

INSP. JÓZEF BUND
REFERENT KOLEJOWY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
W KRAKOWIE

ROZWÓJ KOLEJNICTWA MAŁOPOL-
SKIEGO W OKRESIE 80-LECIA (1850-
1930) DZIAŁALNOŚCI KRAKOWSKIEJ
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
ORAZ
PRZEBIEG STARAŃ O WYKONANIE
USTAWY KOERBEROWSKIEJ O BU-
DOWIE DRÓG WODNYCH

Pięć

INSP. JÓZEF BUND
REFERENT KOLEJOWY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
W KRAKOWIE

ROZWÓJ KOLEJNICTWA MAŁOPOL-
SKIEGO W OKRESIE 80-LECIA (1850-
1930) DZIAŁALNOŚCI KRAKOWSKIEJ
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
ORAZ
PRZEBIEG STARAŃ O WYKONANIE
USTAWY KOERBEROWSKIEJ O BU-
DOWIE DRÓG WODNYCH

REPORT OF THE
COMMISSIONER OF THE
GEOLOGICAL SURVEY
FOR THE YEAR 1879
PART I
GENERAL STATEMENT OF THE
PROGRESS OF THE SURVEY
DURING THE YEAR
BY
GEO. H. BRIDGES, CHIEF OF BUREAU

Z okazji 80-lecia Izby przemysłowo-handlowej w Krakowie skreślił jej referent kolejowy p. Insp. Bund rozwój kolejnictwa Małopolskiego w tym okresie. Referat ten zawierający cenne daty i obraz współpracy Izby na polu komunikacji krajowych podajemy jako wstęp sprawozdania z czynności izby w roku jubileuszowym.

*

Przystępując do kreślenia rozwoju kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850—1930) działalności Krakowskiej Izby przemysłowo-handlowej ze szczególnem uwzględnieniem jej współpracy w tej dziedzinie gospodarstwa społecznego, wypada mi przedewszystkiem ustalić punkt zwrotny, od którego wpływ ciał prawodawczych a temsamem i samorządów gospodarczych na tok tych spraw mógł wogóle się ujawnić.

Nastąpiło to dopiero dnia 5. października 1863 r., gdy Rząd austriacki wniósł na Radę państwa projekt ustawy o udzieleniu się mających udogodnieniach dla budowy kolei ze Lwowa do Czerniowiec. Był to bowiem pierwszy w Austrii wypadek udzielenia koncesji na budowę kolei na podstawie ustawy uchwalonej przez ciało prawodawcze.

W czasokresie od powołania Izby do życia rozporządzeniem z dnia 26. marca 1850 r. aż do czasu udzielenia powyższej koncesji w jesieni 1863 r., rząd absolutystyczny udzielał prawa na prowadzenie przedsiębiorstw kolejowych dekretemi nadwornymi i takim też dekretem z dnia 4. marca 1836 roku nadał grupie finansowej Rotschildów wyłączny przywilej na budowę kolei z Wiednia do Bochni z odgałęzieniami

do Bielska, Białej i Wieliczki, która to linja dopiero z końcem r. 1855 do Krakowa dotarła.

Aż do tego czasu ruch pocztowy, osób i towarów z zachodnimi krajami niemiecko-czeskimi podtrzymywany był kołowo, wybudowanym jeszcze w r. 1784 gościńcem bitym, t. zw. traktem cesarskim.

Pierwszą zaś na terenie małopolskim otwartą koleją była linja Kraków—Trzebinia—Mysłowice z odgałęzieniem ze Szczakowej do Granicy (Maczki), zbudowana przez pruskie Towarzystwo kolei Górny Śląsk—Kraków (O. S. E.) na mocy udzielonej w r. 1844 przez Wolne Miasto Kraków koncesji. Droga tą aczkolwiek okrężną, prowadzącą przez terytorjum pruskie na Mysłowice-Bogumin, uzyskał Kraków już w r. 1848 połączenie z Zachodem a szczególnie z Wiedniem.

Połączenie Krakowa z Wiedniem bezpośrednio, drogą Kolei Północnej nastąpiło dopiero w 8 lat później, t. j. 1. marca 1856 r.

Ruch z Wiednia aż do Bogumina Koleją Północną podjęto już 1. maja 1847 roku. Zwłoka w dalszej budowie aż do ukończenia łącznika z Bogumina do Oświęcimia dnia 1. marca 1856 r. spowodowana była opornem stanowiskiem Kolei Północnej w sprawie wywiązania się z nałożonych na nią obowiązków budowy, udzieloną jej w r. 1836 koncesją. Opór ten uzasadniono rzekomo nikłymi widokami rentowności dalszego odcinka za Boguminem ze względu na istniejącą już równoległą linję pruską z Krakowa przez Trzebinie—Mysłowice do Bogumina.

Po zajęciu Krakowa przez Austrię linja Kraków—Trzebinia—Mysłowice z odgałęzieniem Szczakowa—Granica przeszła w drodze kupna z dniem 30. kwietnia 1850 r. z rąk O. S. E. w posiadanie państwa, które po otwarciu dnia 17. maja 1851 r. Dyrekcji ruchu w Krakowie, objęło we własny zarząd ruch na tej linji jako na „C. K. Wschodniej Kolei Państwowej“ z dniem 1. stycznia 1852 r.

W tym samym dniu rozpoczęła też swe czynności urzędowe Jeneralna Inspekcja austriackich kolei jako władza nadzorcza i tak został zainaugurowany pierwszy okres a u-

strjackich kolei państwowych. Okres ten jednak długo nie trwał.

Kolej Północna tymczasem nie ustawała w zabiegach o zwolnienie od przymusu budowy dalszych linii i ostatecznie państwo zwolniło ją z tych obowiązków koncesyjnych pod warunkiem wybudowania do dnia 4. marca 1856 r. odcinka Bogumin—Oświęcim wraz z odgałęzieniem z Dziedzic do Bielska, co też terminowo nastąpiło.

Budowy ostatniego odcinka łącznikowego Oświęcim—Trzebinia oraz budowy linii Kraków—Lwów dla uzyskania połączenia z projektowanymi już wówczas linjami do Brodów i do Czerniowiec musiało się państwo samo podjąć.

Te przedsięwzięcia na szeroką skalę ożywiły znacznie życie gospodarcze, ale równocześnie t. j. w latach 1848 do 1854, wzrósł niedobór skarbu państwa na przeszło 315 milionów guldenów mon. konw.

Wobec podobnego stanu finansowego i równoczesnych zawikłań wojny krymskiej nie było sposobu, jak urzeczywistnić ustanowiony z końcem r. 1854 program budowy nowych kolei.

W programie tym, ogłoszonym w „Wiener Zeitung“ z dnia 10. listopada 1854 r. znajdowały się między innymi następujące linje małopolskie:

Oświęcim — Podgórze, Kraków — Przemyśl — Lwów — Brody, Lwów—Czerniowce do granicy mołdawskiej (Ickany).

Świadomość, że urzeczywistnienie tego programu nie tylko przechodzi siły państwa, ale że skarb państwa przy wspomnianym deficycie potrzebuje raczej nadzwyczajnego zasiłku, nasunęła myśl budowy nowych linii przy pomocy kapitału prywatnego a w dalszych konsekwencjach postępujących po sobie wydarzeń i myśl wyzbycia się istniejącej już sieci kolei państwowych nawet za cenę niepozostającą w odpowiednim stosunku do własnych kosztów zakładowych.

Krocząc dalej tą drogą pogodziły się następnie sfery decydujące także z myślą przyznania gwarancji dochodów

tworzyć się mającym dla przeprowadzenia programu budowy spółkom akcyjnym, gdyż bez niej nikt o koncesje nie zabiegał. Na decyzję tę wpłynęło zapatrywanie, że podobna gwarancja, wobec spodziewanej rentowności projektowanych linii, długo nie będzie trwała i że będzie prawdopodobnie wyrównana podatkami jakie państwo z tych kolei uzyska. Pociaszano się pozatem uzyskaniem aczkolwiek w oddalonej przyszłości obiektów wartości setek milionów, gdy te nowe linje po wygaśnięciu 90-letniej koncesji przypadną kiedyś państwu bez wszelkiego odszkodowania.

Zasadniczo ustanowiono dwojakie formy gwarancji.

Jedną, na mocy której gwarantowano z g ó r y o z n a c z o n e m u na budowę i wyposażenie danej kolei kapitałowi, cyfrowo ustalone oprocentowanie,

drugą, na mocy której gwarantowano rzeczywiście wydanemu, zatem po otwarciu danej linji ustalonemu kapitałowi, pewien czysty dochód.

W toku pertraktacyj o udzielenie poszczególnych koncesyj, ubiegający się wytargowali na rządzie jeszcze dalsze różnorodne udogodnienia jak zwolnienia podatkowe i należytościowe, przyznanie prawa ustanowienia taryf maksymalnych, pozwolenie na wypuszczenie obligacyj pierwszeństwa, opust cła dla sprowadzić się mających materiałów budowlanych i przedmiotów urządzenia linii, prawo pierwszeństwa wobec osób trzecich przy ewentualnem projektowaniu linii równoległych oraz odgałęzień i t. p.

Nie można się też dziwić, że wobec tak zasadniczej zmiany warunków koncesjonowania, rząd był formalnie zasypany projektami nowych linii, a ponieważ kierował się przy udzielaniu koncesyj — rzecz można — prawie że karygodnym optymizmem, powstawały obok kolei istotnie potrzebnych i rentownych, linje, których dochody nie pokrywały nawet kosztów eksploatacji, tak, że wobec przyznanych gwarancyj stać się musiały obciążeniem skarbu państwa przechodzącem jego siły.

Działo się to przez jakie 20 lat, aż się ujawniły bardzo przykre następstwa, które spowodowały najpierw wkrocze-

nie rządu w drodze ustawodawczej a następnie wykupno kolei i powrót do porzuconego w r. 1856 zarządu państwowego.

Jak w innych krajach koronnych, tak i w Małopolsce rozpoczął się okres koncesjonowania nowych kolei w powyższy podany sposób w r. 1856, t. j. z chwilą rozpoczęcia pertraktacji o sprzedaż kolei państwowych.

W owym czasie rozporządzał rząd austriacki na terenie małopolskim linjami: Mysłowice—Trzebinia—Kraków, Szczakowa—Granica i Kraków—Dębica.

Odgałężenia Bieżanów—Wieliczka, Podłęże—Niepołomice były blisko ukończenia.

Na odcinku Dębica—Rzeszów roboty ziemne daleko postąpiły a budowa łącznika Oświęcim—Trzebinia była prawie przed ukończeniem.

Gdy Kolej Północna, broniąca się dotychczas tak zawzięcie przeciw budowie dalszych linii, dowiedziała się o pertraktacjach rządu o sprzedaż kolei państwowych, wniosła ofertę na dzierżawę tychże, ale było już zapóźno.

W międzyczasie bowiem kilku obywateli małopolskich, na których czele stanął najwybitniejszy ks. Leon Sapieha, który wyszedł ze szkoły ministra skarbu Królestwa Polskiego ks. Lubeckiego, postanowiło stworzyć spółkę ubiegającą się o koncesję na linje z Oświęcima po Przemyśl oraz z Przemyśla do Lwowa, Brodów i do Czerniowiec — celem zapobiegania dalszej inwazji niemieckiej do Małopolski.

Rząd, który przejrzał pobudki spółki, przyznał linję Oświęcim—Przemyśl z odgałężeniami Kolei Północnej, polskiej spółce zaś udzielił postanowieniem z dnia 27. marca 1856 r. koncesji tylko na linje z Przemyśla do Lwowa, do Brodów oraz poza Czerniowce aż do granicy mołdawskiej.

Ale los inaczej zrzędził.

Kryzys finansowy, jaki w międzyczasie znowu wybuchnął, spowodował Kolej Północną, baczącą przedewszystkiem na swój interes, do wniesienia prośby o zwolnienie od przejęcia linji małopolskiej i to mimo wydanej już podówczas na

przedwstępne roboty budowlane kwoty 1.5 miliona guldenów mon. kon.

Ukonstytuowana pod mianem „Galicyjska Kolej Karola Ludwika“ spółka poszła za przykładem Kolei Północnej i oświadczyła również rządowi, że wobec położenia gospodarczego skorzysta z udzielonej jej koncesji tylko pod warunkiem przyznania gwarancji dochodów dla projektowanych linii.

Rząd przystąpił tedy z konieczności do nowych pertraktacyj tak z Koleją Północną, jak z Koleją Karola Ludwika i przydzielił z dniem 1. stycznia 1858 r. Kolei Północnej odcinki Oświęcim—Trzebinia—Kraków wraz z dworcem krakowskim i z odgałęzieniami Trzebinia—Mysłowice—Szczakowa—Granica (Maczki); kolei Karola Ludwika zaś, otwartą podówczas już linię Kraków—Dębica z odgałęzieniami do Wieliczki i do Niepołomic oraz znajdujący się w budowie odcinek z Dębicy do Rzeszowa wraz z taborem i inwentarzem za cenę 13,189.842 gld. m. k. jako ryczałtowe wynagrodzenie poniesionych przez państwo do końca października 1858 r. kosztów.

Nowa koncesja Kolei Karola Ludwika z dnia 7. kwietnia 1858 r. objęła tylko linię z Krakowa do Lwowa wraz z odgałęzieniami.

Budowa dalszych linii do Brodów i do Czerniowiec pozostawiona była późniejszej decyzji koncesjonariuszów, przyznając im w nadanej koncesji pierwszeństwo wobec ewentualnych nowych oferentów.

Koncesja na objęte linje opiewała na 90 lat, licząc od dnia 1. stycznia 1862 r. z prawem wykupna przez państwo już po 30 latach pod ustalonymi zgóry warunkami.

Gwarancja wynosiła 5% na oprocentowanie i 0.2% na amortyzację rzeczywiście włożonego kapitału.

Ruch objęła spółka dnia 1. sierpnia 1858 r. po skutecznym podziale wspomnianych linii państwowych między nią a Koleją Północną.

Po otwarciu ruchu na odcinku Przemyśl—Lwów dnia

15. listopada 1861 r. przeniesiono dyrekcję ruchu z Krakowa do Lwowa oraz utworzono Jeneralną Dyrekcję we Wiedniu.

Wyniki eksploatacyjne pierwszych lat 1859—1866 były bardzo pomyślne. Wyplacono oprócz 5% od kapitału akcyjnego, superdywidendy w kwocie od 2 do 8 zlr. Mimo to rada nadzorcza nie mogła się zdecydować do korzystania z nadanej jej fakultatywnie koncesji na budowę dalszych linii do Brodów i Czerniowiec, jakkolwiek wydała już dość znaczne kwoty na ich trasowanie.

Na starania Izby handlowej w Brodach rada nadzorcza oświadczyła nawet gotowość popierania każdego konsorcjum, któreby się podjęło budowy linji do Brodów, dając temsamem do zrozumienia, że chętnie odstąpi od nadanego jej koncesją prawa pierwszeństwa do budowy tej linji.

Inne stanowisko zajęła zaś rada nadzorcza wobec drugiego projektu: budowy drogi żelaznej do Czerniowiec. Stworzono komitet budowy składający się z wybitnych członków rady nadzorczej a komitet ten powierzył starania o kapitał zagraniczny ówczesnemu inspektorowi kolei Karola Ludwika Wiktorowi Offenheimowi.

Z tą chwilą wstępuje na arenę publiczną działacz, którego przeznaczeniem było stać się sprawcą wielkich materialnych i jeszcze większych moralnych krzywd społeczeństwa polskiego.

Offenheimowi udało się pozyskać współpracę kapitału angielskiego w osobach W. R. Drake, L. M. Rate i Thomasa Brassey'a, którzy po otrzymaniu cesji omówionego powyżej prawa pierwszeństwa do budowy tej linji od kolei Karola Ludwika podjęli starania u rządu o nadanie im koncesji budowy kolei ze Lwowa do Czerniowiec względnie do granicy mołdawskiej.

Na skutek tych starań rząd wniósł dnia 5. października 1863 r. na Radę Państwa projekt ustawy o udzieleniu się mających udogodnieniach dla budowy kolei czerniowieckiej. Przedłożenie przyjęto mimo bardzo poważnych głosów ostrzegawczych przeciw formie przyznać się mającej gwarancji dnia 11. stycznia 1864 r. i tego samego dnia też udzielono

koncesji na budowę tej linii konsorcjum składającemu się z ks. Leona Sapiehy, hr. Włodzimierza Borkowskiego i wyżej wymienionych przedsiębiorców angielskich.

Charakterystycznym było dla całej akcji, że już na dwa lata przed uzyskaniem koncesji austriackiej, konsorcjum posiadało koncesję rumuńską na budowę linii z Gałaczem do Romanu i że natychmiast po uzyskaniu koncesji austriackiej jeden ze współników p. Thomas Brassey zawarł umowę z spółwłaścicielami koncesji o oddanie mu przez konsorcjum budowy całej linii.

P. Thomas Brassey przeprowadził swe zadanie pod wyłącznym kątem widzenia interesu.

Wobec tego, że gwarancja rządowa opiewała na ryczałtowy kapitał zakładowy w kwocie 29 milionów złr. z zagwarantowanym czystym zyskiem rocznym złr. 1,500.000, zysk zależny był od taniałości budowy. Toteż celem zaoszczędzenia interkalarijów budowę linii o długości 266.6 km. rozłożoną w projekcie rządowym na 3 lata wykonano w przeciągu 16 miesięcy, tak, że już 1. września 1866 r. linia otwartą została.

Pośpiech ten i nierzetelne oszczędności przedsiębiorcy odbić się musiały na jakości budowy i stało się, że w półtora roku po otwarciu linii (4. marca 1868 r.) załamał się pod pociągiem most na Prucie.

Te i dalsze wypadki spowodowały rząd do wprowadzenia dnia 7. października 1872 r. sekwestracji linii, a po przeprowadzeniu ścisłej kolaudacji przy równoczesnem badaniu rachunków budowy do uwięzienia Jeneralnego Dyrektora Offenheima wraz z dwoma wyższymi urzędnikami a w końcu do przeprowadzenia głośnego wówczas procesu.

Burza jaka przeszła nad Koleją Czerniowiecką nie ominęła i kolei Karola Ludwika wobec faktu, że w radzie nadzorczej jednej i drugiej kolei zasiadali ci sami ludzie.

Okazały się bowiem różne niedokładności w rachunkach gwarancyjnych i tej kolei, co spowodowało przeprowadzenie ścisłej rewizji w Jeneralnej Dyrekcji Kolei Karola Ludwika,

w następstwie której wytoczono dyscyplinarkę jen. dyr. Herzowi i zmieniono skład rady nadzorczej.

Na jeneralnego dyrektora w miejsce Herza powołano jako męża zaufania rządu centralistycznego, jen. sekretarza Czeskiej Kolei Zachodniej Dra Edwarda Sochora, który za-inaugurował zwalczaną tak żywo w prasie krajowej („Strażnica“ Gniewosza) bezwzględłą germanizację i przyczynił się od chwili objęcia urzędowania swą uległością wobec wszelkich życzeń rządu do obniżenia jej rentowności i przedwczesnego wykupna kolei po upływie przewidzianego w koncesji trzydziestolecia.

Linję Kraków—Krasne—Złoczów z odgałęzieniem Krasne—Brody otwarto dnia 12. lipca 1869 r., Złoczów—Tarnopol dnia 1. sierpnia 1871 r. a Tarnopol—Podwoleczyska—Granica Państwa dnia 4. października tegoż samego roku.

Połączenie ze siecią kolei rosyjskich pod Radziwiłłowem nastąpiło dopiero 27. sierpnia 1873 r.

Uzyskano przeto znaczne przewozy tranzytowe zboża rosyjskiego, które wpłynęły dodatnio na dalszy rozwój dochodowości Kolei Karola Ludwika.

Linje do Brodów i Podwoleczysk były również budowane za gwarancją państwową, która wynosiła 50.000 złr. rocznego czystego zysku od każdej mili przy równoczesnem przyznaniu 9-cio letniego zwolnienia od podatków.

Najbliższem przedsięwzięciem rządu na polu dalszej rozbudowy kolei o szczególnem znaczeniu dla życia gospodarczego Małopolski był projekt linii Przemysł—Łupków, która miała stworzyć pierwsze przejście przez Karpaty i stanowić temsamem pierwsze bezpośrednie połączenie kolejowe między Małopolską i Węgrami.

I tej linii przyznano gwarancję wynoszącą 5% czystego zysku wraz z amortyzacją w kwocie 955.000 guldenów (nominalnych) od mili wraz z 9-cio letniem zwolnieniem podatkowem. Otwarcie tej linii odbyło się etapami w czasie od 13. maja do 18. grudnia 1872 r.

Już podczas projektowania Pierwszej Węgiersko-Galijskiej Kolei Żelaznej rozważono drugie przejście do Węgier

przez Beskid przy równoczesnem połączeniu obydwóch linii, istniejącej Przemyśl — Łupków i projektowanej Lwów — Stryj — Ławoczne, linią poprzeczną sięgającą po Stanisławów przez Chyrów — Stryj z odgałęzieniem z Drohobycza do Borysławia, gdzie w r. 1866 ukazały się pierwsze źródła naftowe o produkcji nadającej się do przewozu kolejowego.

Do budowy tej linii z Chyrowa do Stryja wraz z odnogą z Drohobycza do Borysławia przywiązywał rząd wielką wagę. W memorjale z dnia 12. marca 1869 r. przedłożonym Radzie Państwa a traktującym o konieczności uzupełnienia sieci kolejowej mowa też jest i o tej linii a potrzebę rychłej budowy tejże uzasadniono jak następuje:

„Ponieważ projektowana u podnóża Karpat linja przejdzie przez urodzajną okolicę, połączy saliny, dobra kameralne i fabrykę tytoniu a umożliwi też i wywóz materjałów z okolicznych drzewostanów, jakoteż produktów źródeł naftowych, ponieważ dalej linja ta połączy obie koleje prowadzące do Węgier (Przemyśl — Łupków i Lwów — Stryj — Beskid) zasługuje ona na szczególne poparcie rządu“.

Przyznać trzeba, iż w tem uzasadnieniu przedłożenia rządowego jest zawarty dokładny obraz przyszłego znaczenia gospodarczego tej kolei. Wobec tego starających się o koncesję budowy było więcej a otrzymał ją dnia 5. września 1870 r. Jan hr. Krasicki, którego konsorcjum, inspirowane przez ówczesnego konsumenta Kolei Północnej Speil-Ostheima zabiegającego o posadę dyrektora przyszłej tej kolei nie żądało z pewną dozą lekkomyślności od rządu żadnej gwarancji, tylko 30-to letniego uwolnienia od podatków i należności.

Kapitał zakładowy oznaczony został na kwotę 12 milionów guldenów dla całej linii. Na podstawie przyjętego przez rząd statutu ukonstytuowała się spółka akcyjna, która wydała 24.000 akcji po 200 guldenów i 24.000 prjorytetów po 300 guldenów.

Walory te, wyłożone dnia 12. września 1871 r. do subskrypcji przyniosły przy braku wszelkiej gwarancji tylko 62% za akcje i 72% za prjorytety.

Z początkiem kwietnia 1872 r. rozpoczęto budowę a ukończono ją z końcem tego samego roku.

Przedsiębiorstwo, na którego czele stanął rzeczywiście ów Speil-Ostheim śniło o złotej przyszłości. Snuto plany rozbudowy kolei z jednej strony aż po Husiatyn a z drugiej strony aż po Białę (przyszła kolej transwersalna) z wyraźnym zamiarem konkurowania z jedyną linią prowadzącą w tym samym kierunku t. j. z Koleją Karola Ludwika. W silnym przekonaniu świetnej przyszłości odrzucono propozycję Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei o fuzję z tem Towarzystwem. Tymczasem przyszło na wiosnę 1873 r. przesilenie gospodarcze a dnia 1. lipca tego roku nie było już czem zapłacić zapadłego kuponu.

Starania o pomoc u rządu nie odniosły żadnego skutku. Starania przedsiębiorstwa ratowania się wewnątrzniemi zarządzeniami: redukcją kosztów eksploatacyjnych, zniesieniem dyrekcji we Wiedniu, ogólną redukcją personalu i t. p. nie odniosły taksamo skutku. Osiągnięte oszczędności nie wystarczyły na pokrycie niedoboru. Dochody wynosiły bowiem 19.277 guldenów za milę a potrzebowano 60.750.

Gdy wszelkie dalsze starania o ratunek zawiodły, zawieszono kuratelę a gdy kłopoty finansowe dalej rosły, kurator zawarł 8. listopada 1875 r. na własną rękę z rządem umowę o sprzedaż za 2,100.000 guldenów!

Akcjonariusze postawieni przed faktem dokonanyim mimo wszelkich protestów stracili 5/6 kapitału zakładowego. I ten sam rząd, który o tym samym czasie okazał tyle względów dla zachodnich spekulacyj grynderskich, postąpił w tym wypadku z brutalną bezwzględnością i „wykupił“ kolej dwunastomiljonowej wartości po strąceniu długu bieżącego w kwocie 300.000 guldenów za 1,764.000 guldenów, narażając właścicieli prjorytetów na stratę 73.7%, właścicieli akcyj zaś, na stratę tylko 99.25% swego kapitału, ponieważ „darował“ akcjonariuszom po zlr. 1.50 za każdą akcję!

W ten sposób rząd austriacki powetował sobie po części setki milionów strat poniesionych przy wykupnie zachodnich kolei powstałych podczas rzekomego „rozwoju gospodarcze-

go“, nazwanego z większą racją erą grynderską, na przedsiębiorstwie małopolskiem.

I powetował sobie tę stratę przez to wykupno Naddniestrzańskiej kolei rzeczywiście. Uzyskał bowiem odrazu trzon o przeszło 100 km. długości przyszłej kolei transwersalnej, której projekty już od wielu lat pokutowały w biurach Ministerstwa Handlu.

W kilka lat później przyniosła już „C. K. Kolej Naddniestrzańska“ znaczne dochody z przewozu drzewa pochodzącego z własnego obszaru ciążenia, sięgającego po przełęcze karpackie pod Wołosatym, Uzokiem i Beskidem oraz z linii Stryj—Stanisławów, dalej z przewozu bydła wypasanego na polanach karpackich. Niebawem zaczął się też ruch przemysłowy najpierw eksploatacją wosku ziemnego a potem ropy naftowej w Zagłębiu Boryslawskim, a gdy w r. 1894 dowiercono się szybu Jakóba w Schodnicy, to od tego czasu aż do chwili rozerwania austriackiej wspólności kolejowej, t. j. przez ćwierć wieku ta biedna za bezcen wykupiona kolej galicyjska stała się ożywcem źródłem dochodu dla całej sieci kolei państwowych, zasilając rocznie 60.000 wagonami samej ropy w jednym kierunku i całym zapotrzebowaniem ruchu wiertniczego, jak węgiel, rury wiertnicze, narzędzia, artykuły aprowizacyjne i t. d. w przeciwnym kierunku, ruch a temsamem i rentowność trwale biernych linii kolei państwowych.

Sposób załatwienia się z koleją Naddniestrzańską świadczy o zaciekłości ówczesnego rządu centralistycznego, ale i niemniej o zmniejszonym wpływie polskim po zajściach z Koleją Czerniowiecką i Karola Ludwika.

Po smutnem zakończeniu wyprawy po posadę dyrektora Kolei Naddniestrzańskiej względnie przyszłej kolei od Białej po Husiatyn p. Speil-Ostheim jako pupil rządu dostał posadę zastępcy jeneralnego dyrektora kolei Karola Ludwika p. Sochora, zamianowanego po tragicznej śmierci Herza, aby wraz ze swoim szefem aczkolwiek mniej śmiało przedsięwzięciami, ale zato więcej systematycznie rujnować Kolej Karola Ludwika.

Następną linią wybudowaną po kolei z Chyrowa do

Stryja była linja Lwów—Stryj—(Beskid) z odgałęzieniem Stryj—Stanisławów o długości Lwów—Stryj 73.448 km; Stryj—Stanisławów 107.504 km. Oba te odcinki znane są pod mianem Kolei Albrechtowskiej.

Ustawę o budowie tej linji z r. 1870, przyjęła Rada Państwa w marcu 1871 r. a koncesji udzielono ks. Kalikstowi Ponińskiemu dnia 22. października 1871 r. Losy tych linij ukształtowały się podobnie niepomysłnie jak losy kolei Nadniestrzańskiej, mimo że Kolei Albrechtowskiej przyznano daleko idące udogodnienia gwarancyjne.

Na dyrektora powołano nadinspektora kolei St. E. G. Władysława Szczepanowskiego.

Uzyskane korzystne warunki koncesyjne zmarnowano po części przy puszczeniu w obieg akcyj i prjorytetów. Użytkowano tylko 80, względnie 84.5%.

Linję Lwów—Stryj ukończono dopiero w 6 miesięcy po ustanowionym terminie a przy budowie linji Stryj—Stanisławów napotymano na tak duże trudności, że przedsiębiorstwo budowlane zerwało umowę i musiano budowę ukończyć we własnym zarządzie. Straty w stosunku do kapitału zakładowego były duże. O budowie odcinka Stryj—Beskid mowy już nie było. Pięcioguldenowy kupon płatny 1. lipca 1875 r. wykupiono kwotą złr. 2.95, za następny kupon zaś płacono już tylko po 1 guldenie.

Sanacja, o którą zabiegano przeciągnęła się do r. 1879. Powołano roku następnego na jeneralnego sekretarza późniejszego szefa sekcji taryfowej Liharzika a 17. lipca 1880 r. Kolej Albrechtowska przeszła pod zarząd państwa.

Pisząc o wprowadzeniu w r. 1856 systemu gwarancyjnego przy koncesjonowaniu nowych linij wspomniałem, że wybujałości systemu tego doprowadziły do przykrych następstw, które spowodowały najpierw wkroczenie rządu w drodze ustawodawczej a następnie wykupno trwale biernych kolei prywatnych.

Była to ustawa t. zw. sekwestracyjna z dnia 14. grudnia 1877 r., mocą której rząd mógł wziąć pod zarząd państwowy te linje, których niedobór eksploatacyjny musiał pokrywać

skarbu państwa lub którym wypłacał przez 5 lat więcej niż połowę gwarantowanego koncesją czystego dochodu. Wprowadzony na mocy tej ustawy zarząd państwowy mógł trwać dopóki dana kolej nie będzie wymagać przez trzy po sobie następujące lata pomocy finansowej państwa.

Pierwszą koleją w Małopolsce, wobec której stosowano powyższą ustawę tuż po jej sankcjonowaniu była właśnie Kolej Albrechtowska. I z tą chwilą rząd austriacki wrócił znowu na drogę gospodarki państwowej, obejmując jedną po drugiej kolej prywatną i budując następne linie na rachunek państwa.

Budowę następnego przejścia przez Karpaty z Tarnowa do granicy węgierskiej pod Leluchowem (Muszyną) do Eperies zamierzoną od r. 1854 musiano wobec zdyskredytowania wszelkich kolejowych przedsięwzięć budowlanych w Małopolsce wykonać kosztem państwa. Na kilkakrotne rozpisanie budowy nie wpłynęły bowiem oferty. Rząd zwlekał z podjęciem budowy we własnym zarządzie, ale gdy dnia 1. maja 1873 r. otwarto po węgierskiej stronie linię łącznikową Orlo—Eperies, musiał przystąpić do budowy. Otwarcie etapami nastąpiło ostatecznie dnia 18. sierpnia 1876 r. Prowadzenie ruchu oddano Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei Żelaznej już dnia 10. kwietnia 1876 r., która też prowadziła już ruch na wykupionej Kolei Naddniestrzańskiej.

Wspomnieć mi jeszcze wypada o przedłużeniu linii Dziedzice—Bielsko do Żywca z zamiarem późniejszego doprowadzenia jej przez Zwardoń do węgierskiej stacji Csacza jako dalszego przejścia do Węgier.

Przedwstępnej koncesji na ten odcinek o długości 20.306 km udzielono Kolei Północnej jeszcze w r. 1868. Sprawę podjęto na nowo w r. 1871, przyznając 25-letnie zwolnienie od podatków pod warunkiem wykonania budowy do 5-ciu lat. Do przyśpieszenia budowy przyczynił się arcyksiążęcy zarząd kameralny w Żywcu przyznaniem subwencji w kwocie 500.000 guldenów.

Budowę podjętą 11. grudnia 1876 r. ukończono 18. sierpnia 1878 r.

Rok 1878, w którym otwarto ostatnią linię omawianego okresu, był rokiem przełomowym w historii Austrii.

W czerwcu 1878 r. obradował Kongres Berliński, na którym nadano Austrii mandat do okupacji Bośni i Hercegowiny. Sposób w jaki się ustosunkowała większość centralistyczna Rady Państwa do wyprawy bośniackiej, spowodował podanie się do dymisji ministerstwa Auersperga, co stało się początkiem końca rządów niemiecko-centralistycznych.

Z tą chwilą zmieniło się na lepsze stanowisko delegacji polskiej (Koła polskiego) w Radzie Państwa, tak, że w r. 1879 wstąpiło się w okres intensywnej pracy ku podniesieniu autonomji kraju a temsamem i jego życia gospodarczego.

Przeciwności polityczne zaś jakie się od Kongresu Berlińskiego ujawniły między Rosją a Austrią, stały się przyczyną, że od tego czasu wszystkie dalsze linje kolejowe w Małopolsce projektowano i budowano pod kątem widzenia przyszłej wojny z Rosją i że ruch na każdej bez wyjątku linji i bez względu na to czyją własność stanowiła, był prowadzony wyłącznie przez Zarząd kolei państwowych. Temsamem rząd austriacki wstąpił znowu, przynajmniej w Małopolsce, w okres budowy kolei przez państwo i w konsekwencji tego w okres wykupna linij znajdujących się w posiadaniu towarzystw prywatnych.

Wobec tak przełomowej chwili wypada mi przejrzeć miniony okres i wspomnieć o współpracy Izby handlowej, jedynej w tym czasokresie instytucji gospodarczej, powołanej ustawowo do współpracy na polu rozwoju komunikacyj wogóle a kolejnictwa w szczególności.

Izba handlowa i przemysłowa w Krakowie podjęła swe czynności 18. listopada 1850 r. a dnia 17. maja 1851 r. otwarto w Krakowie Dyрекcję ruchu c. k. Wschodniej kolei państwowej, obejmującą (otwartą w r. 1847) linię Kraków—Trzebinia—Mysłowice i Szczakowa—Granica a nadzorującą budowę linji Kraków—Dębica, Trzebinia—Oświęcim, Bieżanów—Wieliczka, Podłęże—Niepołomice i Dębica—Rzeszów.

Rzecz jasna, że Izba jako wówczas jedyne ciało gospodarcze ustawowo do współpracy powołane, mając do spełnie-

nia zadanie przeprowadzenia życzeń krajowych i miejscowych czy to pod względem prowadzenia trasy, czy zakładania stacji i dróg dojazdowych, czy dostaw, pozostawała w trwałym a ścisłym kontakcie z urzędującą w Krakowie Dyрекcją kolejową.

Agendy te wzrosły jeszcze więcej po przeprowadzeniu rozdziału linii między Koleją Północną a koleją Karola Ludwika na 1. stycznia 1858 r., ponieważ od tego czasu Izba załatwiać musiała wspomniane sprawy z jednej strony w Dyrekcji Kolei Północnej we Wiedniu, z drugiej po ukończeniu budowy linii do Lwowa t. j. od listopada 1861 r. w Dyrekcji kolejowej we Lwowie.

Nie od rzeczy będzie przypomnieć przytem, że działo się to w erze przedkonstytucyjnej, gdy językiem urzędowym władz i dyrekcji kolejowych był wyłącznie język niemiecki, tak, że obrona interesanta krajowego, niewładającego często językiem urzędowym wymagała tem większego nakładu pracy przy nieustającej prawie interwencji osobistej członków Prezydium Izby.

Sądzę, że wzmianka ta zwalnia mnie od szczegółowego opisu tych starań, który nie przedstawiając po 60 latach aktualnej wartości, przekroczyłby ramy tego referatu.

Wracając do kreślenia dalszego rozwoju kolejnictwa zaznaczyć mi wypada, że ważniejsze kwestje o znaczeniu ogólnopanstwowem odsunęły sprawę budowy kolei w kraju na jakie 3 lata z porządku dziennego.

Ważnym wypadkiem, którego pominąć nie mogę, była uprawiana w tym czasie konfiskata wagonów kolejowych przez Rzeszę niemiecką, która zmusiła Kolej Karola Ludwika do przeladowywania wszystkich z Rosji i Rumunii przechodzących przesyłek do wracających w próżnym stanie wagonów niemieckich. Przeladowywanie odbywało się głównie na stacjach Lwów, Podłęże, Biezanów i w. i.

Przyczyna konfiskaty wagonów, która tyle kłopotów sprawiła kolejom małopolskim była następująca:

Po zaprowadzeniu u siebie waluty złotej z jednostką monetarną marki, Rzesza niemiecka przyznała swym starym

talarom srebrnym wartość trzech marek (złotych), nie uznając natomiast austriackich guldenów srebrnych jako srebrnej monety pełnowartościowej przy wykupnie kuponów prjorytetów austriackich kolei, opiewających na wypłatę w srebrze. Przyszło z tego powodu do spekulacyjnego wykupywania kuponów, a potem do procesów pieniackich.

Sądy austriackie wypowiedziały się za prawem wypłaty guldenami srebrnymi zgodnie z tekstem odnośnych papierów wartościowych. Zdania sądów Rzeszy były podzielone. A mimo że ostatecznie i fakultet prawniczy w Heidelbergu stanął ogłoszoną opinią po stronie Austrii, Bismarck zarządził konfiskatę austriackich wagonów dla zabezpieczenia pretensyj niemieckich właścicieli kuponów austriackich prjorytetów kolejowych.

Bezwzględne to zarządzenie w czasie zbliżenia się politycznego, które w jesieni 1879 r. doprowadziło nawet do zawarcia przymierza, zmusiło Austrię do wniesienia ustawy o budowę Kolei Arulańskiej celem stworzenia sobie drogi bezpośredniej do Szwajcarii i Francji bez przejścia przez terytorjum niemieckie.

Przy drugim czytaniu przedłożenia ustawowego na dniu 13. marca 1880 r., zwalczanego przez lewicę niemiecką pod pretekstem wątpliwej rentowności i braku dokładnych obliczeń co do budowy tunelu 19 km długiego a właściwie ze względów czysto partyjno-opozycyjnych, obrony przedłożenia rządowego podjęło się Kolo polskie ze względu na junctim między tem przedłożeniem a przedłożeniem wnieść się właśnie mającem o budowie kolei transwersalnej. Wyznaczony jako mowca poseł Otton Hausner wskazał między innymi na żywotny interes państwa stworzenia drogi wywozu z pominięciem terytorjum „*unseres Waggons konfiszierenden Nachbars*“.

Ustawę w tym dniu w drugim i trzecim czytaniu przyjęto. Konfiskata wagonów została wkrótce złagodzona a ostatecznie dopiero w r. 1886 międzynarodowo zakazana.

Jako pierwsze działanie zmienionych stosunków politycznych należy uważać wniesienie ustawy o budowie kolei trans-

wersalnej, zamierzonej od r. 1872, na dniu 5. kwietnia 1881 r. a mianowicie o budowie odcinków łącznikowych: Żywiec—Nowy Sącz, Grybów—Zagórz, Stanisławów—Husiatyn kosztem 24 milionów na rachunek państwa. Dla zorientowania się nadmieniam, że do czasu wniesienia tej ustawy wybudowany był odcinek Nowy Sącz—Grybów jako część kolei państw. Tarnów—Leluchów, odcinek Zagórz—Chyrów jako część Pierwszej Galicyjsko-Węgierskiej Kolei Żelaznej; odcinek Chyrów—Stryj jako wykupiona Kolej Naddniestrzańska a odcinek Stryj—Stanisławów jako część Kolei Albrechtowskiej.

O uzyskanie koncesji na poszczególne odcinki projektowanej kolei transwersalnej toczyła się zakulisowa walka między istniejącymi w Małopolsce kolejami prywatnymi między sobą a nadto z przedsiębiorstwami zagranicznymi.

Z istniejących kolei prywatnych każda chciała w budować się mającej przez nią na własny rachunek części linii transwersalnej zyskać alimentacyjną kolej dowozową a równocześnie przeszkodzić budowie linii transwersalnej w całości celem uchronienia się od groźnego konkurenta. Zwyciężył jednak dominujący już wówczas wpływ Koła polskiego, które popierając petycje Izby handlowej krakowskiej i lwowskiej oraz stanowisko Wydziału krajowego przyczyniającego się do budowy kwotą 1,100.000 guldenów wyjednało budowę pomienionych odcinków kosztem państwa nawet przy równoczesnym uzupełnieniu ich dalszemi linjami Oświęcim—Podgórze i Żywiec—Zwardoń, które mimo dość poważnych trudności terenowych zbudowano w całej rozciągłości od Zwardonia po Husiatyn do końca 1884 r.

Odgałęzienie Zagórzany—Gorlice otwarto w kwietniu 1885 r.

Przypomnieć tu można wystąpienie Czechów, należących przecież również do „prawicy“ t. j. do stronnictwa porządkowego, którzy zawarunkowali swe głosowanie za przedłożeniem od przyrzeczenia rządu wybudowania kosztem państwa czesko-morawskiej kolei transwersalnej — jako „odszkodowanie“.

W podobny sposób postępowali Czesi od tego dnia aż do upadku Austrii przy każdym dalszym wniosku rządu o rozbudowę sieci kolejowej w Małopolsce — o ile wogóle się nie oświadczyli wręcz przeciw budowie ze względu na możliwe umocnienie państwa przeciw Rosji.

Rezultat tego postępowania był, że z końcem r. 1912 było w Austrii wogóle 22.879 km. kolei przy obszarze 300.007 km²; w krajach czeskich 9.545 km przy obszarze 79.314 km², a w Małopolsce tylko 4.128 km przy obszarze 78.492 km².

Na 100 km ² posiadała Austrija wogóle	7.6 km	kolei
	Czechy	13.5 „ „
	a Małopolska	tylko 5.4 „ „

Wspomnieć jeszcze należy, że po uchwaleniu ustawy o budowie kolei transwersalnej zorganizowano zarząd kolei państw. austriackich w Jeneralną Dyрекcję, na której czele stanął z dniem 24. czerwca 1882 r. Alojzy Czeditk.

Nominacją tą sprawiono srogi zawód jeneralnemu dyrektorowi Kolei Karola Ludwika Sochorowi, który uważał uzyskany mandat poselski w Brodach za pewną odskocznją dla zdobycia tego stanowiska. Zawodu tego tem mniej się spodziewał po swojej bezgranicznej uległości wobec rządu kosztem żywotnych interesów kierowanej przez niego Kolei Karola Ludwika. Nastąpiło od tej chwili pewne otrzeźwienie, tak, że po przejściu przez Bilińskiego urzędu prezydenta Jeneralnej Dyrekcji kolei państwowych od Czeditka na dniu 1. stycznia 1892 r. przy równoczesnem przejściu upaństwowionej wówczas Kolei Karola Ludwika zaszła ta niespodzianka, że musiano spalić 1000 wagonów Kolei Karola Ludwika niezdatnych ani do użytku ani do naprawy.

Zawiódł się tedy Sochor na rządzie, ale i rząd na Sochorze.

Prowadzenie ruchu na poszczególnych liniach państwowych przejęła ustanowiona z dniem 1. sierpnia 1884 r. Jeneralna Dyrekcja kolei państwowych, u której boku stanęła powołana do życia Państwowa Rada Kolejowa jako ciało doradcze.

Na r. 1884 przypada jeszcze otwarcie linii lokalnej Jarosław—Sokal wybudowanej pod naciskiem rządu ze względów strategicznych przez Kolej Karola Ludwika niby ku podniesieniu spadłych w międzyczasie znacznie dochodów. Środek ten niestety zawiódł.

Kolej Karola Ludwika wzięta była wówczas w dwa ognie. Ruch tranzytowy z Rosji zanikł prawie całkiem skutkiem zainaugurowanej na rosyjskiej Kolei Południowo-Zachodniej przez Dreyfusa a przeprowadzonej do ostatnich konsekwencji przez jego następcę, późniejszego ministra skarbu Wittego, polityki taryfowo-przewozowej; z Rumunji zaś skutkiem polityki agrarnej uprawianej pod naciskiem Węgrów przez Austrię.

Z Rosji przewozy skierowane zostały zamiast Koleją Karola Ludwika własnymi linjami głównie do Odessy i do Libawy. Kolei Karola Ludwika pozostały zaledwie dowozy kolejowe i kołowe z najbliższego obszaru granicznego.

Z Rumunji szły główne transporty do portów Morza Czarnego.

W ruchu miejscowym taryfy ustanowione przez kolej państwową były tak obniżone, że konkurowały skutecznie z przewozami nawet krótszą rutą Kolei Karola Ludwika.

Przewoźne n. p. z Sądowej Wiszni do Tarnowa 214 km. wypadło taniej przy skierowaniu przesyłki przez Przemyśl—Chyrów—Nowy Sącz do Tarnowa okrężną 286 km długą.

Trójka Wittek, Czedik, Liharzik rozpoczęła wówczas kroki przedwstępne do akcji upaństwowienia kolei prywatnych — tanim kosztem. Szczególnie przez dotkliwe obniżenie ich dochodowości za pomocą najdalej idącego obniżenia taryf konkurencyjnych kolei państwowych przy równoczesnem wymuszaniu w okresie poprzedzającym upaństwowienie przeróżnych świadczeń, połączonych ze znacznymi wydatkami za pomocą rabulistycznego interpretowania w żadnym niestety wypadku jasnych postanowień koncesyjnych.

Metody te dawały się jednak stosować ze skutkiem tylko wobec małopolskich kolei finansowo słabych lub wobec kolei, których naczelne kierownictwo, niepomne swych obowiązków

wobec powierzonej jego pieczy instytucji, ulegało za odznaczenia i tytuły wpływom rządu.

Wobec Kolei Północnej, której upaństwowienie weszło właśnie na porządek dzienny, metody te zupełnie zawiodły.

Sprawę upaństwowienia przypomniano rządowi podczas dyskusji budżetowej w r. 1881.

Przywilej z dnia 4. marca 1836 r. gasnąć miał po upływie 50-lecia w r. 1886.

Kolej Północna zabiegała o przedłużenie, ludność, Izby handlowe, szczególnie Krakowska i wszystkie inne krajowe koła gospodarcze upominały się głośno o cofnięcie przywileju t. j. o upaństwowienie.

Rząd, który może rad był upaństwić najintratniejszą kolej austriacką, bo zyskałby przez to i łącznik swych dwóch we Wiedniu przez Kolej Północną przegrodzonych sieci kolejowych, zachodniej i małopolskiej, stanął wobec zagadnienia koncesyjnego, na którego sposób rozwiązania najcelniejsi prawnicy zgodzić się ze sobą nie mogli.

Chodziło głównie o punkt 10 dekretu z r. 1836, który ustanowił, że po wygaśnięciu przywileju, przedsiębiorca (uprzywilejowany) jako właściciel kolejowego majątku nieruchomego i ruchomego może nim dowolnie dysponować, może o jego kupno ze rządem jak i z osobą trzecią traktować a o ileby się sam lub nowonabywca majątku kolejowego starał o dalsze prowadzenie przedsiębiorstwa a dotychczasowe prowadzenie tegoż okazałoby się jako pożyteczne, zarząd państwa nie omieszka przedłużyć przywileju.

Rozstrzygającym w ewentualnym sporze o przedłużenie przywileju mogła zatem być po pierwsze okoliczność, że w r. 1836 dano przywilej tylko na prowadzenie przedsiębiorstwa, którego fundus instructus był i pozostał prywatną własnością uprzywilejowanego, po drugie uznanie lub zaprzeczenie, „dass die Unternehmung sich alle nützlich bewährt hat“, że przedsiębiorstwo okazało się jako użyteczne.

Własność kolejowego majątku nieruchomego i ruchomego wynikała zatem jasno z osnowy przywileju a na prowa-

dzenie dowodu użyteczności swych linii, przygotowywała się Kolej Północna od 50 lat. Wszak właściciele Kolei Północnej byli równocześnie właścicielami a co najmniej współwłaścicielami prawie wszystkich przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych powstałych w tym czasokresie a rozsianych wzdłuż linii głównej od Wiednia po Kraków i wzdłuż prawie wszystkich odgałęzień.

Kolej Północna mogła zatem wypracowaną historją rozwoju i pracy swych linii udowodnić i udowodniła też, że była rzeczywiście użyteczną — a o to czy dla wszystkich — nie pytano.

Dla Małopolski była najdotkliwszą zaporą jej rozwoju gospodarczego.

Właściciel zakładów przemysłowych będący równocześnie właścicielem najskuteczniejszego w działaniu instrumentu: kolei żelaznej nietylko, że ustanawiał dla swych przemysłów stosowne taryfy, ale wyposażał je nadto w tak daleko idące udogodnienia usuwające się z pod kontroli władzy nadzorczej jak n. p. tajne czy jawne refakcje dostępne tylko przy nadawaniu pewnej zgóry zawarunkowanej ilości wagonów, przystosowanej ściśle do produkcji danego zakładu przemysłowego lub wybudowanie torów przemysłowych kosztem kolei przy przyznaniu znikomo niskiej należytości przystawczej i t. p., i t. p.

Powstawanie pokrewnych przemysłów w Małopolsce, oddalonych od węgla i surowców, niekorzystających z podobnych udogodnień a zawisłych pozatem od kolei państwowych, kierujących się zasadą austriacką, że nie powinno się popierać tworzenia nowych zakładów mających konkurować z pokrewnymi starymi — stało się przeto niemożliwem.

Taryfy węglowe dla przywozu czy to z Zagłębia morawsko-śląskiego, czy to z górnośląskiego uznawane były przez koła gospodarcze i rząd jako tak dalece wygórowane, że w później udzielonej nowej. koncesji zastrzeżono wyraźnie ustanowienie nowych taryf węglowych o całkiem innej konstrukcji.

W Zagłębiu Krakowskiem dostępną przytem była wów-

czas tylko kopalnia jaworznicka. Inne kopalnie o ile były czynne, nie miały połączenia kolejowego. Kolej Skawce—Trzebinia otwarto dopiero w 14 lat później dnia 15. sierpnia 1899 r. a kolej Pila—Jaworzno dopiero 27. października 1900 r. t. j. o rok później. Węgiel z tych kopalń mało kaloryczny nie nadawał się przytem dla całego szeregu przemysłów szczególnie też przez to, że w owym czasie nauka cieplnikowa nie stała na obecnych wyżynach a ówczesna budowa kotłów i palenisk również uniemożliwiała użycie tego paliwa.

Z drugiej strony ustanowione były na Kolei Północnej dla wszelakich gotowych produktów zakładów położonych przy jej linjach tak niskie taryfy, że konkurencja zakładów małopolskich nawet w własnym kraju była prawie wykluczona. Dla przykładu przypominam tylko taryfę wyjątkową na przewóz cukru rafinowanego do Małopolski, która utrudniała dotkliwie byt fabryce w Przeworsku.

Taryfy były w ten sposób konstruowane, że przewóz metrycznego cetnara cukru z Przeworska kosztował

	do	dla cukru kojetańskiego	dla cukru przeworskiego
Przemysła		24 halerzy	41 halerzy
Lwowa		60 „	94 „
Tarnopola		110 „	165 „
Kolomyji		128 „	189 „

Płacono więc za przewóz własnego produktu we własnym kraju znacznie drożej aniżeli płacił produkt obcy. A mimo licznych i najtroskliwiej uzasadnionych przedstawień tak ze strony interesantów jak i czynników powołanych do ochrony krajowego przemysłu nie uzyskano aż do upaństwowienia Kolei Północnej reformy tych taryf.

Tak samo taryfy węglowe rekonstruowane zostały na taryfy przerachowane dopiero w 13 lat po przedłużeniu koncesji t. j. od 1. lipca 1898 r., na skutek usilnych starań Dyrekcji kolei państwowych we Lwowie, celem umożliwienia dotarcia górnośląskiego węgla na Podole i Wołyń, ogolonych już wówczas z drzewa opalowego.

Podobne stosunki panowały też w przemyśle ceramicz-

nym, górniczym i hutniczym, dominującym niepodzielnie wzdłuż Kolei Północnej.

Rząd przekonawszy się, że do pogodzenia przeciwnych stron, jednej, żądającej upaństwowienia za wszelką cenę, a drugiej, oświadczającej się za przedłużeniem względnie udzieleniem nowej koncesji — doprowadzić nie zdoła, zrzucił po długim zwlekaniu z siebie odpowiedzialność, zasięgając opinii prezydium Najwyższego Trybunału co do możliwości i sposobu wykupna.

Najwyższy Trybunał orzekł, że Kolej Północna i po wygaśnięciu przywileju pozostaje właścicielką linii kolejowych i całego ich wyposażenia, że rząd ma atoli prawo wywłaszczenia, którego sposób przeprowadzenia musi jednak być przedtem ustanowiony osobną wydać się mającą ustawą o wywłaszczeniu kolei żelaznych. Postanowienia podobnej ustawy zaś nie mogą w żadnym razie być sprzeczne z ogólnymi zasadami prawa cywilnego zastrzegającymi wszelkie prawa odszkodowania dla wywłaszczonego.

I z chwilą wydania tej opinii ujawniło się całe rozmyślnie czy lekkomyślnie zaniechanie rządu. Do zaciągnięcia opinii Najwyższego Trybunału, ba nawet i do przeprowadzenia wymaganej przez niego ustawy wywłaszczenia kolei żelaznych w radzie państwa było bowiem przy dyspozycji zwartą większością a nawet i opozycyjną lewicą, wołającą tak zawzięcie o upaństwowienie — dość czasu. A ten czas rząd bezsprzecznie zmarnował.

Po ogłoszeniu opinii właśnie przycichły i przystąpiono do realizacji ugody uwieńczonej udzieleniem nowej koncesji do końca r. 1940, której jako najpoważniejsze postanowienia uznać należy, że do tego terminu, t. j. do końca r. 1940 miały być umorzone tak kapitał akcyjny jak i wszelkie pożyczki z prawem pierwszeństwa. Pozatem Kolej Północna zobowiązała się do wpłacenia do skarbu państwa 1,314.732 guldenów tytułem odszkodowania za różne przyznane poszczególnym linjom w ich koncesjach udogodnienia; do zwrotu zaliczek gwarancyjnych w ogólnej kwocie 8,088.657. 21 guldenów, wypłaconych ongi na rzecz linii Morawsko-Śląskiej (M. S. N. B.);

do zrównania taryf z taryfami zachodnich linii państwowych — małopolskie linje miały wówczas niższe taryfy!; do ogłoszenia wszelkich udogodnień taryfowych i refakcyj; dalej do budowy kolei okrężnej Kraków—Kraków Bonarka; do budowy w ciągu następnych 10 lat szeregu kolei lokalnych za ogólną kwotę 10 milionów guldenów i wreszcie do ograniczenia dywidendy do 100 guldenów a wypłacania połowy ewentualnej nadwyżki dochodów ponad 100 guldenów skarbowi państwa.

Prawo wykupna ustanowiono z dniem 1. stycznia 1904 r.

Rzecz znamienna, że przy pertraktacjach z rządem o nową koncesję po orzeczeniu Najwyższego Trybunału, zastępował Kolej Północną przyszły jej jeneralny dyrektor a do chwili podjęcia tych pertraktacyj c. k. radca rządu Ryszard Jeteles, który właśnie z dniem 1. października 1884 r. wystąpił ze służby państwowej, gdzie sprawował urząd naczelnika oddziału dla spraw gwarancyjnych i rozliczenia przy jeneralnej inspekcji, stworzonej dla nadzoru nad kolejami prywatnymi!

Do nowych warunków ustosunkowała się Kolej Północna w ten sposób, że uważała czasokres do 1. stycznia 1904 r. jako przyznaną jej przez rząd odwłokę dla wyzyskiwania przedsiębiorstwa do ostatecznych granic.

Programem pracy stało się wielokrotne odbicie wymuszonych na niej ustępstw.

Żadne inwestycje, żadne uzupełnienie taboru, wyzyskiwanie personelu do ostateczności.

Konsekwencją tego postępowania było wynalezienie przez personel, nieznanego do tego czasu w kolejnictwie, osławionego „biernego oporu“ i doprowadzenie ongi kwitnącego i sławnie sprawnego przedsiębiorstwa do tak oplakanie niesprawnego stanu, że Towarzystwo w r. 1905 zabiegało samo u rządu o upaństwowanie, bo bez obcej pomocy nie było już w stanie opanować sytuacji przez siebie stworzonej.

Przedłużenie koncesji na dalsze przeszło 20 lat stało się wobec tego pod względem gospodarczym istną klęską dla Małopolski.

Rok 1886/7, następny po przedłużeniu koncesji Kolei Północnej, był czasem największego naprężenia politycznego między Rosją a Austrią z powodu zajęć bułgarskich za Aleksandra Battenberga.

Rządy Hurki w Warszawie, mobilizacja konnicy wzdłuż całej granicy Małopolski.

Austria robiła również przygotowania przedwojenne.

Dniem i nocą szły pociąg za pociągiem z prowiantami do Przemyśla. Na linii Kraków—Lwów wrzała praca koło wsuwania całego szeregu nowych wymijań celem usprawnienia ruchu na jednotorowej wówczas linii. Wymijań wybudowanych na zlecenie rządu a zamkniętych niebawem po wybudowaniu drugiego toru.

Dnia 5. kwietnia 1887 r. otwiera się trzecie przejście do Węgier linią Stryj—Beskid.

W lecie kładzie się drugi tor na Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej kolei żelaznej do Łupkowa.

Dnia 23. października tego roku otwiera się linię Lwów—Bełzec patronowaną przez Kolej Czerniowiecką a wybudowaną zapomocą kapitału angielskiego w nadziei, że hr. Zamojski uzyska w Petersburgu koncesję na przedłużenie przez Zamość do Lublina, co się jednak nie ziściło.

Dnia 30. października 1887 r. otwarto lokalną Dębica—Rozwadow—Sobów—Nadbrzezie.

Wybudowanie w tak krótkim czasie trzeciej linii do granicy rosyjskiej (do Sokala, Bełzca i Rozwadowa) maskuje komunikat półoficjalny upadkiem dochodowości Kolei Karola Ludwika, ratującej się za przykładem kolei czeskich (St. E. G.) budową kolei lokalno-alimentacyjnych, które jednak tak do Sokala, jak i do Rozwadowa pozostały zawsze deficytowe. Ale każda nowa linja projektowana do granicy rosyjskiej stała się od tego czasu atutem i jej budowa była zawsze przez rząd popierana.

Dla ścisłości wspomnieć wypada, że otwarto na dniu 1. grudnia 1886 r. Kołomyjskie Koleje Lokalne.

W czasie od 1. czerwca do 18. grudnia 1888 r. wywiązała się pozatem Kolej Północna z przyjętego nową koncesją zo-

bowiązania wybudowania lokalek: Cieszyn—Bielsko, Bielsko—Kalwarja dla połączenia z koleją transwersalną i Goleiszów—Ustroń. Powstało przez to połączenie równoległe do linii głównej Kolei Północnej od Kalwarji po Kojetein na Morawie, niestety jednak o takim poziomie torowiska, że służyć mogło tylko zaspokojeniu potrzeb miejscowych. Podczas największych zatorów na linii głównej zaś, nie mogło się przydać na żadne usługi pomocnicze.

Na wiosnę 1889 r. przystąpił rząd austr. do realizacji od dawna projektowanego połączenia Kolei Karola Ludwika z koleją transwersalną, linią z Rzeszowa do Jasła kosztem państwa. W dalszym planie zamierzone było przedłużenie linii z Jasła na Żmigród do Dukli celem stworzenia dalszego przejścia do Węgier. Zamierzenie to nie doczekało się jednak urzeczywistnienia.

Linję Rzeszów—Jasło o długości 70 km otwarto dnia 12. października 1890 r.

Po ukończeniu budowy tej linii akcja dalszej rozbudowy sieci kolejowej przenosi się na kilka lat do Wschodniej Małopolski.

Akcja ta rozpoczyna się w r. 1892 robotami wstępnymi koło wybudowania piątego przejścia z Małopolski do Węgier linią Stanisławów—Woronienka—Körösmezö.

Linję tę o długości 95.561 km otwarto 20. listopada 1894 roku.

Tymczasem ustawą krajową z dnia 17. lipca 1893 r. wydaną na podstawie uchwały Sejmu powołane zostały do życia

- a) Biuro kolejowe jako organ wykonawczy Wydziału Krajowego celem załatwienia po myśli § 13 spraw techniczno-administracyjnych, dotyczących się kolei lokalnych mających powstać przy poparciu kraju a w szczególności celem badania przedkładanych projektów kolejowych ze stanowiska technicznego i komercyjnego.
- b) Rada kolejowa celem rozpatrywania projektów kolei lokalnych, które mają być popierane finansowo przez kraj, tudzież celem roztrząsania kwestyj mogących się wyłonić co do budowy i eksploatacji tychże kolei.

Do krajowej Rady kolejowej delegowała Izba handlowa i przemysłowa swego zastępcę, zaopatrzonego na podstawie powziętych w Izbie uchwał w instrukcje co do projektowanych linii tak, że dalsza współpraca Izby ograniczała się do wzięcia udziału przy komisjach rewizji trasy i przesyłania wniosków w poszczególnych wypadkach na ręce Wydziału Krajowego względnie jego Biura kolejowego.

Aby ułatwić akcję kraju w zakresie popierania budowy kolei lokalnych a zarazem uchronić starające się o poparcie kraju strony od zawodu lub zwłoki, wydała Rada Wydziału Krajowego instrukcję z daty 29. maja 1901 r.

Dalsze uzupełnienie sieci kolejowej w Małopolsce odbyło się, za wyjątkiem kolei budowanych jako państwowe wyłącznie kosztem skarbu, przy poparciu finansowem Wydziału Krajowego na mocy ustawy wyżej wymienionej.

Miało to miejsce przy rozbudowie sieci w Małopolsce wschodniej uzupełnionej następującymi linjami:

Tarnopol—Kopyczyńce	71.769	km	otwartej	25. XI. 1896	r.
Podwysokie—Ostrów					
Berezowica	72.283	„	„	25. I. 1897	„
Halicz—Podwysokie	29.274	„	„	1. VI. 1897	„
Chodorów—Podwysokie	42.245	„	„	29. XI. 1897	„
Biała Czortkowska—Zaleszczyki	51.234	„	„	15. XI. 1897	„
Wynanka—Teresin—Skala	42.579	„	„	15. XI. 1898	„
Teresin—Borszczów	6.226	„	„	15. XI. 1898	„
i Borszczów—Iwanie Puste	23.733	„	„	1. XII. 1898	„

Linje te znane pod mianem zbiorowem Wschodnio-Galicyjskie Koleje Lokalne, budowane były za ścisłym porozumieniem i przyczynieniem się Wydziału Krajowego ogólną sumą dwóch milionów guldenów, w której to sumie mieszczą się już kwoty złożone przez miejscowych interesantów.

Z mniejszych linii o ściśle lokalnem znaczeniu wybudowano na podstawie ustaw wydanych dla budowy kolei lokal-

nych i otwarto dnia 21. XI. 1895 r. linję Lwów—Janów 17.512 km. długą, wybudowaną dla zaoszczędzenia kosztów wykupna gruntów na gościńcu. Próba ta dała jednak tak smutne wyniki, że budów na gościńcu od tego czasu zaniechano.

Dnia 1. stycznia 1896 r. otwarto linję Tłumacz—Pałahicze 6.075 km. długą; dnia 1. maja 1897 r. linję Dolina—Wygoda 8.531 km długą; dnia 12. sierpnia 1897 r. lokalnę Borki Wielkie—Grzymałów 33.025 km długą i dnia 22. stycznia 1898 r. wąskotorówkę (60 cm) Łupków—Cisna o długości 25.311 km.

W zachodniej Małopolsce otwarto dnia 1. maja 1897 r. 2.068 km długi dojazd z Nadbrzezia do Wisły a temsamem otwarto pierwszą stację portową nad Wisłą.

Zasluga w tem niepodzielną Izby handlowej i przemysłowej w Krakowie, która nieustrudzonemi staraniami otaczała żeglugę parową na Wiśle i w czasach przed wybudowaniem linji Dębica—Rozwadów.

Po otwarciu stacji portowej podjęła Izba bezzwłocznie starania o budowę przystani zimowej w Nadbrzeziu i o usprawienie żeglugi na Wiśle.

- a) przez zawarcie konwencji z Rosją normującej żeglugę, formalności celne i tranzytowe przy przewozie wodnym towarów do Rosji oraz przy bezpośrednim przejeździe przez rosyjską część Wisły. Konwencja ta miała się odnieść do żeglugi wzdłuż Wisły, jakoteż do przejazdu przez Wisłę między Nadbrzeziem a Sandomierzem.
- b) przez utworzenie w Nadbrzeziu zimowej przystani, służącej do zimowania statków, jakoteż do całej manipulacji towarowej, naturalnie przy zaopatrzeniu przystani w odpowiednie magazyny, budowle ochronne, krany, place dla przeładowań i place składowe i spichrze i t. p.
- c) przez utworzenie towarzystwa żeglugi parowej na Wiśle podobnego do towarzystw żeglugi parowej na Dunaju, na Łabie, przy odpowiedniem poparciu państwa.

Memorjał zawierający te postulaty oraz dotyczące wnioski przedłożyła Izba handlowa i przemysłowa dnia 14. grudnia 1898 r. Kołu polskiemu celem poparcia u rządu.

Podczas tego w szkicowym skrócie przedstawionego rozwoju sieci kolejowej w Małopolsce zaszły na arenie polityki krajowej następujące zmiany.

Akcję upaństwowienia kolei kontynuowano z całą energią.

Po ukończeniu budowy drugiego toru na Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej w lecie 1888 r. nastąpiło jej przejście w zarząd państwa z dniem 1. stycznia 1889 r.

Z dniem 1. lipca 1889 r. nastąpiło również na podstawie t. zw. ustawy sekwestracyjnej z dnia 14. grudnia 1877 r. na razie przejście ruchu na Kolei Czerniowieckiej przez zarząd państwa.

Na podstawie zawartej dnia 30. lipca 1889 r. z Koleją Karola Ludwika umowy, kolej ta podjęła budowę drugiego toru na linii Kraków—Lwów, a gdy roboty te na wiosnę 1891 roku były prawie na ukończeniu, przystąpił rząd do pertraktacyj o upaństwowienie, tak, że przejście linii na własność państwa nastąpiło już z dniem 1. stycznia 1892 r.

Pod tą samą datą przeprowadzono również upaństwowienie Kolei Albrechtowskiej.

Data ta ma w historii rozwoju kolejnictwa małopolskiego i z tego powodu szczególne znaczenie, że z dniem tym objął stanowisko prezydenta Jeneralnej Dyrekcji austriackich kolei państwowych Leon Biliński.

Pierwszym czynem nowozamianowanego prezydenta było podwyższenie taryf i wspomniane już wyżej spalanie 1000 wagonów kolei Karola Ludwika niezdatnych ani do użytku, ani do naprawy.

Zarządzenie to było druzgocącą krytyką uprawianej wobec upaństwowić się mających kolei polityki: zmniejszania ich dochodowości przez ustanawianie na kolejach państwowych konkurencyjnych taryf sięgających nieraz niżej kosztów własnych przy równoczesnem wymuszaniu świadczeń powiększających niepomierne ich wydatki. Skutek był: przeciwdziałanie zagrożonych upaństwowieniem kolei zaniechaniem wszelkich inwestycyj. Nie utrzymywano należycie taboru ani go też nie uzupełniano. Doprowadziło to do kata-

strofalnego braku wagonów w Małopolsce w latach po r. 1887 a koleje jako takie były doprowadzane systematycznie do stanu, że tuż po upaństwowieniu skarb państwa musiał tyle dla podniesienia ich sprawności wydać, że wykupno „tanim kosztem“ wcale się nie opłacało.

Co do taryf, to wypada mi wspomnieć, że pół roku przed przejściem urzędu przez Bilińskiego t. j. na 1. lipca 1891 r. ukazało się pierwsze wydanie Jeneralnej Taryfy austr. kolei państw. Dzieło to co do układu pierwszorzędne i wielkiej użyteczności zawierało taryfy lokalne austr. kolei państw., oraz wszelkie związkowe taryfy z państwami kontynentu.

W taryfach lokalnych przejęte były wszystkie z powodu onegdajszej konkurencji kolei państwowych obniżone i przez prywatne koleje z konieczności ustanowione niepomiernie niskie taryfy, tak, że taryfy te stały się obecnie przyczyną nierentowności a raczej deficytowej gospodarki całej sieci kolei państwowych, której zarząd obniżenie to spowodował.

Biliński wytrawny ekonomista, a przytem doświadczony pracą sprawozdawczą prawie wszystkich ważniejszych rządowych przedłożeń kolejowych na Radzie Państwa, podwyższył z objęciem urzędu taryfy a temsamem rozpoczął akcję podwyższania taryf, która trwała nieprzerwanie aż do upadku Austrii niedoprowadzając mimoto już nigdy budżetu kolejowego do stanu umożliwiającego, jak to mówią, związania końca z końcem.

Znamiennem jest, że gdy w jesieni tego samego roku 1892 objął ministerstwo skarbu po Dunajewskim minister Steinbach, oświadczył on w wstępnym swem exposé, że podobna dalsza gospodarka na kolejach państwowych t. j. stały wzrost wydatków przy pozostawianiu dotychczasowych taryf, niechybnie musi doprowadzić do powtórnego wyzbycia się kolei przez państwo. Jeśli to proroctwo się nie ziściło, to zawdzięczać to należy okoliczności, że koleje stały się najważniejszym środkiem obrony państwa, którego nie można było z rąk wydać.

A kraj? W kraju nie istniała wówczas — rzecz można — jednolita polityka taryfowa. Ciała gospodarcze starały

się o udogodnienia od wypadku do wypadku, idąc za głosem interesantów. I było to naturalne. Kraj, w którym przeważał tak niepomernie handel nad przemysłem, wołał ciągle o tanie taryfy. Nie zastanawiano się wiele nad ewolucją jaką kraj przechodził od czasu rozwoju kolejnictwa. Że w okresie prawie kompletnego braku komunikacji, Małopolska posiadała przemysł nawet w poważnych rozmiarach mimo stosowania austriackich przepisów przemysłowo-policyjnych i wymierzania niepomernych podatków i to właśnie z powodu braku komunikacji uniemożliwiającego dowóz obcych produktów.

Rząd w interesie przemysłu zachodniego wskazywał ciągle Małopolsce na rolnictwo jako jedyne odpowiednie pole rozwoju, popierając po wybudowaniu linii komunikacyjnych handel importowanymi produktami przemysłowymi oraz handel wywozowy surowcami, zasilającymi przemysł zachodni.

Zwrot w pewnym stopniu nastąpił dopiero przy przeprowadzonej w r. 1910 reformie taryf. Wówczas sprawę ustanawiania taryf względnie targów o nie z rządem wziął w swoje ręce Wydział krajowy i doprowadził w pewnej mierze do uzgodnienia rozbieżnych do tego czasu poglądów. Ujawniła się wówczas polityka taryfowa w szerszym tego słowa znaczeniu.

Nadmienić mi wypada wielkie zasługi położone przez Bilińskiego w czasie jego względnie krótkiego urzędowania, bo zaledwie do jesieni 1895 r. — dla dobra personelu. Ustabilizował pracowników działu mechanicznego zajętych w warsztatach i ogrzewalniach, podwyższył wydatnie wynagrodzenie za wyjazdy, polepszył unormowanie średnich i wyższych posad, otoczył bez rozgłosu opieką starania uprzemysłowienia kraju — naturalnie o ile tylko na to pozwalała zawistna kontrola argusowa czesko-niemiecka.

Dalszą rozbudowę sieci kolejowej w zachodniej Małopolsce podjęto ustawą z dnia 19. czerwca 1895 r., mocą której rząd przyznał dla budowy kolei lokalnej Trzebinia—Skawce przy równoczesnem połączeniu jej z istniejącym już torem dojazdowym Siersza—Trzebinia przebudować się mającym na linię publicznego użytku — poparcie finansowe

w formie przejęcia akcyj zakładowych za 420.000 guldenów; dla odgałęziającej się od stacji tejeże linii Bolęcín, drugiej lokalki Piła—Jaworzno—Jaworzno-Miasto akcyj zakładowych wartości 116.000 guldenów a wreszcie dla linii Chabówka—Zakopane akcyj zakładowych wartości 235.000 guldenów.

Koncesja tej ostatniej linii wydana w jesieni r. 1897 przewiduje już i odgałęzienie ze stacji Nowy Targ do granicy węgierskiej w kierunku Kralovan dla stworzenia dalszego przejścia do Węgier.

Z pomienionych linii otwarto

Skawce—Trzebinia—Siersza	59.263 km	15. VIII. 1899
Chabówka—Zakopane	43.092 „	25. X. 1899
Piła—Jaworzno	21.649 „	27. X. 1900
a Nowy Targ—Suchahora	21.258 „	dopiero 1. VII. 1904

W międzyczasie wybudowano kolejkę 16.441 km długą z Krakowa do Kocmyrzowa, której przyznać należy szczególne znaczenie miejscowe ze względu na stworzenie dalszego dojazdu do ówczesnego kordonu oraz połączenia torami dojazdowymi do zakładów miejskich jak rzeźnia, gazownia i elektrownia a szczególnie ze względu na znaczne ułatwienie aprowizacji miasta. Otwarcie tej kolejki wraz z odgałęzieniem z Czyżyn do Mogiły nastąpiło dnia 14. grudnia 1899 r. względnie 16. czerwca 1900 r.

Dnia 1. stycznia 1900 r. otwarto drugorzędną kolej główną Przeworsk—Rozwadów, wykonaną przez państwo kosztem 5,170.000 guldenów.

Sieć kolejową wschodniej Małopolski uzupełniono w tym okresie otwarciem dnia 18. listopada 1899 r. linii Delatyn—Kołomyja—Stefanówka o długości 112.622 km oraz dnia 22. grudnia 1899 r. linii Stryj—Chodorów 40.637 km długości.

Budowa tych wszystkich linii motywowana była wprawdzie, jak to wówczas nazwano, „względami ogólno-państwowymi“, ale dzięki staraniom Koła polskiego, Wydziału krajowego oraz Izb handlowych przy szerokiem uwzględnieniu potrzeb gospodarczych kraju.

W r. 1901 przystąpił rząd do budowy dalszego przejścia z Małopolski do Węgier magistralą Lwów—Sambor—Sianki na mocy ustawy z dnia 6. czerwca 1901 r., której część Lwów—Sambor o długości 76.800 km otwarto dnia 27. sierpnia 1903 r.; Sambor—Strzyłki Topolnica 35.100 km dnia 19. listopada 1904 r. a Strzyłki Topolnica—Sianki 54.410 km dnia 24. sierpnia 1905 r.

Następnie otwarto we wschodniej Galicji dnia 14. listopada 1903 r. przedłużenie lokalki Lwów—Janów do Jaworowa o długości 31.223 km.

Ustawą z dnia 1. czerwca 1901 r. zabezpieczono budowę kolei wąskotorowej Przeworsk—Bachórz—(Dynów) przejęciem przez rząd akcyj zakładowych w kwocie 834.000 koron.

Wykonanie opóźniło się o jakie 3 lata skutkiem starań koncesjonariusza o pozwolenie budowy linii tej torem normalnej szerokości. Starania te poparte przez czynniki krajowe jak Dyrekcja kolei we Lwowie, Wydział krajowy i ciała gospodarcze jak Izba handlowa, rozbiły się o opór generała Galgotzy'ego, który uważał budowę tej linii wąskim torem jako środek zabezpieczający obejście twierdzy przemyskiej przez inwazję nieprzyjacielską bezpośrednią linią o normalnej szerokości Rozwadów—Przeworsk—Dynów w marszu na Węgry.

Linję 46.248 km długą wybudowano wobec wpływów oponenta jako wąskotorową i otwarto dnia 8. września 1904 roku — a środek zawiódł.

Uchwaloną dalszą ustawę z dnia 18. lipca 1905 r. zabezpieczono budowę kolei lokalnej Tarnów—Szczucin udziałem państwa w formie przejęcia akcyj zakładowych na kwotę 900.000 koron. Linję tę o długości 48.636 km otwarto 15. października 1906 roku.

Siódmy dojazd do kordonu wybudowany od r. 1884 stanowi lokalka Tarnopol—Zbaraż 22.478 km długa wybudowana za gwarancją państwa, otwarta dnia 25. listopada 1906 roku.

W r. 1903 przystąpił rząd do realizacji projektu budowy linii 131.132 km długiej ze Lwowa do Podhajec, o którą mia-

sto Lwów przez długie lata się starało, przyznaniem gwarancji oprocentowania i amortyzacji potrzebnej do wykonania kwoty 12 milionów koron.

Linję otwarto etapami w czasie od 15. grudnia 1908 r. do 15. listopada 1909 r., poczem przystąpiono do budowy drugiej linii ze Lwowa a mianowicie na Kamionkę Strumilową do Stojanowa 85.150 km długiej, jako ósmy dojazd do ówczesnego kordonu, za poparciem państwa wyrażającym się przejęciem akcji zakładowych za kwotę 4 miliony koron. Ustawa z dnia 6. marca 1907 r.

Linję otwarto 18. października 1910 r. Tą samą ustawą przyznano też projektowanym kolejkom Drohobycz—Truskawiec 10.892 km długą i Muszyna—Krynica 11.096 km długą poparcie finansowe przejęciem akcji zakładowych za 750.000 względnie 550.000 koron przez rząd.

Wszystkie wymienione linje były projektowane pod patronatem Wydziału krajowego za jego i interesentów przyczynieniem się do ogólnych kosztów budowy.

Dnia 1. czerwca 1911 r. otwiera Izba handlowa i przemysłowa Biuro kolejowe połączone z oddziałem dla reklamacji należytości frachtowych dla użytku publicznego.

Zadaniem Biura kolejowego jest udzielanie zgłaszającym się interesantom w drodze ustnej, telefonicznej lub pisemnej informacji taryfowych i porady we wszystkich sprawach związanych z ruchem kolejowym.

Od tego czasu przeszło wygotowywanie wszelkich referatów oraz udział w konferencjach i komisjach w sprawach komunikacyjnych do Biura kolejowego.

Jako najważniejsze czynności o ogólnem znaczeniu dla życia gospodarczego podnoszę szczególnie referowanie wniosków galicyjskich na Państwową Radę Kolejową na konferencjach odbytych w Ministerstwie dla Galicji w przededniu obrad każdej sesji wiosennej i jesiennej P. R. K. od czerwca 1911 przez referenta kolejowego Izby.

Waga tych obrad leżała w okoliczności, że choć dwa razy w roku schodzili się zastępcy przemysłu i handlu w instytucji powołanej do bronięcia interesów kraju celem omawiania

swych wniosków i możliwego skupienia i ujednostajnienia rozbieżnych życzeń zawsze wobec kraju nieszczerego rządu i krajów zachodnich, zawsze wrogo nastawionych wobec potrzeb gospodarczych Małopolski.

Praca ta znalazła szczególne uznanie u nieodżałowanego ś. p. ministra Zaleskiego, jako ministra dla Galicji, wyrażonego wobec ówczesnego prezesa Koła polskiego Bilińskiego podczas obecności w Izbie w 1912 r. przy t. zw. otwarciu budowy sieci kanałowej.

Pozatem wymienić należy udział w komisji rewizji trasy projektowanej przez Wydział krajowy linii Stary Sącz—Nowy Targ w czasie od 26. IX. do 2. X. 1912 r. i w komisji rewizji trasy i stacyjnej kolei lokalnej Kraków—Wieliczka—Myślenice—Mszana Dolna w październiku 1913 r.

Za podstawę obrad wzięła komisja projekt Wydziału krajowego, wedle którego stanowić miała projektowana kolej lokalna nie jedną całość (Stary Sącz—Nowy Targ), ale dwie odrębne linje (Stary Sącz—Krościenko—Szczawnica i Nowy Targ—Krościenko—Szczawnica) kończące się z powodu trudności terenowych koło Krościenka w stacji o nazwie Krościenko—Szczawnica.

Przeciw temu projektowi wystąpił zastępca Izby z powodu, że tak ważna dla całego kraju miejscowość lecznicza jak Szczawnica—Zdrój, nie została objęta projektowaną trasą, lecz pozostawioną została na uboczu w odległości około 6 km od najbliższej projektowanej stacji Krościenko.

Nietylko doświadczenia poczynione po wybudowaniu kolei transwersalnej ze Zdrojami Rymanów i Iwonicz a nadto przy wybudowaniu linii Nowy Sącz—Orłów ze Zdrojem Krynica, ale względy na samą rentowność kolei nie pozwalają żadną miarą na ominięcie Szczawnicy, która stanowi punkt ciężkości projektowanej kolei.

Uznając atoli w zupełności sposób prowadzenia trasy ze względu na jednolitą niweletę, a temsamem na sprawność przyszłej linii komunikacyjnej, nie postawił delegat wniosku na zmianę projektowanej trasy, przez prowadzenie jej pętlicą aż do Szczawnicy—Zdroju, ale żądał wybudowania linii nor-

malnotorowej do Szczawnicy—Zdroju oraz usytuowanie stacji Krościenko tak, aby mogła z niej być wyprowadzona dalsza linia do Nowego Targu.

Ostatnim bardzo ważnym aktem przedwojennym była wypracowana petycja w sprawie upośledzenia Małopolski w przedłożeniu rządowem o budować się mających dalszych kolejach lokalnych z r. 1914.

Przedłożenie rządowe o kolejach lokalnych obejmowało 95 nowych linii o łącznej długości 2.112 km, na wybudowanie których preliminowano około 438 milionów koron.

Po wybudowaniu tych linii, sieć kolejowa austriacka wzrosłaby o 9%.

Z tych 95 nowych linii kolejowych miała otrzymać Małopolska tylko 11 o łącznej długości 385 km, co nie odpowiadało ani obszarowi, ani zaludnieniu kraju.

Przy rozdziale projektowanych linii kolejowych na pojedyncze kraje koronne, winien był — oprócz względów na warunki gospodarcze i wymogi strategiczne — być miarodajnym: obszar kraju, jego zaludnienie i ilość już istniejących środków komunikacji.

Badając wedle tych zasad zestawienie projektowanych linii kolejowych oraz kapitału zakładowego i udziału państwa, dochodziło się do przeciętnej różnicy około 9% na niekorzyść Małopolski, czyli że Małopolska w stosunku do jej obszaru i zaludnienia dostałaby za mało o 190 km linii kolejowych, względnie o 26 milionów koron subwencji państwowej.

Żądano wobec tego podwyższenia udziału państwa na rzecz Małopolski.

Petycję wniesiono dnia 10. czerwca 1914 r. a dnia 27. lipca 1914 r. zarządzono mobilizację, tak, że starania te nie doczekały się pożądanego wyniku.

Po ogłoszeniu mobilizacji Izba rozwinęła szerszą akcję na polu komunikacyjnem.

W pierwszym rządzie podjęto starania dla możliwego ułatwienia przewozu artykułów spożywczych. Interwenjowano pozatem w sprawie przesyłek zatrzymywanych z powodu mobilizacji, umożliwiając odbiór względnie dogodnie deponowa-

nie odnośnych towarów. W interesie uprawy roli postarano się o pozwolenie na przewóz nawozów sztucznych do wszystkich stacyj bez względu na mobilizację. Podjęto starania, aby policzone stronom postojowe i składowe za przesyłki zatrzymywane z powodu mobilizacji w drodze zostało w razie reklamacji zwrócone. Starania te odniosły pożądaný skutek.

Objawiający się w jesieni 1914 r. brak węgla spowodował Izbę do zwołania konferencji zastępców kopalń oraz kolei, aby zbadać jakim powodom brak ten przypisać należy i zachodzące utrudnienia usunąć.

Akcja Izby uwieńczona została nader dodatnim skutkiem.

Dalsza akcja Izby w późnej jesieni 1914 r. skierowaną była ku możliwemu utrzymaniu cywilnego ruchu towarowego celem zabezpieczenia dowozu aprowizacyjnych i innych niezbędnie na zimę potrzebnych towarów do Krakowa.

W styczniu 1915 r. zajęła się Izba szczególnie ratowaniem mienia uchodźstwa, które przy chaotycznej ucieczce podczas inwazji nieprzyjacielskiej straciło rzeczy swoje, nadawane bądź to jako pakunki, bądź to za listami przewozowymi. W tym celu ogłosiło biuro eksponowane we Wiedniu dla potrzeb ewakuowanych kupców i przemysłowców okręgu Izby w polskich pismach wychodzących we Wiedniu, jakoteż w pismach krajowych spis bagaży i przesyłek złożonych po wielu stacjach a szczególnie we Wiedniu i pośredniczyło z pełnym skutkiem u odnośnych władz w odzyskaniu zagubionych rzeczy zgłaszającym się w biurze Izby we Wiedniu stronom.

Postarano się równocześnie o uzyskanie wydatniejszego odszkodowania dla właścicieli kart rocznych i abonamentowych z powodu wstrzymania ruchu kolejowego w niektórych dyrekcjach Małopolski.

Następnie wniesiono memorjał do Ministerstwa Kolei w sprawie wpływu działań wojennych na terminowe rozszczenia stron z tytułu umowy o przewóz względnie o przedłużenie przepisanego rocznego terminu do wnoszenia reklamacyj. I ta akcja odniosła po kilkakrotnych staraniach ostatecznie zupełny sukces.

Z końcem czerwca 1915 r. podjęto starania o przyznanie

50% zniżki taryfowej dla przewozu materiałów budowlanych służyć mających do odbudowy fabryk i zakładów przemysłowych zniszczonych skutkiem działań wojennych. Chodziło w tym wypadku też o rozbudzenie czynności budowlanych w kraju dla przysparzania zarobku robotnikom oraz dla poratowania ciężko wypadkami wojennymi dotkniętej produkcji materiałów budowlanych. O poparcie tych starań zwróciła się Izba do Prezydium Koła polskiego, do Ministerstwa dla Galicji oraz do Wydziału krajowego. Starania te odniosły pełny sukces. Reskryptem z dnia 13. października 1915 r. uwiadomiło Ministerstwo Izbę, iż zniżkę taryfową dochodzącą do 50% dla przewozu materiałów budowlanych, przeznaczonych do stacyj położonych na wschód od Płaszowa i Chabówki z ważnością od dnia 9. października 1915 r. przyznało.

W miesiącu czerwcu 1915 r. objeżdżała delegacja Izby zajęte przez państwa centralne terytorjum Królestwa Polskiego celem zbadania stosunków gospodarczych i niesienia pomocy ludności. Zrobione podczas tej podróży spostrzeżenia co do stosunków komunikacyjnych zniewoliły Izbę do wydelegowania z początkiem sierpnia 1915 r. referenta kolejowego celem studjowania kolejowych stosunków komunikacyjnych, przewozowych i taryfowych w Królestwie.

Na podstawie tych studjów wniosła Izba do Naczelnej Komendy armji oraz do Ministerstwa Kolei i Dyrekcji Kolei Północnej przedstawienie z żądaniem skrócenia czasu jazdy z Krakowa do Kielc, a to przez przyśpieszenie pociągu tak między Krakowem a Szczakową, jak między Szczakową a Kielcami, ulepszenia i należytego ogłaszania rozkładu i cen jazdy, jakoteż ogólnych warunków przewozu, używania wygodniejszych wagonów kolejowych i t. p.

Dalej zwrócono się do Naczelnej Komendy armji w sprawie zniesienia zamknięcia granicy pruskiej dla przejścia obywateli małopolskich na zajęte przez Niemcy terytorjum przy przejeździe z Katowic do Sosnowca a temsamem i dla jazdy do gubernji piotrkowskiej, pozostającej wówczas pod zarządem austriackim, jakoteż o przyśpieszenie otwarcia ruchu cywilnego na linii Kielce—Włoszczowa—Częstochowa i od-

danie tej linii pod zarząd austriacki, przez co komunikacja na całym przez Austrię okupowanym obszarze zostałaaby znacznie ułatwioną.

Co do ruchu towarowego zwrócono równocześnie uwagę na utrudnienia przewozowe, wynikające z braku zgodności między obwieszczeniem o przewozie towarów, wydanem przez Zarząd kolei niemieckich, a austriackich. Pozatem wskazano też na wielkie utrudnienia powstające stąd, iż wedle ogłoszenia niemieckiego, potrzebne jest dla przewozu każdej przesyłki całowozowej przeznaczonej nawet do stacji kolei, pozostających wprawdzie pod zarządem niemieckim, lecz położonej na terytorjum okupowanem przez Austrię, osobne zezwolenie na przewóz, udzielone przez Komendanturę w Łodzi, z którą atoli ani nadawca małopolski, ani nadawca z Królestwa porozumieć się nie mógł z powodu zniesionej komunikacji pocztowej. Te i cały szereg innych, aczkolwiek drobniejszych usterek, utrudniających ruch handlowy, podailiśmy do wiadomości Naczelnej Komendy armji.

Wszystkie te utrudnienia zostały usunięte, co się przyczyniło do rozwinięcia ożywionego ruchu handlowego z Królestwem od jesieni 1915 r.

W tym czasie wzięło Ministerstwo austriackie pod rozwagę wybudowanie połączenia kolejowego między Krakowem względnie Kocmyrzowem na Miechów z Kielcami. Równocześnie doszło też do wiadomości Izby, iż Jeneralne Gubernatorstwo projektuje budowę trzech linii wąskotorowych

- a) z Miechowa dworzec na Działoszycę do Kocmyrzowa,
- b) ze Szczucina na Bogorję do Ostrowca,
- c) z Bogorji na Raków do Jędrzejowa.

Wydelegowano przeto referenta kolejowego dla przeprowadzenia studjów i wzięcia udziału w konferencjach, które się odbyły w tej sprawie w Miechowie przy oddziale budownictwa Jeneralnego Gubernatorstwa. Przekonano się, że wybudowanie normalnotorowej linii Kocmyrzów—Miechów nie jest zamierzone a co do wąskotorowych linii, iż będzie tylko wybudowana jedna z Miechowa do Działoszyc

a druga z Jędrzejowa do Bogorji oraz że linje te mają służyć narazie celom wojskowym.

Wzmógł się z początkiem r. 1916 ruch handlowy a temsamem i kolejowy cierpiał dotkliwie wskutek zarządzenia starania się o pozwolenie na przewóz dla każdej przesyłki z osobna. Izba handlowa i przemysłowa w Krakowie starała się bardzo często z dobrym skutkiem usunąć te utrudnienia.

W r. 1916 odbyły się konferencje w sprawie budowy nowego dworca osobowego w Krakowie. Przedłożone przez ministerstwo plany przewidywały niestety i nadal przejazd pociągów towarowych przez wzgl. koło dworca osobowego. Sposób rozwiązania tej ważnej dla miasta kwestji, który nie odpowiadał ani istotnym potrzebom ruchu kolejowego, ani też planom rozbudowy miasta. Wówczas rzucił członek Izby ś. p. Inż. Edward Uderski myśl wybudowania linii okrężnej sięgającej od przedwjazdowego przystanku Łobzów aż do wymijalni Prokocim, wybudowanej podczas wojny przez wojsko. Celem tego projektu było trwale oddzielenie ruchu towarowego od osobowego i wyłączenie wszelkiego ruchu towarowego i luźnych parowozów z przejazdem przez miasto. Dla przeprowadzenia tego planu przewidziane było rzucenie drugiego mostu kolejowego przez Wisłę i położenie drugiej pary torów między Krakowem a Płaszowem dla ruchu towarowego.

Z wnioskiem tym wystąpiła Izba w r. 1917 na Państwowej Radzie Kolejowej we Wiedniu.

Żądanie uznane jako uzasadnione spotkało się mimo to z sprzeciwami zastępców ministerstwa, którzy wskazali głównie na nieodpowiednią porę dla podjęcia tak daleko sięgających planów, którym nawiasowo wspominając i c. k. dyrekcja Kolei Północnej, do której stacja Kraków należała, poparcia swego odmówiła.

Wówczas podjął sprawę dyrektor kolei państwowych w Krakowie ś. p. Włodzimierz Zborowski, polecił przeprowadzenie studjów i wygotowanie projektu przedwstępnego, nieziszczonego niestety po dzień dzisiejszy a znanego z tylo-krotnych petycyj miasta i Izby pod mianem „Węzeł krakowski“.

Gdy 31. marca 1917 r. przyszedł do skutku układ w sprawie zakupu krakowskiego zagłębia węglowego przez Wydział krajowy od Westdeutsche Tomaspohosphat-Werke (rodzina Schlutiusów jako właściciele terenów węglowych zagłębia krakowskiego) a w rok później na wiosnę 1918 r. zorganizowano dyrekcję krajowej kopalni węgla „Spytkowice“, na czele której stanął inż. Roman Rieger, zwróciła się dyrekcja ta do Izby o wypracowanie przez referenta kolejowego opinii w sprawie sposobu połączenia przyszłej kopalni w Spytkowicach tak z koleją państwową, jak z budującym się kanałem Granica śląska—Wisła pod Krakowem. Na projekt podany przez biuro techniczne Wydziału krajowego nie zgodziła się bowiem Dyrekcja kolei państwowych w Krakowie.

Referent kolejowy Izby wypracował tedy żadaną opinię, która została przyjęta z uznaniem tak przez dyrekcję kolejową, jak i przez dyrekcję kopalni.

Podczas dalszego przebiegu wojny aż do upadku Austrii zwracał się Naczelny Komitet Narodowy do Izby względnie do Biura kolejowego o informacje i porady w sprawach komunikacyjnych, które były również zawsze przyjmowane z pełnem uznaniem.

Gdy po upadku Austrii Główny Urząd Likwidacyjny rozpoczął swoje czynności, zwrócił się kierownik krakowskiej komisji tego urzędu prof. Dr. Jerzy Michalski do Izby, aby jej referent kolejowy podjął się opracowania działu kolejowego.

Referat opracowany na podstawie zebranych przez kilka tygodni w austr. ministerstwie kolejowem we Wiedniu dat oraz własnych aktów i zapisków i oficjalnej austr. statystyki kolejowej uznany został pismem Głównego Urzędu Likwidacyjnego w Warszawie z dnia 16. kwietnia 1919 r. nr. 2115/II jako „nader cenne opracowanie działu kolejowego do odpowiadającego celowi zestawienia podstawowego operatu rozruchowego z b. monarchją austriacko-węgierską, tak ważne dla interesów Państwa Polskiego“.

Ponieważ rozdział taboru między państwa sukcesyjne miał być przedmiotem osobnych konferencyj względnie per-

traktacyj we Wiedniu przy udziale zastępców Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych oraz zastępców państw sukcesyjnych a zastępcy Państwa Polskiego w pierwszej chwili żadnym materiałem statystycznym lub informacyjnym dla uzasadnienia swych żądań nie dysponowali, zwrócili się do Biura kolejowego Izby o pomoc, której im natychmiast, jak uznali, w całej pełni udzielono.

W dalszym toku pertraktacyj o rozdział taboru powołany był też referent kolejowy Izby do współpracy na 3 tygodnie do Wiednia na wiosnę 1921 r.

Dnia 28. sierpnia 1919 r. odbyła się komisja rewizji trasy projektowanej kolei lokalnej Rzeszów—Kolbuszowa—Nisko względnie Majdan—Tarnobrzeg, do której Izba wydelegowała swego zastępcę w osobie referenta kolejowego.

W komisji oświadczył się delegat Izby za skierowaniem linii do Chmielowa zamiast do Tarnobrzegu, ponieważ przy stacji Chmielów już wówczas istniało kilka zakładów fabrycznych a nowe połączenie kolejowe przyczynić się mogło do dalszego rozwoju środowiska przemysłowego a temsamem dać podstawę dla rentowności projektowanej linii.

Pierwszą polską Taryfę ogólną na przewóz towarów, zwłok i zwierząt wydano dnia 1. czerwca 1920 r. Do tego dnia obowiązywały z pewnemi zmianami taryfy państw zagranicznych.

W opracowaniu pierwszej taryfy jak i następnych do końca 1923 r. referent kolejowy wziął żywy udział na konferencjach zwołanych w tym celu przez Ministerstwo kolei żelaznych.

I na tem zamykam opis rozwoju kolejnictwa małopolskiego. Dalsza współpraca Izby w tym dziale zapisana jest bowiem w rocznych sprawozdaniach Izby przemysłowo-handlowej w Krakowie.

Ogólny obraz rozwoju kolejnictwa w Małopolsce daje następujące zestawienie linii przy chronologicznem podaniu dat ich otwarcia oraz długości budowlanej każdej z osobna:

14.	X.	1847	Kraków—Trzebinia—Mysłowice	65.171	km
15.	IX.	1847	Szczakowa—Granica (Maczki)	1.621	„
17.	XII.	1855	Bogumin—Dziedzice	33.764	„
17.	XII.	1855	Dziedzice—Bielsko	10.571	„
20.	II.	1856	Kraków—Dębica	110.792	„
1.	III.	1856	Trzebinia—Oświęcim	25.240	„
1.	III.	1856	Dziedzice—Oświęcim	21.392	„
26.	I.	1857	Bieżanów—Wieliczka	5.374	„
16.	IX.	1858	Podłęże—Niepołomice	4.688	„
15.	XI.	1858	Dębica—Rzeszów	45.623	„
15.	XI.	1859	Rzeszów—Przeworsk	37.735	„
15.	XI.	1860	Przeworsk—Przemyśl	50.017	„
15.	XI.	1861	Przemyśl—Lwów	98.199	„
1.	IX.	1866	Lwów—Czerniowce	266.657	„
12.	VII.	1869	Lwów—Krasne—Złoczów	75.289	„
12.	VII.	1869	Krasne—Brody	41.983	„
28.	X.	1869	Czerniowce—Suczawa	89.896	„
1.	VIII.	1871	Złoczów—Tarnopol	64.043	„
4.	X.	1871	Tarnopol—Podwołoczyska— Granica Państwa	52.853	„
13.	V.	1872	Przemyśl—Chyrów	32.970	„
1.	VII.	1872	Chyrów—Krościenko	19.396	„
3.	IX.	1872	Krościenko—Ustrzyki	8.087	„
12.	XI.	1872	Ustrzyki—Komańcza	70.261	„
18.	XII.	1872	Komańcza—Łupków	13.746	„
31.	XII.	1872	Chyrów—Stryj	100.169	„
31.	XII.	1872	Drohobycz—Borysław	11.430	„
27.	VIII.	1873	Brody—Radziwillów	7.251	„
16.	X.	1873	Lwów—Stryj	73.448	„
30.	V.	1874	Łupków—Granica węg.	1.523	„
1.	I.	1875	Stryj—Stanisławów	107.504	„
18.	VIII.	1876	Tarnów—Stróże—Nowy Sącz— Gr. węg.	146.301	„
18.	VIII.	1878	Bielsko—Żywiec	20.306	„
6.	VII.	1884	Jarosław—Sokal	146.271	„
1.	VIII.	1884	Oświęcim—Podgórze	64.178	„

20.	VIII.	1884	Grybów—Stróże—Nowy Zagórz	114.294	km
15.	XI.	1884.	Zwardoń—Żywiec	37.288	„
15.	XI.	1884	Stanisławów—Buczacz	71.252	„
16.	XII.	1884	Żywiec—Nowy Sącz	136.429	„
22.	XII.	1884	Sucha—Skawina	45.191	„
31.	XII.	1884	Buczacz—Husiatyn	72.705	„
8.	IV.	1885	Zagórzany—Gorlice	4.226	„
1.	XII.	1886	Kołomyja—Sloboda Rungurska	32.150	„
5.	IV.	1887	Stryj—Beskid	79.302	„
23.	X.	1887	Lwów—Bełzec	88.420	„
30.	X.	1887	Dębica—Rozwadów	99.485	„
30.	X.	1887	Sobów—Nadbrzeże	7.912	„
1.	VI.	1888	Cieszyn—Bielsko	41.944	„
1.	VI.	1888	Bielsko—Kalwarja	57.745	„
1.	VI.	1888	Kalwarja Zebrz.—Kalwarja	0.983	„
18.	XII.	1888	Goleszów—Ustroń	5.414	„
12.	XII.	1890	Jasło—Rzeszów	70.054	„
20.	XI.	1894	Stanisławów—Woronienka	95.561	„
21.	XI.	1895	Lwów—Janów	17.512	„
1.	I.	1896	Tłumacz—Pałahycze	6.075	„
25.	XI.	1896	Tarnopol—Kopczyńce	71.769	„
25.	I.	1897.	Podwysokie—Ostrów—Berezo- wica	72.283	„
1.	V.	1897	Dolina—Wygoda	8.531	„
1.	V.	1897	Nadbrzeże—Wisła	2.068	„
1.	VI.	1897	Halicz—Podwysokie	29.274	„
12.	VIII.	1897	Borki Wielkie—Grzymalów	33.025	„
29.	XI.	1897	Chodorów—Podwysokie	42.245	„
22.	I.	1898	Łupków—Cisna	25.311	„
15.	XI.	1898	Biała Czartkowska—Zaleszczyki	51.234	„
15.	XI.	1898	Wyganka—Teresin—Skała	42.579	„
15.	XI.	1898	Teresin—Borszczów	6.226	„
1.	XII.	1898	Borszczów—Iwanie Puste	23.733	„
15.	VIII.	1899	Skawce—Trzebinia—Siersza	59.263	„
25.	X.	1899	Chabówka—Zakopane	43.092	„
18.	XI.	1899	Delatyn—Kołomyja—Stefa- nówka	112.622	„

14.	XII. 1899	Kraków—Kocmyrzów	16.441	km
22.	XII. 1899	Stryj—Chodorów	40.637	„
14.	I. 1900	Przeworsk—Rozwadów	74.423	„
16.	VI. 1900	Czyżyny—Mogiła	2.469	„
27.	X. 1900	Piła—Jaworzno	21.649	„
5.	VIII. 1903	Jaworzno—Jaworzno Miasto	4.655	„
27.	VIII. 1903	Lwów—Sambor	76.800	„
14.	XI. 1903	Janów—Jaworów	31.223	„
1.	VII. 1904	Nowy Targ—Suchahora	21.258	„
8.	IX. 1904	Przeworsk—Dynów	46.248	„
19.	XI. 1904	Sambor—Strzyłki Topolnica	35.100	„
24.	VIII. 1905	Strzyłki Topolnica—Sianki	54.410	„
15.	X. 1906	Tarnów—Szczucin	48.636	„
25.	XI. 1906	Tarnopol—Zbaraż	22.478	„
15.	XII. 1908	Lwów—Kurowice	35.912	„
25.	II. 1909	Kurowice—Wolków	24.300	„
29.	XI. 1909	Wolków—Podhajce	70.920	„
18.	X. 1910	Lwów—Stojanów	85.150	„
29.	V. 1911	Muszyna—Krynica	11.096	„
1.	VI. 1912	Drohobycz—Truskawiec	10.892	„

DROGI WODNE.

Ustawa z dnia 11. czerwca 1901 r. przewidywała budowę:

- a) kanału splawnego między Dunajem a Odrą,
 - b) kanału splawnego między Dunajem a Wełtawą koło Budziejowic łącznie z kanalizacją Wełtawy na przestrzeni od Budziejowic do Pragi,
 - c) kanału splawnego między kanałem łączącym Dunaj z Odrą a średnim biegiem Łaby łącznie z kanalizacją Łaby na przestrzeni od Melnika aż po Jaromeč,
 - d) splawnego połączenia między Dunajem a Odrą z dorzeczem Wisły a dalej do splawnego punktu Dniestru
- pod warunkiem, że kraje w budowie bezpośrednio interesowane przyczynią się roczną kwotą wystarczającą na oprocenowanie i umorzenie jednej ósmej kosztów budowy dotyczącego kanału lub regulacji rzek, pozostających w związku z budową kanału.

Warunek ten przyjęły wszystkie interesowane kraje prócz Śląska, Sejm śląski dopatrywał się bowiem w połączeniu kanału Dunaj—Odra z niemiecką siecią kanałową ewentualnych szkód dla swego kraju.

Do agitacji wszczętej przez Śląsk przyłączyły się i pewne koła Zagłębia Krakowskiego z powodu prowadzenia trasy z ominięciem kopalń położonych po stronie północnej kraju oraz ze względu na konkurencję węgla górnośląskiego, która zdaniem oponentów po wybudowaniu kanału niechybnie całą siłą się ujawni.

Myśl połączenia kanału Dunaj—Odra z niemiecką siecią kanałową bądź to przebudowanym kanałem Kłodnickim lub w inny sposób ustępowała wobec tego coraz więcej na drugi plan.

W podobny sposób aczkolwiek z innych pobudek zachowali się też i Czesi jeśli nie wrogo to w każdym razie obojętnie wobec przeprowadzenia ustawy kanałowej, o ile chodziło o przeprowadzenie całego programu budowy.

Zgodnie z tem stanowiskiem Czesi wyzyskiwali cały swój wpływ polityczny w pierwszym rządzie na to, aby lwia część uchwalonego na pierwszy okres budowy (1904—1912) kredytu w kwocie 250 milionów została użyta na regulację rzek i ich uszlusowanie.

Przeprowadzono też intensywnie roboty regulacyjne i kanalizacyjne koło Wełtawy od Budziejowic po ujście tej rzeki do Łaby t. j. do Melnika i po części koło Łaby samej od Jaromeřa do Melnika.

Na wypadek wykonania ustawy o budowie dróg wodnych forsowano ze względu na gospodarcze i polityczne interesy kraju w pierwszym rządzie połączenie Dunaju z Wełtawą względnie z Łabą na Korneuburg (pod Wiedniem) — Budziejowice z pominięciem projektowanego połączenia Łaby z Odrą na Pardubice—Przerów, połączenia daleko ważniejszego, szczególnie dla rozwiniętego w wysokim stopniu przemysłu i handlu północnych Czech niemieckich.

Stanowisko to, poparte przez Izby handlowe czeskie, uzasadniono trudnościami technicznymi trasy.

Izba w Libercu n. p. nie była wogóle za połączeniem sieci dróg wodnych austriackich ze siecią dróg wodnych niemieckich, dopatrując się w podobnem połączeniu niebezpieczeństwa urzeczywistnienia wieloletnich dążeń Rzeszy niemieckiej do wprowadzenia opłat i należności za używanie nie tylko kanałów, lecz i rzek uszlusowanych lub nawet regulowanych a zatem i Łaby.

Te zapatrywania trwały jednak tylko do wybuchu wojny.

Wojna jak wiele innych, obaliła i te zapatrywania. Z chwilą gdy propaganda za budową kanału Dunaj—Odra, celem połączenia ze siecią dróg wodnych niemieckich, wzięła górę, interesanci nad Łabą zrozumieli, że o ile to połączenie przyjdzie do skutku, powstanie dla żeglugi na Łabie groźna konkurencja, która w każdym razie przejmie dobrą część ru-

chu zamorskiego do krajów sudeckich, do Małopolski i prawdopodobnie do Wiednia — przez Szczecin.

Zwołano przeto zjazd Zjednoczenia dla budowy kanału Łaba—Odra—Dunaj na 7. lutego 1917 r. do Wiednia.

Izba Krakowska zaproszona do współudziału oświadczyła przez swego delegata, że może wziąć udział w obradach tylko pod warunkiem, że „Zjednoczenie“ uzupełni swe zadanie staraniami o połączenie z Wisłą, tak, że nazwa Zjednoczenia brzmieć będzie „Zjednoczenie dla budowy kanału Łaba—Dunaj—Odra—Wisła“.

Żądaniu temu uczyniono zadość.

Podczas obrad nabrano przekonania, że z chwilą gdy Austrija zgodzi się na zaprowadzenie opłat i należności za używanie kanałów i umiędzynarodowionych rzek uszlajnionych, jak Łaba, Odra i Wisła po myśli ustawy niemieckiej z dnia 24. stycznia 1911 r., Austrija może liczyć na pomoc Niemiec przy budowie swych kanałów o charakterze międzynarodowym.

Z chwilą tą Izba praska, zorientowawszy się w sytuacji, przyłączyła się do starań Liberca o kanał z Pardubic do Przerowa.

Był to akt formalnego zaparcia się. Była to bowiem poniekąd rezygnacja z kanału z Korneuburga do Budziejowic, który — jak wspomniałem — ze względów narodowych i gospodarczych był zawsze przez Czechów szczególnie faworyzowany.

Po przedstawieniu różnic, które przyczyniły się do zahamowania wykonania ustawy kanałowej z r. 1901, podnoszę, że retrospektywnie przebieg sprawy kanałowej przedstawia się następująco:

Od uchwalenia ustawy aż do r. 1917 żaden z krajów koronnych oprócz Austrii niższej i Małopolski szczerze przeprowadzenia ustawy sobie nie życzył i o przeprowadzenie całego programu budowy nie zabiegał, co rządowi było bardzo na rękę.

Rząd Koerbera wniósł bowiem w r. 1901 przedłożenie o budowie kanałów w pierwszym rządzie, aby w zamian za

nie uzyskać od Rady Państwa uchwalenie kredytów na budowę kolei alpejskich.

Jeśli rząd w chwili wniesienia ustawy miał może jakiś szczerzy zamiar wykonania jej, to okazana na początku gorliwość ostygnąć musiała wobec rozdarcia parlamentu a szczególnie wobec odmiennego nastawiania się do ustawy każdego kraju z osobna, niemniej zaś wobec ogromu zapotrzebowania finansowego dla jej przeprowadzenia w całej rozciągłości, zapotrzebowania przechodzącego siły finansowe państwa.

Sytuacja była bowiem tego rodzaju, że rząd wniósł ustawę o budowie kanałów, nie mając nawet wypracowanego wstępnego projektu. Aby okazać szczerzy zamiar wykonania ustawy przewidziano w niej pożyczkę w kwocie ryczałtowej 250 milionów koron na potrzeby pierwszego okresu budowy 1904—1912. Tymczasem kosztorys wypracowanego dopiero w r. 1910 projektu opiewał na kwotę 1600 milionów koron — o ile budowa wspomnianego na wstępie połączenia Korneuburg—Budziejowice będzie zaniechana!

Tem tłumaczy się ociąganie się rządu z wykonaniem ustawy i te ciągle przewleknięcia wobec natarczywości stron forsujących budowę kanałów.

Wobec tego stanu rzeczy zadanie Krakowskiej Izby handlowej i przemysłowej, zabiegającej tak żywo o wykonanie ustawy, było bardzo trudne.

Izba była od chwili ogłoszenia ustawy za jej najrychlejszym urzeczywistnieniem w całej rozciągłości, bo miała pełne zrozumienie jej doniosłości dla życia gospodarczego kraju.

Rozumiała, że Małopolska odcięta przez rozbiór z r. 1772 od swej naturalnej drogi handlowej Wisłą do Bałtyku, oderwana od swej geograficznej i gospodarczej styczności z Królestwem, spaczona kordonem na prowincję o nienaturalnie wydłużonej konfiguracji, sprowadzającej ją formalnie na wieki do roli importera gotowych produktów austriackich krajów zachodnich i dostawcy swych surowców dla tych krajów — odzyskać może po wybudowaniu sieci kanałowej od razu możliwość światowej ekspansji gospodarczej.

Rozumiała, że uzyskanie międzynarodowej drogi wodnej,

niepodlegającej w tym stopniu co koleje opiekuńczym działaniom wiedeńskich władz centralnych, otwierałoby krajowi drogę tak do Bałtyku, jak i do Morza Czarnego i zastąpiłoby temsamem brak własnego wybrzeża morskiego.

Starania Izby o przeprowadzenie ustawy odpowiadały też zupełnie tym szczytnym celom, a przyznać należy, że znalazła dla tych starań pełne poparcie u wszystkich czynników miarodajnych, jak Wydział krajowy, Koło polskie, Ministerstwo dla Galicji, Dyrekcja dróg wodnych w Krakowie, jak niemniej prasa krajowa, o równoległych zabiegach miast i powiatów nie wspominając.

Osobna wzmianka należy się niestrudzonej pracy i zasługom ś. p. prezydenta miasta i prezesa Koła polskiego Juljusza Lea oraz współpracy ś. p. inż. Romana Ingardena.

Petycje, memorjały, wykazy statystyczne, plany, broszurki propagandowe i t. p. publikacje, wydane w interesie wykonania ustawy kanałowej, tworzą w archiwum Izby handlowej i przemysłowej w Krakowie niemal bibliotekę. Przekroczyłyby to ramy referatu jeślibym chciał je tylko datami naprowadzić.

Wypada tylko wyrazić żal, że mimo tak ogromnego nakładu pracy to wielkie przedsięwzięcie nie zostało wykonane, byłoby ono bowiem i obecnie o tem samym dużem znaczeniu dla Polski jako rezerwowe połączenie z morzem od północy i od południa.

Wartość pozytywnych wyników pracy Izby oraz wszystkich czynników miarodajnych jest stosunkowo nieduża:

Zabezpieczono jak okazały późniejsze wylewy tylko po części miasto Kraków przed powodzią, skanalizowano Wisłę w obrębie miasta, wykonano roboty przygotowawcze dla przyszłego portu i t. p.

Z ważniejszych referatów w sprawie budowy dróg wodnych wspomnieć należy wypracowaną przez Biuro kolejowe na żądanie austr. ministerstwa handlu tuż przed wybuchem wojny opinię w sprawie rozmiarów i urządzeń przyszłego portu kanałowego w Krakowie na podstawie zebranych dat przedwojennego ruchu towarów masowych, mogących przejść

na drogę wodną jakoteż i ruchu jakiego należy oczekiwać w przyszłości po wybudowaniu całej sieci kanałowej, objętej ustawą z dnia 11. czerwca 1901 r.

Opinia ta przyjęta była z pełnem uznaniem tak ze strony Dyrekcji budowy dróg wodnych jak i Ministerstwa Handlu, jako podstawa wypracować się mającego przez ministerstwo projektu krakowskiego portu.

Jako dalszą ważną pracę podjętą w obronie interesów kraju wymienić też należy odpowiedź udzieloną na broszurę „Die Wasserstrasse Mitteleuropas“, wydaną w r. 1917 przez arcyksięcia Henryka Ferdynanda, wysuniętego przez pewne koła dla propagowania budowy kanału Dunaj—Odra „narażenie“ bez połączenia z Wisłą — zatem z całkowitem ominięciem Małopolski.

Po energicznem zajęciu stanowiska wobec tych zakusów przez Izbę, myśl częściowego wykonania ustawy bez połączenia Odry z Wisłą i Dniestrem nie była więcej propagowana. Owszem, na zwołanym przez miasto Wiedeń na dzień 20. i 21. czerwca 1917 r. Międzynarodowym Zjeździe w sprawie budowy dróg wodnych, stanęła na porządku dziennym budowa całej sieci Dunaj—Odra—Wisła—Dniestr.

Na zjazd ten wydelegowała Izba handlowa i przemysłowa w Krakowie bl. p. radcę Wachtla i referenta kolejowego.

Ze strony Komitetu Odbudowy Kraju uczestniczył ś. p. inż. Ingarden.

I tu spotkała delegatów zniemienna niespodzianka.

Podczas obrad przedstawił się im delegat i radny miasta Gdańska Dr. Evert i wręczając broszurkę propagandową „Binnenwasserstrassen des Ostens“ wydaną przez radcę Ehlersa, prof. politechniki w Gdańsku, starał się ich pozyskać dla projektu budowy kanału z Górnego Śląska ku północy skanalizowaną Przemszą — Małopianą — Prosną — jeziorem Gopło na Grudziądz — Deutsch Eylau — Elbing do Gdańska — w zastępstwie programowego połączenia przez Odrę do Szczecina i zapowiedział, że w sprawie tej odbędzie się w najbliższym czasie zjazd w Gdańsku, na który zaprasza delegatów polskich.

W ciągu obrad Dr. Evert zabrał głos i złożył oświadczenie gloryfikujące czasy, kiedy to Gdańsk mając w Polsce i w dalszym obszarze południowo-wschodnim rozległe zaplecze kwitnął jako największe imperjum handlowe Bałtyku. W dalszych swych wywodach wskazał Dr. Evert jeszcze na to, że uprawiana obecnie przez kraje dawnego zaplecza Gdańska preferencja portów Hamburga i Szczecina jest właściwie zboczeniem z naturalnej drogi prowadzącej z tych obszarów do morza.

Ze względu na zajęte później przez W. M. Gdańsk wobec Polski stanowisko, podaję oświadczenie ówczesnego zastępcy Gdańska dosłownie według protokołu stenograficznego obrad.

Stadtrat Dr. Evert (Danzig): „Auch mir ist es Bedürfnis, zunächst für die freundliche Einladung zu danken, die dem Magistrat Danzig zu den österreichischen Wasserstrassentag zuteil geworden ist. Herr Ober-Bürgermeister Scholtz ist zu seinem ausserordentlichen Bedauern durch dringende kriegswirtschaftliche Geschäfte verhindert, persönlich der Einladung zu folgen und hat mich mit der Vertretung beauftragt. Wenn ich das Wort ergreife, so geschieht, dies um der folgenden Sache willen:

Die beiden Herren Referenten haben ausgeführt, dass es nach den Erfahrungen des Krieges darauf ankomme, Oesterreich-Ungarn mit dem deutschen Wirtschaftsgebiete zusammenzuschliessen und es sind dabei die Häfen von Hamburg und Stettin genannt worden. Es ist aber nicht unserer alten Handelsstadt Danzig gedacht worden, welche bereits in früheren Jahrhunderten über ein gewaltiges, das polnische Gebiet und den Südosten umfassendes Hinterland verfügt hat und erhofft, dass ihr ein siegreiches Kriegsende dieses wirtschaftliche Wirkungsgebiet zurückgewähren und damit den Weg zu erneuter Blüte eröffnen wird.

Die Nordsüdverbindung, deren gedacht ist, ist auch für unsere Stadt Danzig der Leitgedanke. Auch wir möchten

eine Nordsüdverbindung mit Oesterreich erhalten. Diese kann aber nicht allein durch die Oder geschaffen werden, da die Oder einen zu grossen Umweg bedeuten würde, sondern es muss zwischen Weichsel und dem oberen Lauf der ein Nordsüdkanal erbaut werden, welcher die durch den Donau-Oderkanal zu bildende österreichische Nordsüddlinie möglichst kurz zur Ostsee fortsetzt. Die nähere Linie dieses Nordsüdkanales kann zurzeit noch nicht festgelegt werden, es stehen verschiedene Linien zur Wahl. Im Zusammenhang mit diesem Plan eines Nordsüdkanales steht die Frage eines von der oberen Weichsel zur oberen Oder über die Przemsza und die Malapane führenden oberschlesischen Industriekanales. Die genannten Kanalpläne sind in einem ersten Stadium begriffen, es soll in den nächsten Wochen ein Interessenten-Verein, der „Weichselschiffahrts-Verein“ gegründet werden.

Der Weichselstrom harrt dringend einer Regelung, da er sich hinsichtlich der Fahrbarkeit in äusserst schlechtem Zustand befindet. Man kann höchstens mit 300 t-Schiffen fahren und muss bis zu viermal umladen. Diese Zustände sind schwer zu ertragen. Man hofft aber, den Weichselstrom ähnlich der Donau für Kähne bis 1200 t durch Regelung fahrbar machen zu können. Es würde dann dieser Grossschiffahrtsweg der Weichsel bis zur preussischen Grenze im Zusammenhange mit dem Nordsüdkanal eine durchgehende Strasse nach Oesterreich bilden und damit eine Nordsüddlinie zwischen Danzig und Oesterreich geschaffen werden. Zur Veranschaulichung will ich nur zwei Zahlen erwähnen. In der mehrfach genannten Denkschrift des Herrn Erzherzogs Heinrich Ferdinand wird der Weg Wien-Danzig mit 1355 km angegeben. Dieser Weg würde durch den Nordsüdkanal auf 970 km, also nahezu 400 km verkürzt werden.

Sie werden, meine Herren, daraus erschen haben, welche erhebliche Bedeutung unseren Plänen eines Nordsüdkanales zukommt, eine Bedeutung, welche nicht einseitig sich auf Dan-

zig beschränkt, sondern gleichmässig dem Deutschen Reich, wie dem österreichisch-ungarischen Staate zu Heil und Nutzen gereichen wird“.

Po wojnie zainteresowanie dla budowy międzynarodowych dróg wodnych zanika prawie całkiem.

Przyczyny szukać należy przede wszystkim w stosunkach politycznych, uniemożliwiających zgodne współdziałanie odnośnych państw.

Stwierdza to najlepiej stosunek wzajemny państw nadbrzeżnych Dunaju. Dziesięć lat po zawarciu pokoju zachodzi konieczność zwołania konferencji na terytorjum neutralne i pod przewodnictwem państwa nieinteresowanego, aby stworzyć między sześcioma państwami władającymi wybrzeżem, porozumienie umożliwiające żeglugę bez sprawiania sobie nawzajem przeszkód i utrudnień, jak to miało miejsce dotychczas.

Pozatem trudno o kapitały dla przedsięwzięcia o wątpliwej rentowności. — wobec faktu, że koszty przewozu wodą przewyższają obecnie koszty przewozu koleją nawet na rzekach splawnych, gdzie nie zachodzi kwestja oprocentowania i amortyzacji włożonego w budowę kapitału jak przy kanałach.

Hasłem budowy dróg wodnych była dawniej konieczność przekazywania przewozu mniejwartościowych ładunków masowych żegludze a wysokowartościowych towarów kolejom.

Dziś to się z gruntu zmieniło.

Przewóz wysokowartościowych towarów na najwięcej frekwentowanej według statystyki kolejowej odległości do 150 km przypada z każdym dniem więcej ruchowi samochodowemu, przewóz masowych ładunków zaś stanowi podstawę dochodowości kolei. Dochodowości niestety również wątpliwej, niewystarczającej poza pokryciem kosztów eksploatacyjnych i znikomej nadwyżki ani na oprocentowanie, ani na amortyzację wyłożonego ongi na koleje kapitału zakładowego.

Przez zwyczaj kosztów przewozu wodą ponad koszta przewozu koleją zrodziła się anomalja, że nie drogi wodne

konkurują z koleją, lecz drogi wodne zabiegają o podwyższenie taryf kolejowych, aby umożliwić żegludze śródlądowej byt obok kolei.

W Niemczech, dysponujących rozbudowaną przed wojną a po części w czasie inflacji siecią dróg wodnych, nawołuje w prasie b. minister Gothein, zastępca najpoważniejszych zrzeczeń żegluznych, koleje (Deutsche Reichsbahngesellschaft) do porozumienia się z żeglugą na polu taryfowym celem zaprzestania rujnującej tak kolej jak i żeglugę walki konkurencyjnej o ładunki masowe.

W Polsce Ministerstwo Komunikacji ustanawia, na skutek starań żeglugi śródlądowej z dniem 1. czerwca 1930 r., Taryfę towarową część II zeszyt 3 o znacznych udogodnieniach dla towarów skierowanych do portów śródlądowych, przy równoczesnej zmianie kosztów przewozu koleją celem umożliwienia komunikacji przeladunkowej między koleją a rzeką spławną, nieobciążoną koniecznością oprocentowania i amortyzacji zakładowego kapitału budowlanego jak przy kanałach.

Wobec podobnych stosunków myśl o budowie sieci dróg wodnych stała się dziś poniekąd utopją.

Za racjonalną można zaledwie uważać budowę krótkich kanałów łączących albo rzeki spławne między sobą, albo rzeki spławne z głównymi arterjami kolejowymi i to tylko tam, gdzie podobnym łącznikiem kanałowym można skracać drogę przewozu i oszczędzić budowy tak mało rentujących się również obecnie nowych linii kolejowych.

Głównem zadaniem gospodarzem w ruchu wodnym pozostaje zatem regulacja i uspławnianie rzek a w Polsce szczególnie Wisły. A skoro traf zawistny zrządził, że ujście „Wiernej Rzeki“ znajduje się w obcych rękach, należałoby wybudować połączenie kanałowe n. p. z Tczewa do Gdyni, aby i ruch wodny uniezależnić.

DRUKARNIA
NARODOWA
W KRAKOWIE

