

Aleg. 185

Sprawozdanie

Komisji kolejowej w sprawie zapewnienia budowy kolei ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa.

Wysoki Sejmie!

Dzięki uchwale Rady państwa, zapewniającej dla projektowanej kolei lokalnej ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa udział państwa w kosztach budowy w sumie czterech milionów koron w zamian za akcje zakładowe przyszłego Towarzystwa akcyjnego tej kolei, może być budowa tej kolei, jako lokalnej, przy pomocy kraju i interesentów zabezpieczoną i urzeczywistnioną. Żądaniu Wysokiego Sejmu, wyrażonemu w uchwale z 13. listopada 1905, aby kolej ta w pierwszym rządzie była zapewnioną jako kolej państwowa, nie stało się niestety zadość, pomimo, że ta linia kolejowa, przerywająca rozległą połąć kraju, będzie niezbędnym uzupełnieniem państwowej sieci kolejowej i nie ma cechy lokalnej.

Koszta budowy kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa zostaną ustalone w porozumieniu z ministerstwem na kwotę 11,300.000 koron. Kolej nie będzie prowadzoną z głównego dworca we Lwowie, lecz będzie złączoną ze stacją kolei państwowych Lwów Podzamcze, natomiast będzie doprowadzoną o 3 kilometry poza miasteczko Stojanów ku granicy rosyjskiej, celem zapewnienia jej przesyłek z Rosyi i ułatwienia manipulacji cłowej towarów przechodzących granicę.

Z tego powodu Wydział krajowy nie uważa za możliwe obniżenie kosztów budowy, ustalonych w porozumieniu z ministerstwem, a to tem bardziej, że zbliżenie linii do zakładów krajowych w Dublanach kosztą budowy podniesie.

Wobec tego, że państwo zapewnia na kosztą budowy kwotę 4,000.000 koron, pozostaje do pokrycia kwota 7,300.000 koron. Strony interesowane subskrybowały na akcje kwotę 817.000 koron. Wydział krajowy wyraża w swem sprawozdaniu nadzieję, że gmina miasta Lwowa przyczyni się do kosztów budowy kwotą około 80.000 koron i uzupełni w ten sposób udział interesentów do sumy 900.000 koron. Nadzieja ta jednak nie ma widoków urzeczywistnienia, ponieważ gmina miasta Lwowa domagała się i domaga budowy tej kolei z głównego dworca, a żądaniu temu sprzeciwia się Wydział krajowy ze względu na przewidywany w takim razie wzrost kosztów budowy o cały milion koron.

Nie mogąc wskutek tego liczyć na wyższy udział stron interesowanych nad kwotę 820.000 koron, należy w interesie dojścia do skutku tej kolei zabezpieczyć brakującą część kapitału budowy w kwocie 6,480.000 koron. Kapitał ten miałaby pokryć pożyczka w takiej samej nominalnej wysokości, dla której kraj udzieli gwarancyi dochodów na przeciąg lat 75, licząc od dnia wydania koncesyi dla kolei lokalnej Lwów-Stojanów w sumie potrzebnej dla oprocentowania nie wyżej niż po 4 od sta rocznie, tudzież dla umorzenia tej pożyczki w tym samym czasie.

Pokrycie tego zobowiązania zapewnią w części wyższe dochody gwarantowanych przez kraj kolei lokalnych, resztująca zaś część będzie musiała uzyskać nową dotacyę roczną dla krajowego funduszu kolejowego.

Rzeczą będzie Wydziału krajowego przedłożyć Wysokiemu Sejmowi odnośne wnioski w preliminarzu najbliższego budżetu krajowego.

Komisya kolejowa przyjęła wnioski Wydziału krajowego z tą zmianą, że wnosi pokrycie resztującej części kapitału budowy w sumie 6,480.000 K, o 80.000 koron wyższej, niż opiewa wniosek Wydziału krajowego.

Komisya kolejowa więc wnosi:

Wysoki Sejm raczy celem zabezpieczenia finansowego budowy kolei lokalnej Lwów-Kamionka strumiłowa-Stojanów uchwalić:

I. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla normalno-torowej kolei lokalnej ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa na przeciąg 75 lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi, gwarancyi czystego dochodu potrzebnego do oprocentowania najwyżej po cztery od sta rocznie (4%) opłacania bankowego dodatku administracyjnego i umorzenia prawidłowego pożyczki pierwszeństwa, którą zaciągnie koncesyonaryusz tej kolei najwyżej w sumie imiennej 6,480.000 koron, słowami sześć milionów czterysta osiemdziesiąt tysięcy koron, celem pokrycia części kosztów budowy tej kolei.

II. Gwarancya ta obowiązuje kraj w ten sposób, że jeżeli dochody kolei nie osiągną gwarantowanej wysokości, brakująca reszta uzupełnioną będzie z krajowego funduszu kolejowego.

Wpłacone przez fundusz kolejowy zaliczki gwarancyjne stanowiąc będą bezprocentowy dług przedsiębiorstwa kolejowego.

III. Upoważnienie pod I. Wydziałowi krajowemu udzielone czyni się zależnym od następujących warunków:

1. Kapitał zakładowy normalno torowej kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa ustanowiony będzie przez Wydział krajowy i nie będzie przekraczać imiennej sumy 11,300.000 koron.

2. Reszta kapitału zakładowego ponad pożyczkę pierwszeństwa w kwocie nie wyższej niż 6,480.000 K (jak uchwała I.) będzie wpłacona przez c. k. Skarb państwowy i przez interesentów miejscowych w zamian za akcyje zakładowe, którym nie przysługują procenta interkalarne przez czas budowy.

3. Warunki udzielenia koncesyi ułożone będą w porozumieniu i za współudziałem Wydziału krajowego, który ma baczyć, by kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa przyznano przez c. k. Rząd w myśl ustawy państwowej z 31. grudnia 1894 r. Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., takie ulgi, ułatwienia i uwolnienia, które według uznania Wydziału krajowego są potrzebne i wskazane.

4. Wydział krajowy zawrze z przyszłym Towarzystwem akcyjnym kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa umowę gwarancyjną, w której zastrzeżony będzie Wydziałowi krajowemu bezpośredni wpływ na rozdanie budowy, przeprowadzenie budowy, zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa, sprawy finansowe i wogóle zarząd kolei, względnie Towarzystwa kolejowego, jak również ułożenia taryf przewozowych, a to na cały czas trwania koncesyi.

5. Rozdział dochodów przyszłego Towarzystwa kolejowego ustanowiony będzie za zatwierdzeniem Wydziału krajowego; w szczególności z dochodów kolei mają być uiszczane wydatki w następującym porządku:

- a) koszta ruchu i administracyi Towarzystwa;
- b) roczne raty pożyczki pierwszeństwa (jak uchwała I.);
- c) zwrot dopłat krajowego funduszu kolejowego z tytułu gwarancyi dochodów;
- d) umorzenie akcyi zakładowych;
- e) dywidenda od nieumorzonych akcyi zakładowych.

Termin, od którego rozpocznie się umarzanie akcyi zakładowych, jak również plan umorzenia dla tych akcyi ułożony będzie za zgodą Wydziału krajowego i za zatwierdzeniem c. k. Rządu.

6. Wydział krajowy przeprowadzi rokowania w sprawie warunków, pod którymi obejmie c. k. Zarząd kolei państwowych prowadzenie ruchu na kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa. Jeżeliby porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a c. k. Zarządem kolei państwowych nie przyszło do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego.

7. Statut przyszłego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa ułożony będzie za zgodą Wydziału krajowego tak, aby zapewnić dla kraju należyty wpływ w zarządzie Towarzystwa przez cały czas trwania koncesyi.

IV. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty na akcje zakładowe przyszłego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa, przyjąć gwarancję interesowanych ciał autonomicznych oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału akcyjnego, Sejm upoważnia Wydział krajowy do objęcia w ich miejsce odpowiedniej liczby akcji zakładowych, wpłacenia na nie w pełnej imiennej wartości i pokrycia tego wydatku z zasobów krajowego funduszu kolejowego lub z funduszków uzyskanych przez zaciągnięcie na ten cel pożyczki kolejowej. Dla zabezpieczenia funduszu krajowego od wszelkich strat z tego powodu, zawrze poprzód Wydział krajowy stosowne umowy z gwarantującymi ciałami autonomicznymi.

V. Sejm upoważnia Wydział krajowy do uzyskania koncesyi na budowę i eksploatację normalnotorowej kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa.

Zastępca przewodniczącego:

Meciński.

Sprawozdawca:

Głabiński.

