

Z tego należy potrącić zwrot należny od c. i k. Skarbu wojakowego za budowę strażnicy wojskowej przy moście na Wiśle

Przeto suma kosztów budowy sfinansowania wynosi imiennie " 3,400.000·—	
która to suma w zestawieniu z kapitałem imiennym, jak wyżej	" 2,950.000·—

wykazuje niedobór w kwocie zł. 450.000·—

Do pokrycia tego niedoboru, będą winni przyczynić się te czynniki, które brały udział w zebraniu pierwotnego kapitału zakładowego.

Ponieważ z jednej strony kwoty niniejszem preliminowane na wydatki jeszcze poczynić się mające są wypośrodkowane z wielką ostrożnością a więc prawdopodobne jest uzyskanie pewnych oszczędności, z drugiej zaś strony wdrożone będą celem pokrycia tego niedoboru pertraktacje tak z c. k. Rządem, jak i z interesantami prywatnymi, przeto wskazanem jest na powyższy cel na razie za-

ciągnąć pożyczkę bieżącą w maksymalnej kwocie 450.000 zł. w. a. z terminem do spłacenia najdłużej trzechletnim; dla tego bieżącego długu koniecznym jest przyznanie pierwszeństwa przed gwarantowaną pożyczką pierwszeństwa 2,660.000 zł. w. a. czyli przesunięcie gwarancyi kraju.

W ciągu powyższych trzech lat, jak wspomniano, będą mogły być przeprowadzone pertraktacje co do udziału państwa i interesentów lokalnych, jak również będzie można na podstawie konkretnych wyników eksploatacji kolei dojść do wniosków co do sposobu refundowania resztującej pożyczki bieżącej z najmniejszym uszczerbkiem dla funduszu krajowego, czy to przez pokrycie jej z dochodów eksploatacyjnych, czy też przez emisję akcji pierwszeństwa lub dodatkową pożyczkę pierwszeństwa.

W końcu zaznacza Wydział krajowy, że końcowy obrachunek budowy przedsiębiorstwa „Olewiński i Bogucki“ nie jest dotychczas zestawiony i że Wydział krajowy celem ugodowego załatwienia nieporozumień zachodzących między tem przedsiębiorstwem a Towarzystwem kolejowym w zestawieniu tego rachunku podjął starania, które wszakże nie doprowadziły do zbliżenia się obu stron.

III. Kolej Piła - Jaworzno.

Budowa kolei lokalnej Piła - Jaworzno miała być z dniem 1. listopada 1899 r. ukończona a linia oddana do ruchu publicznego. Dotrzymać tego terminu nie było jednak możliwem, gdyż roboty budowlane na przestrzeni od *km.* 6:2 do *km.* 10:9 nie mogły być nawet rozpoczęte w czasie powyższego terminu z powodu braku konsensu na budowę.

Podczas komisji reambulacyjnej urzędującej dla linii Piła-Jaworzno w czasie od 25. stycznia do 4. lutego 1899 r. wycofał bowiem koncesyonaryusz kolei tej w porozumieniu z delegatami Wydziału krajowego projekt dla powyższej przestrzeni w kilometryrze 6:2—10:9 między innymi z tego powodu, że na miejscu, na którem miał być urządzony podjazd dla linii Piła-Jaworzno pod korpusem kolei północnej z Wiednia do Krakowa, zarząd tej ostatniej kolei rozpoczął budowę obiektu o szerokości dla 5 torów, który przy zatrzymaniu pierwotnego projektu kolei Piła-Jaworzno musiałby być znacznym kosztem rekonstruowany. Nadto wpłynęły do komisji zarzuty miejscowych stron interesowanych przeciw tej części trasy w obrębie gminy Chrzanów, a w szczególności przeciw projektowanemu położeniu stacji lokalnej w Chrzanowie. Równocześnie podniesiono ze strony delegatów kolei północnej kwestyę wybudowania wspólnej stacji w Chrzanowie dla linii Wiedeń-Kraków i Piła-Jaworzno zamiast założenia osobnej stacji lokalnej połączonej odnogą ze stacją towarową kolei północnej w Chrzanowie.

Wszystkie te względy przemawiały za przełożeniem trasy, przyczem miano na oku w szczególności korzystniejsze rozwiązanie kwestyi złączenia kolei lokalnej z koleją północną tak dla interesów ludności jak i dla interesów przedsiębiorstwa kolejowego. Gdy tedy następnie zarządzone pertraktacje z zarządem kolei północnej Cesarza Ferdynanda doprowadziły do pożądanego rezultatu, przedłożono c. k. Ministerstwu kolei żelaznych projekt warianty dla wycofanej części linii.

Jednakowoż kolej północna postawiła za warunek nieodwołalny projektowanego złączenia obu linii kolejowych w stacji swej towarowej w Chrzanowie zniesienie jej przystanku osobowego w Chrzanowie równocześnie z otwarciem stacji towarowej dla ruchu osobowego i dla ruchu kolei lokalnej Piła-Jaworzno; trudności z tego powodu wywołane jak również wniesione protesta gminy Chrzanów przeciw zniesieniu przystanku osobowego spowodowały przeciągnięcie się wydania konsensu budowy na tę część linii, który udzielony został dopiero reskryptem c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 24. października 1899 L. 36.743/3.

Z tego powodu oświadczyło przedsiębiorstwo budowy, że korzystając z przysługującego mu prawa na podstawie kontraktu budowy, odstępuje od tego kontraktu i upraszało równocześnie o rozwiązanie stosunku kontraktowego z dniem 1. listopada 1899 r. jako z umówionym terminem ukończenia budowy. Na ten wypadek musiano by wszelkie pokończone lub tylko rozpoczęte budowle odebrać i zarządzić obrachunek z przedsiębiorstwem budowy wedle wykonanych robót; ukończenie zaś budowy kolei musiałoby być oddane innemu przedsiębiorcy lub prowadzone we własnym zarządzie.

Takie rozwiązanie byłoby jednak w każdym względzie dla kolei niekorzystne i z tego powodu Towarzystwo nawiązało z przedsiębiorstwem budowy pertraktacje co do prowadzenia dalszego budowy i odroczenia terminu ukończenia budowy, który na 30. czerwca 1900 r. oznaczono.

Celem stwierdzenia wysokości strat, które przedsiębiorstwo poniosło z powodu przełożenia terminu ukończenia budowy o ośm miesięcy, następnie strat poniesionych przez wody wielkie i ulewy w lecie roku 1899, jak wreszcie z powodu znacznych zmian i uzupełnień pierwotnego projektu, zarządził Wydział krajowy zbadanie stanu budowy z dniem 1. listopada 1899. Wynik tego badania stanowił podstawę dalszych kroków.

Po dłuższych rokowaniach zgodziło się przedsiębiorstwo budowy na dodatkowe ryczałtowe odszkodowanie w kwocie 65.000 zł. w. a. i zobowiązało się nie przerywać robót, o ile na to pora zimowa zezwalała, owszem prowadzić je energicznie tak, by ukończone były na 30. czerwca 1900 r. Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Ministerstwem kolei żelaznych zatwierdził tę dodatkową umowę.

Gdy zarówno i kolej północna podjęła się robót około obiektu celem przeprowadzenia kolei Piła-Jaworzno po pod korpusem linii Wiedeń-Kraków, jak również około rozszerzenia stacyi towarowej w Chrzanowie, celem jej przeistoczenia dla ruchu nieograniczonego obu linii, przeto nie zachodzą już żadne przewidzieć się dające przeszkody w dotrzymaniu tego terminu otwarcia ruchu, zwłaszcza, że należy się spodziewać, że przy sposobności komisji reambulacyjnej projektu rozszerzenia stacyi Chrzanów nie powinny przypaść na ciężar kolei lokalnej koszta zwiększone.

W kosztorysie dla kolei Piła-Jaworzno nie znajduje jednak powyższa kwota pokrycia.

Zauważa się, że linia kolejowa z powodu zmian przeprowadzonych w trasie przedłużyła się z 21 kilometrów na 22:3 kilometrów.

W stacyi złączenia w Chrzanowie będą tory kolei lokalnej ułożone nie po stronie budynku stacyjnego, lecz po drugiej stronie stacyi, z tego powodu musiano ze względów na bezpieczeństwo zaprojektować mostek żelazny nad torami dla przechodzenia górą, co pociągnęło za sobą nieprzewidziany pierwotnie wydatek 6.000 zł. w. a. Również z powodu zmiany złączenia z koleją północną zaszła potrzeba zamówienia większej ilości zwrotnic za kwotę około 6.000 zł. w. a.

Wspomniane już przedłużenie terminu ukończenia budowy o 8 miesięcy, tudzież wypracowanie i komisyonowanie trzech wariant pociągnęło za sobą wzrost wydatków na roboty przedwstępne i nadzór budowy o kwotę około 35.000 zł. w. a., choć właśnie w tym tytule przy normalnych warunkach spodziewane było pewne zaoszczędzenie; osobnego bowiem kierownictwa dla tej linii nie kreowano, a sprawował je były kierownik budowy kolei lokalnej Trzebinia-Skawce aż do ustąpienia, tj. do końca października 1899; od tego zaś czasu prowadzi budowę dotychczasowy zastępca kierownika pod bezpośrednim nadzorem krajowego biura kolejowego.

Dla utrzymania ceny kosztorysowej na wykupno gruntów wielką część gruntów poddano oszacowaniu sądowemu i mimo wielkich trudności zajęto już wszystkie grunta z przekroczeniem tylko 16.000 zł. w. a. Gdy jednak wielu wywłaszczonych wniosło rekursa przeciw orzeczeniu szacunkowemu sądu pierwszej instancyi, przeto na razie nie jest wcale pewnem, czy poprzestanie się na tem przekroczeniu i z tego powodu wskazanem jest preliminować odpowiednią rezerwę na ten cel.

Wedle uwiadomienia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych koszt sprawienia lokomotyw podniósł się z 36.000 zł. na 40.000 zł. w. a.

Na podstawie stosunków na targu efektów panujących w czasie zestawienia kosztorysu dla kolei Piła-Jaworzno, przyjęto kurs emisji zaciągnąć się mającej pożyczki pierwszeństwa po 96:75%; gdy z powodu obecnych bardzo niekorzystnych stosunków giełdowych zaciągnięcie tej pożyczki pociągnęłoby za sobą znaczną stratę na kursie, przeto Towarzystwo kolejowe wstrzymało się dotychczas ze sfinansowaniem jej. Wobec postępu robót będzie jednak Towarzystwo niebawem zmuszone przystąpić do zaciągnięcia pożyczki pierwszeństwa i musi z tego powodu rachować na stratę na kursie większą około 11.000 zł. w. a., niż ją preliminowano pierwotnie.

Stan funduszków z dniem 31. grudnia 1899 przedstawia się, jak następuje :

Na kapitał imienny ustanowiony uchwałą Wysokiego Sejmu z d. 8. lutego 1896 i statutem Towarzystwa w kwocie 696.000 zł. — ct.

wpłacili interesenci miejscowi 116.000 zł. — ct.
 podczas gdy udział swój w kwocie 116.000 zł. w. a. ma wpła-
 cić państwo świadczeniami w naturze; pożyczki pierwszeń-
 stwa w kwocie 464.000 zł. w. a. nie zrealizowano dotychczas.
 z powodów powyżej przytoczonych. Natomiast udzielił Wy-
 dział krajowy Towarzystwu oprocentowaną zaliczkę na opę-
 dzenie kosztów budowy, zwrotną z zaciągnąć się mającej po-
 pożyczki pierwszeństwa, do 31. grudnia 1899 w kwocie 265.646 n 10 n

razem 381.646 zł. 10 ct.
 Wydatki po 31. grudnia wynosiły kwotę 379.970 n 24 1/2 n

w kasach Towarzystwa pozostała gotówka 1.675 zł. 85 1/2 ct.
 Stwierdzono wydatki poczynione już w części po 1-szym stycznia 1900 roku
 względnie preliminowane z odpowiednią rezerwą wynoszą kwotę 504.926 zł. 58 ct.
 gdy zaś wydatki po d. 31. grudnia 1899 wynosiły, jak wyżej 379.970 n 24 1/2 n

przeto łączne wydatki dysięgną kwoty 884.896 zł. 82 1/2 ct.

Na to jest pokrycie:

a) fundusze w kasach jak wyżej wykazano zł. wa. 1.675·85 1/2
 b) należne od c. k. kolei państwowych re-
 fakcy n 2.720·97
 c) udział à fondu perdu firmy G. Giesche's
 Erben n 14.500·—
 d) kapitał zakładowy n 696.000·— 714.896 n 82 1/2 n

z czego wynika brak pokrycia na 170.896 zł. 81 1/2 ct.

Wychodząc ze stanowiska już przy poprzednio wymienionych kolejach za-
 znaczonego, wyrażamy zdanie, że i w niniejszym wypadku do pokrycia powyższego
 niedoboru będą się musiały te czynniki przyczynić, które brały udział w zebraniu
 pierwotnego kapitału zakładowego.

Na razie aż do doprowadzenia do skutku odnośnych pertraktacyi, wskazanem
 jest zezwolenie na zaciągnięcie pożyczki bieżącej z krajowego funduszu kolejowego
 lub w Banku krajowym najwyżej w kwocie 170 000 zł. w. a., któraby była opro-
 centowana z dochodów tej kolei z pierwszeństwem przed gwarantowanemi przez kraj
 ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w sumie 464.000 zł. w. a.

Zamykając niniejsze sprawozdanie, przedstawia poniżej Wydział krajowy
 kosztą budowy kolei lokalnych przez kraj popartych, objętych pierwszym progra-
 mem krajowej akcyi kolejowej, z uwzględnieniem proponowanych niniejszem pod-
 wyższeń kapitałów zakładowych:

kolej lokalna:	długość:	kapitał zakładowy:
1. Borki w.-Grzymałów	31·6 km	zł. w. a. 900.000
2. Łupków-Cisna	25·3 "	" 790.000
3. Trzebinia-Skawce*)	55·0 "	" 3,150.000
4. Piła-Jaworzno	22·3 "	" 866.000
5. Chabówka-Zakopane	43·42 "	" 2,900.000
6. Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	111·9 "	" 4,370.000
	łącznie 290·52km	zł. w. a. 12,976.000

Budowa przeto jednego kilometra kosztowała przeciętnie
 44.664 zł. w. a.

W szczególności zaś kosztą budowy od 1 kilometra wynosiły:

1. przy kolei lokalnej Borki w.-Grzymałów	27.607 zł. w. a.
2. " " " Łupków-Cisna	31.225 "
3. " " " Trzebinia-Skawce	57.273 "
4. " " " Piła-Jaworzno	38.825 "
5. " " żelaznej Chabówka-Zakopane	66.789 "
6. " " lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	39.060 "

*) Nadto w skład kolei Trzebinia-Skawce wchodzi linia Trzebinia-Siersza za 250.000 zł. w. a.
 płatnych w akcyach pierwszeństwa.

Dla wyjaśnienia różnic w kosztach budowy powyższych kolei od jednego kilometra zaznacza się, że przy kolei lokalnej Borki wielkie-Grzymałów stosunki terenu umożliwiły tak tanią budowę, podczas gdy kolej lokalna Trzebinia-Skawce przecina nader trudny teren i dwie szerokie rzeki i obfituje w nader wielką ilość obiektów i ubezpieczeń, jak to uwidoczniło w sprawozdaniu technicznym o budowie tej kolei, dołączonem do sprawozdania Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 16. listopada 1898 do 10. listopada 1899 r. Kolej zaś Chabówka-Zakopane budowana była na żądanie c. k. Rządu jako kolej główna drugorzędna, w czem znajduje się uzasadnienie tak znacznego podrożenia kosztów jej budowy.

Nie od rzeczy będzie na tem miejscu przytoczyć, jakim kosztem od jednego kilometra budowano koleje lokalne w Galicyi, czy to rządowe, czy też prywatne:

kolej lokalna (państwowa) Jasło-Rzeszów	74.824 zł.
kołomyjskie lokalne koleje	31.549 "
kolej lokalna Lwów-Bełzec (Tomaszów)	45.635 "
wschodnio-galicyjskie koleje lokalne	47.295 "
kolej lokalna Kraków-Kocmyrzów	73.125 "

Wedle sprawozdania czeskiego Wydziału krajowego przeciętny koszt budowy od jednego kilometra kolei w Czechach do roku 1898 wybudowanych przez kraj subwencyonowanych względnie gwarantowanych, o długości 1435.4 kilometrów wynosi 56.668 zł., przy budowie zaś dolnoaustriackich kolei lokalnych zużyto od 1 kilometra budowy przeciętny kapitał zakładowy 64.453 zł. w. a., krajowych kolei styryjskich przeważnie wąskotorowych 49.855 zł., wąskotorowej kolei doliny rzeki Mur (w Styryi) 35.224 zł. w. a. i wąskotorowej kolei doliny Steyer (górna Austria) 40.261 zł. w. a.

Koszta budowy kolei lokalnej Lwów(Kleparów)-Janów nie są znane.

Wydział krajowy wnosi przeto:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Co do kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

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. 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 gwarantowanemi przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 2,600.000 zł. w. a.

II. Co do kolei lokalnej Trzebinia-Skawce.

Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokalnej Trzebinia-Skawce przewyższających kapitał zakładowy tej kolei ustanowiony uchwałami sejmowemi z dnia 15. lutego 1897 i z dnia 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 gwarantowanemi przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 1,660.000 zł. w. a.

III. Co do kolei lokalnej Piła-Jaworzno.

Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokalnej 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 siedmdziesiąt 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 gwarantowanemi przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 464.000 zł. w. a.

IV. Co do refundowania powyższych pożyczek bieżących i ostatecznego uregulowania sprawy.

Sejm wzywa Wydział krajowy, by bezzwłocznie poczynił wskazane kroki celem refundowania częściowego powyżej pod I., II. i III. zezwolonych pożyczek bieżących odpowiednimi udziałami państwa i interesentów miejscowych i by po przeprowadzeniu odnośnych pertraktacji poczynił stosowne wnioski co do definitywnego uregulowania kapitałów zakładowych tych trzech kolei lokalnych.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Marszałek krajowy:

S. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Antoni Jaxa Chamiec w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Sprawozdanie

o przeprowadzeniu budowy kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja Stefanówka długości 112 km.

Projekt szczegółowy kolei lokalnej Delatyn Kołomyja-Stefanówka wypracowany został pierwotnie przez Towarzystwo kolei lokalnych Kołomyjskich, które starało się o koncesję na budowę tej linii.

Gdy jednak wspomniane Towarzystwo zaprojektowało przy wyjściu ze stacji Delatyn kosztowne przejście przez rzekę Prut wielkim mostem i znacznym nasypem i następnie po kilku kilometrach ponowne przejście tej rzeki takimże mostem, co podnosiło nadmiernie koszta budowy, zaproponowało krajowe biuro kolejowe na mocy własnych studyów, zupełnie odmienną trasę przy wyjściu z Delatyna, trzymając się lewego brzegu Prutu i unikając dwukrotnego przejścia tej rzeki, a tem samem redukując znacznie koszta budowy.

Również z Kołomyji do Gwoźdźca zaproponowało krajowe biuro kolejowe inną daleko dogodniejszą i ekonomiczniejszą trasę, i poleciło Towarzystwu kolei kołomyjskich wypracowanie szczegółowych projektów tych tras.

Towarzystwo kolei kołomyjskich uznało trasę z Delatyna proponowaną przez krajowe biuro kolejowe po lewym brzegu Prutu za niewykonalną, uznając swój pierwotny projekt za racjonalniejszy. Prywatni interesowani mający kontrybuować do budowy tej kolei atoli nie chcieli się zgodzić na takie powiększenie kosztów budowy, przez co przyjscie budowy kolei projektowanej było zakwestyonowane, Wobec tego stanu rzeczy Wydział krajowy na mocy upoważnienia Wysokiego Sejmu uzyskał koncesję na budowę kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i przyjąwszy za podstawę powyż wspomniany wstępny projekt krajowego biura kolejowego, polecił wypracowanie dotyczącego szczegółowego projektu dla reambulacyi osobnej ekspozyturze trasowniczej za sumę ryczałtową pozostającej pod bezpośrednim kierunkiem cywilnego inżyniera Gwalberta Ziembickiego a pod nadzorem krajowego biura kolejowego, które następnie opracowało projekt budowy wraz z wszystkimi szczegółami, jakoto typami podtorza, nawierzchni budowli nadtorowych i t. d. oraz obrachowaniami.

O rozpoczęciu budowy tej kolei zdał Wydział krajowy sprawę w punkcie 14. sprawozdania swego Departamentu IV., dział kolejowy do Wysokiego Sejmu w roku zeszłym. Budowę przeprowadziło energicznie jeneralne Przedsiębiorstwo budowy Szymberski, Uderski i Brejter, jakkolwiek natrafiło na trudności z powodu opóźnionego oddania gruntów, w szczególności w Podhajezykach w powiecie kołomyjskim, gdzie były znaczne roboty do wykonania a grunta oddano Przedsiębiorstwu dopiero w maju tegoż roku po przeprowadzeniu sądowego oszacowania.

Linia oddaną została dla ruchu w największym porządku dnia 18. listopada 1899 r.; pozostają jeszcze do ukończenia plany definitywne potrzebne dla elaboratu kolaudacyi rządowej, oraz finalizowanie sprawy wykupna gruntów zajętych pod kolej, potrzebne do założenia księgi kolejowej. Odgraniczenie własności kolejowej jest w toku; gdziekolwiek tylko będą się dokonywać jeszcze ewentualne dodatkowe wypłaty ze względu na faktycznie większe zapotrzebowanie niektórych gruntów w ciągu budowy.

Do miesiąca maja 1900 r. mają być dostarczone gminami komisji wykupna gruntów plany sytuacyjne w skali 1:2880 w celu założenia księgi kolejowej, potrzebne przy dalszych czynnościach tej komisji, a przepisane ustawą z dnia 19. maja 1874 Dz. p. p. Nr. 70. o zakładaniu ksiąg kolejowych, oraz ustawą z dnia 23. maja 1883 Dz. p. p. Nr. 83. o utrzymywaniu w ewidencji katastru podatku gruntowego.

Podtorze. Roboty ziemne i skalne. Jak wyżej nadmieniono trasa kolei przeprowadzoną została lewym brzegiem Prutu, a z tego powodu przy wyjściu ze stacji Delatyn linia przechodzi obok korpusu kolei Stanisławów-Woronienka, terenem, który powstał z usuwisk nasypów tejże kolei a następnie po naturalnym gruncie usuwistym.

Od km. 4 do km. 5 naturalny teren, przez który pierwotnie miała przechodzić trasa, nietylko że był w wysokim stopniu usuwisty, ale był podmywany ciągle przez fale Prutu i pozostawał z tego powodu w nieustannym ruchu. Skutkiem tego

przesunięto trasę oddalającą ile możności od tak niepewnego terenu, wchodząc w łożysko rzeki, co spowodowało roboty ochronne i regulację rzeki Prutu. W *km.* 6 trasa dotyka po drugi raz Prutu, przez co wynikły również znaczne ubezpieczenia, oraz wykucie drogi w skale; wszystkie jednak te roboty chociaż bardzo znaczne i trudne a tem samem i kosztowne w porównaniu do projektowanych przez Towarzystwo kolei kołomyjskich dwóch mostów na Prucie i kolosalnego nasypu w Delatynie, przedstawiają się znacznie korzystniejszymi.

Uswiska na pierwszych dwóch kilometrach zostały niewielkim kosztem doprowadzone do spoczynku, a w *km.* 4-ym ominięto je — jak już wspomniano — poprowadzeniem kolei w łożysko Prutu, gdzie silne ubezpieczenia kamienne zapewniają bezpieczeństwo dla korpusu kolejowego.

To są najznaczniejsze roboty na całej linii, gdyż tutaj również przypada znaczniejszy most na rzece Lubiżna mający 30 *m.* otworu. W dalszym ciągu linii są znaczniejsze roboty ziemne w *km.* 51 i 52 koło Podhajczyk w *km.* 72 i 73 koło Ostrowca, w *km.* 90 i 91 koło Horodenki i nakoniec w *km.* 97 i 101 Jasieniowa polnego.

Przejazdy. Przejazdów w poziomie jest 279 z których 49 dla dróg pierwszorzędných szutrowanych, oprócz tego jeden przejazd górą.

Mosty i przepusty. Na całej linii Delatyn-Kołomyja-Stefanówka wybudowano 33 mostów od 2 do 10 *m.* rozpiętości z konstrukcją żelazną zwykłą to jest belką blaszaną, oraz siedem większych mostów od 14 do 30 *m.* rozpiętości z konstrukcją żelazną kratową o belce prostokątnej. Większe mosty wykonano: na potoku Słońce 14 *m.* światła ukośny pomost dołem, na potoku Tłumaczyk 16 *m.* światła, pomost dołem, na potoku Turka 20 *m.* rozpiętości pomost górą, na potoku Czerniawa 20 *m.* rozpiętości, pomost dołem, na potoku Kozaczówka 24 *m.* rozpiętości pomost dołem i na potoku Lubiżna 30 *m.* rozpiętości pomost dołem.

Wszystkie przyczółki mostów wykonane są z kamienia obrobionego i ciosowego na zaprawie z cementu portlandzkiego. Fundowanie mostów nie przedstawiało nadzwyczajnych trudności.

Waga konstrukcyi żelaznej powyżej wymienionych mostów wynosi 339 ton, a uwidoczniona jest w tablicy (str. 15.)

Oprócz mostów z konstrukcją żelazną zbudowano jeszcze na całej linii 122 przepustów otwartych z pomostem drewnianym, 24 mostów sklepionych od 1^o do 5^o *m.* rozpiętości, 3 mosty sklepione po nad 5 *m.* rozpiętości, 25 przepastów krytych i 31 przepastów betonowych.

Razem przeto wszystkich mostów i przepastów na linii Delatyn-Kołomyja-Stefanówka wykonano 238 sztuk.

Przyczółki, skrzydła i filary mostów otrzymały wymiary według typów wypracowanych przez krajowe biuro kolejowe, zatwierdzonych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych. Również projekta konstrukcyi żelaznych wszystkich mostów, wraz z obliczeniem wytrzymałości i szczegółowymi rysunkami wykonania, opracowane zostały szczególnie w krajowym biurze kolejowym. Za podstawę służyły typy zatwierdzone przez c. k. Ministerstwo kolei żel. dla kolei lokalnej Trzebinia-Skawce i kolei żelaznej Chabówka-Zakopane.

Wykonanie konstrukcyi żelaznych mostów oddano fabryce arcyksiążęcej w Cieszynie. Materiał na nity, jakoteż na wszystkie części konstrukcyi pochodzi również z fabryk arcyksiążęcych Cieszyńskich i stanowi żelazo zlewne Martina. Próby wytrzymałości materiałów, to jest próby na rozerwanie i zginanie, jak również odbiór gotowych konstrukcyi co do sposobu ich wykonania i wymiarów, odbywały się w fabrykach przez delegowanych do tej czynności inżynierów krajowego biura kolejowego, podług przepisów przyjętych przez c. k. koleje państwowe. Zestawienie i nitowanie konstrukcyi mostowych na linii odbywały się również pod kontrolą inżynierów krajowego biura kolejowego.

Nawierzchnia i szutrowanie. Tor kolejowy ułożony jest na miękkich progach poprzecznych, ze stykami szyn między progami.

Na całej linii użyte są szyny systemu XXIV. c. k. kolei państw. w prostych dziewięć metrów długie, ze stali zlewnej, walcowanej Martina, wagi 26 *kg.* na metr bieżący, w łukach użyte są szyny skrócone, długości 8940 *m.* i 8875 *m.*

Dla szutrowania toru użyto w dolinie rzeki Lubiżny i w dolinie Prutu żwiru rzecznoego, a na dalszej części żwiru kopanego i kamienia tłuczonego

Stacje. W następującej tablicy (str. 16.) uwidoczniona jest ilość stacji, przystanków, ładowni i mijalni, wraz z długością torów bocznych i ilością zwrotnic.

L p.	Nazwa konstrukcyi	Ilość	Rodzaj konstrukcyi	Ciężar jednego otworu	Ciężar całkowity	Uwagi
1	Konstr. żel. 2·0 m. św. pomost „góraż”	10	Belka blaszana	822	8.220	
2	Konstr. żel. 3·0 m. św. pomost „góraż”	2	” ”	1.251	2.502	
3	Konstr. żel. 4·0 m. św. pomost „góraż”	4	” ”	1.828	7.312	
4	Konstr. żel. 4·0 m. św. pomost „zagłęb.”	1	” ”	2.860	2.860	
5	Konstr. żel. 5·0 m. św. pomost „góraż”	3	” ”	2.651	7.953	
6	Konstr. żel. 6·0 m. św. pomost „góraż”	4	” ”	3.422	13.688	
7	Konstr. żel. 6·0 m. św. pomost „zagłęb.”	1	” ”	5.091	5.091	
8	Konstr. żel. 7·0 m. św. pomost „góraż”	1	” ”	4.259	4.259	
9	Konstr. żel. 8·0 m. św. pomost „góraż”	1	” ”	4.920	4.920	
10	Konstr. żel. 9·0 m. św. pomost „góraż”	1	” ”	6.100	6.100	
11	Konstr. żel. 10·0 m. św. pomost „góraż”	4	” ”	6.623	26.492	
12	Konstr. żel. 10·0 m. św. pomost „zagłęb.”	1	” ”	9.609	9.609	
13	Konstruk. żel. 14·0 m. św. ukośny) pom. „dołem” potok Ślaniac km. 3 ⁶ / ₇	1	Belka kratowa prostokąt	26.100	26.100	
14	Konstruk. żel. 16·0 m. św. pomost „dołem” potok Tłumaczyk km. 25 ⁵ / ₆	1	” ” ”	25.470	25.470	
15	Konstruk. żel. 20·0 m. św. pomost „góraż” potok Turka km. 50.9/51.0	1	” ” ”	22.270	22.270	
16	Konstruk. żel. 20·0 m. św. pomost „dołem” km. 13 ¹ / ₂ } km. 65 ¹ / ₂ potok Czerściek } nawa	2	” ” ”	33.200	66.400	
17	Konstruk. żel. 24·0 m. św. pomost „dołem” potok Koraczów km. 41 ⁰ / ₁	1	” ” ”	41.000	41.000	
18	Konstruk. żel. 30·0 m. św. pomost „dołem” potok Lubieżna km. 2 ³ / ₄	1	” ” ”	58.885	58.885	

Razem . . . 339.131

L. p.	Nazwa stacyi		Długość stacyi	Długość torów bocznych	Ilość rozjazdów	U w a g a
1	Stacya złączenia	Delatyn	powiększenie wykonane przez Dyrekeyę kolei państw.			
2	Przystanek	Delatyn miasto	100 m.	—	—	
3	Stacya	Łanczyn	386	622	5	
4	Przystanek	Sadzawka	80	—	—	
5	Stacya	Tłumaczyk	410	666	5	
6	Przystanek	Rakowczyk	80	—	—	
7	Stacya złączenia	Kołomyja	powiększenie wykonane przez Dyrekeyę kolei państw.			
8	Stacya	Podhajezyki	386	622	5	
9	Mijalnia	<i>km.</i> 55 ⁴ / ₉	332	289	3	Rozjazdy nie ułożone
10	Stacya	Gwoździec	410	660	5	
11	Mijalnia	<i>km.</i> 69 ¹ / ₅	332	289	3	Rozjazdy nie ułożone
12	Stacya	Okno	386	622	5	
13	Mijalnia	<i>km.</i> 84 ¹ / ₅	332	289	3	Rozjazdy nie ułożone
14	Stacya	Horodenka dwór	416·22	672	5	
15	Stacya	Horodenka miasto	410	668	5	
16	Stacya	Jasienów polny	410	666	5	
17	Przystanek i Ładownia	Babin-Serafińce	332	290	3	
18	Stacya złączenia	Stefanówka	544	1489·5	13	Powiększenie stacyi kolei Łużany-Zaleszczyki

Materyały użyte do położenia toru głównego i torów bocznych na stacjach są następujące:

Szyny systemu XXIV. sztuk	26.551.
Lubki " " "	26.640.
Podkładki " " "	346.800.
Gwoździe " " "	1042.500.
Śruby " " "	118.900.
Pierścienie " " "	87.800.
Zwrotnice " " "	80.
Progi poprzeczne miękkie "	173.000.
Progi abnormalne "	4.252.

Szyny dostarczone zostały przez fabryki w Witkowicach i Arcyksiążęce huty Cieszyńskie w Trzyńcu.

Drobny materyał to jest łupki, podkładki, gwoździe, śruby i pierścienie Growego dostarczyły huty Arcyksiążęce Cieszyńskie w Zöptau.

Szyny są wykonane ze stali zlewnej walcowanej Martina, na łupki i podkładki użyte jest żelazo zlewne walcowane Martina, śruby i gwoździe wyrobione są z żelaza kutego. Zwrotnice wykonały fabryki maszyn w Witkowicach i fabryka Arcyksiążęca Cieszyńska w Ustroniu.

Próby materyałów, z których wykonane zostały powyższe wyroby, to jest próby wytrzymałości na rozerwanie i zginanie odbywały się w wyżej wymienionych fabrykach, przez delegowanych do tych czynności inżynierów krajowego biura kolejowego, według przepisów obowiązujących na c. k. kolejach państwowych a przyjętych przez prajowe biuro kolejowe.

Odbiór jakościowy tych materyałów odbywał się w fabrykach, odbiór ilościowy przeprowadzało Kierownictwo budowy.

Odbiór jakościowy prowizoryczny progów, dla których drzewo dostarczone zostało przez c. k. Dyrekcyę domen i lasów, odbywał się na miejscach wyrobu progów, a definitywny i ilościowy przeprowadzało Kierownictwo budowy na miejscach dostawy.

Budynki. Projekta budynków wypracowane zostały w krajowym biurze kolejowym.

Budynki stacyjne główne są parterowe, lub parterowe z poddaszem, wykonane z cegły na podmurowaniu z kamienia. Na mijalniach wykonane zostały strażnice drewniane.

Kolej lokalna Delatyn-Kołomyja-Stefanówka przyczynia się w znacznej mierze do kosztów przebudowania stacji złączenia c. k. kolei państw. w Delatynie, Lw. Cz. Jajskiej kolei w Kołomyi i Towarzystwa nowych Bukowińskich kolei lokalnych w Stefanówce.

Roboty na stacjach złączenia Delatyn i Kołomyja objęła c. k. Dyrekcyja kolei państwowych w Stanisławowie, według typów c. k. kolei państwowych, a w Stefanówce Jeneralne przedsiębiorstwo budowy, P. Szymberski, E. Uderski i W. Breiter. Ogrzewalnie w Stefanówce wraz z dobudową dla warsztatów i kasarnia została wybudowana z murów pruskich.

Stacje wodne wraz z urządzeniem mechanicznem wystawione zostały w Tłumaczyku i w Gwoźdźcu jako normalne, w Horodence, dwór z przewodem do tłoczenia wody 200 m. długim i w Jasienowie polnym z przewodem do tłoczenia wody 400 m. długim. Oprócz tego instalowane są po dwa żurawie i po dwa doły do czyszczenia lokomotyw w stacjach Tłumaczyk, Gwoździec, Horodenka dwór i Jasienów polny. Wszystkie urządzenia mechaniczne dla stacji wodnych wykonane zostały w krajowej fabryce maszyn w Otyunii.

Magazyny towarowe, wychodki, oraz magazyny dla konserwacji, budowane są z drzewa na podmurowaniu z kamienia.

Obrotnica dla parowozów o średnicy 17 05 m. instalowana w Stefanówce wykonaną została przez krakowską fabrykę maszyn Zieleniewskiego.

Inwentarz dla całej linii, dla służby ruchu, konserwacji toru parowoźniczej i warsztatowej, zostały wykonane tak — jak już wspomniano — przy urządzeniach stacji wodnych i obrotnic, wyłącznie przez krajowe firmy.

W poniżej zamieszczonej tablicy wyszczególnione są wszystkie budynki wystawione na stacjach kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

Urządzenia telegraficzne i telefoniczne. Kolej lokalna Delatyn-Kołomyja-Stefanówka zaopatrzona jest w telegrafy i telefony, których przewodnie umieszczone są na własnych słupach z następującymi stacyami telegraficznymi względnie telefonicznymi jakoto: Delatyn, Łanczyn, Tłumaczyk, Kołomyja, Podhajczyki, Gwoździec, Okno, Horodenka dwór, Jasienów polny, Babin-Serafińce i Stefanówka.

Tarcze ostrzegawcze. Tarcze ostrzegawcze urządzone zostały w stacjach złączenia Delatyn i Stefanówka po jednej tarczy, stacja Kołomyja ma dwie tarcze.

Lwów, w kwietniu 1900 roku.

Krajowe biuro kolejowe.

