

## Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany i uzupełnienia postanowień uchwały sejmowej z dnia 15. lutego 1897 roku, dotyczącej poparcia budowy kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów).

### Wysoki Sejmie!

W dniu 15. lutego 1897 r. powziął Wysoki Sejm uchwałę następującą:

„Upoważnia się Wydział krajowy, w razie gdyby badania techniczne i komercyjne planów kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów) wydały rezultat, obiecujący oprowentowanie gwarantowanej przez kraj pożyczki i gdyby interesenci i państwo zapewnili pokrycie jednej trzeciej części kosztów w myśl ustawy krajowej z d. 17. lipca 1893 r. Nr. 42. Dz u. kraj. udzielił imieniem kraju gwarancji od resztujących  $\frac{2}{3}$  kosztów do kwoty maksymalnej 1,800.000 zł., przy maksymalnym kapitale imiennym 2, 700.000 zł. dla budowy tej kolei.“

Wprawdzie dotychczas nie został Wydziałowi krajowemu przedłożony projekt szczegółowy tej kolei, — jednakże na podstawie dat udzielonych przez sporządzającego ten projekt szczegółowy inżyniera, zarządziliśmy, w celu przeświadczenia się już teraz, czy w granicach maksymalnego kapitału imiennego w powołanej uchwale Wysokiego Sejmu oznaczonego, budowa tej kolei byłaby wykonalną, sporządzenie prowizorycznego kosztorysu przez krajowe biuro kolejowe.

Z powodu iż w projekcie szczegółowym przyjętą była naprzód trasa wynosząca 41.660 km., ale następnie musiała być sporządzona warianta, przedłużająca trasę o 2 km., a to wskutek żądania c. k. kolei państwowych, mającego na celu dogodniejsze połączenie z projektowaną koleją Przeworsk-Rozwadów, — okazała się potrzeba sporządzenia dwóch kosztorysów prowizorycznych, mianowicie: a) dla trasy o 41.660 km., b) dla trasy o 43.660 km.

Prowizoryczny kosztorys a) wykazuje potrzebę:

kapitału rzeczywistego wraz z procentami interkalarnymi i funduszem rezerwowym . . . . .	2,750.000 zł.
do czego atoli dodać należy stratę na kursie i kosztach realizacji pożyczki pierwszeństwa, t. j. po najwyżej 3% od $\frac{2}{3}$ kapitału . . . . .	55.000 „
zatem kapitał imienny wynosiłby sumę . . . . .	2,805.000 „
a jego $\frac{2}{3}$ części sumę . . . . .	1,870.000 „

Prowizoryczny zaś kosztorys b) wykazuje potrzebę:

kapitału rzeczywistego, wraz z procentami interkalarnymi i funduszem rezerwowym, w sumie . . . . .	2,860.000 „
do czego atoli dodać należy stratę na kursie i kosztach pożyczki pierwszeństwa, t. j. po najwyżej 3% od $\frac{2}{3}$ kapitału . . . . .	57.200 „
zatem kapitał imienny wynosiłby sumę . . . . .	2,917.200 „
a jego $\frac{2}{3}$ części sumę . . . . .	1,944.800 „

Po strutygowaniu atoli pomienionych prowizorycznych kosztorysów przyszlśmy do przekonania, że gdyby po rozstrzygnięciu w drodze właściwej usunięta być mogła wspomniana dłuższa trasa wynosząca 43.660 km., kapitał rzeczywisty wraz z procentami inter-

kalarnemi i funduszem rezerwowym nie powinienby w żadnym razie przekroczyć sumy . . . . .	2,646.000 zł.
a kapitał imienny nie przekraczałby sumy . . . . .	2,700.000 „
z której zatem łącznie przez interesentów i państwo musiałyby być dostarczoną, jako co najmniej $\frac{1}{3}$ części, suma przynajmniej . . . . .	900.000 „
a na pożyczkę pierwszeństwa nie przekraczającą $\frac{2}{3}$ części kapitału imiennego przypadałaby suma . . . . .	1,800.000 „

Wyż wspomniana uchwała sejmowa nie potrzebowałaby być zmienioną co do wysokości kapitału. Są jednakże inne powody, dla których zmiana powołanej uchwały byłaby nieodzowną.

Studia spodziewanego ruchu i rentowności tej kolei nie dały wyniku obiecującego całkowite oprocentowanie pożyczki pierwszeństwa przez kraj gwarantować się mającej, od którego to warunku Wysoki Sejm powołaną uchwałą uczynił między innymi zależnem upoważnienie dane Wydziałowi krajowemu.

Obszar ciężenia tej kolei obejmuje ludność 123.547 mieszkańców, a przestrzeń ogólną 204.233 morgów.

Łączny w obie strony ruch spodziewany przyjąć można w sumie 587.000 centnarów metrycznych, w czem buraki cukrowe przyjęte są w ilości 233.500 centnarów metrycznych, a wytloki buraczanne w ilości 93.500 centnarów metrycznych, czyli, że buraki i wytloki, prelininowane łącznie w ilości 327.000 centnarów metrycznych, dawałyby 55.7% całego spodziewanego ruchu.

W granicach powyższych cyfr uważamy w pomienionym obszarze rozwój produkcji buraków przeznaczonych do cukrowni w Przeworsku, jakkolwiek zapewne nie odrazu, lecz w dość krótkim czasie, za możliwy. A z tego wynika, jak wielkiej wagi byłaby projektowana kolej zarówno dla rozwoju krajowego przemysłu cukrowniczego, jak dla podniesienia kultury ziemi na wskazanym obszarze przez uprawę buraków.

Ale właśnie z uwagi na te główne cele projektowanej kolei nie można dla niej prelininować wysokich taryf. To też do rachunku rentowności przyjmujemy dla buraków cukrowych i dla wytlóków buraczanych taryfę wyższą tylko o 10% od stopy jednostkowej kolei państwowych, dla kamieni i sztru stopę jednostkową kolei państwowych bez zmiany, a dla wszystkich innych towarów stopę jednostkową, o 10% niższą od taryfy kolei Lwowsko-Belżeckiej.

Na tych podstawach otrzymujemy dochód spodziewany:

z ruchu osobowego . . . . .	58.400 zł.
z przewozu pakunków . . . . .	700 „
z ruchu towarowego . . . . .	58.000 „
suma dochodów spodziewanych . . . . .	<u>117.100 zł.</u>

Wydatki zaś prelininować musimy jak następuje:

a) koszta eksploatacyi w zarządzie kolei państwowych, obliczone według przedłożonych nam już prelininarzy dla innych kolei przez nas temuż zarządowi oddanych, to jest po zł. w. a. 1.800 na jeden km., czynią na 43.660 km. . . . .	78 600 zł.
b) koszta ogólne i koszta zarządu Towarzystwa, przyjmując w wysokości 3% kosztów eksploatacyi, t. j. w sumie . . . . .	2.400 „
otrzymujemy łączną sumę wydatków . . . . .	<u>81.000 zł.</u>

Wobec dochodów prelininowanych, jak wyżej na . . . . .	117.100 „
przewyżka dochodów nad wydatki wynosiłaby . . . . .	36.100 „
a od pożyczki pierwszeństwa, jak wyżej zł. w. a. 1.800.000, z okresem umorzenia do roku 1968, gwarantowane przez kraj raty roczne wynosiłyby, po 4.35% . . . . .	78.300 „

Z tytułu gwarancyi kraj przeto prawdopodobnie dopłacałby rocznie 42.200 „ a taka ofiara, dla celów tak doniosłych, jak rozwój krajowego przemysłu cukrowniczego, byłaby, zdaniem Wydziału krajowego zupełnie usprawiedliwioną i wskazaną.

Co więcej, przedłużenie tej kolei do Sanoka zapewniłoby niewątpliwie znakomity wzrost jej ruchu przewozowego i rentowności, a jakkolwiek studia pod tym względem niemogły być dotychczas przeprowadzone, prawdopodobnem jest wielce, iż zwiększona rentowność, o ileby to przedłużenie do Sanoka nastąpiło bez udziału kraju w jego kosztach budowy, uchylałaby potrzebę dopłat gwarancyjnych kraju do kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów). Takie zaś przedłużenie do Sanoka nie jest bynajmniej

ewentualnością hypotetyczną tylko, lecz przeciwnie, ewentualnością na nader realnych podstawach opartą, i niezbyt może daleką.

O ileby Wysoki Sejm raczył uznać powody przemawiające za potrzebą zmiany uchwały swej z dnia 15 lutego 1897 r. w zaznaczonym kierunku, wynikałoby z tego zarazem potrzeba uzupełnienia tejże uchwały, t. j. potrzeba zapewnienia budżetowego pokrycia aż do r. 1968 dla gwarantować się mających rat pożyczki pierwszeństwa.

Jak bowiem wykazaliśmy pod l. 25. sprawozdania z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych, zasoby finansowe kraju rozporządzalne na cele popierania kolei lokalnych na podstawie zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 24 czerwca 1894 r. uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 15 lutego 1894 r. w przedmiocie rocznej dotacji w kwocie 300.000 przez lat 75 do roku 1968, wyczerpane są przyjętymi już zobowiązaniami z mocy innych, na dotychczasowym programie krajowej akcji opartych uchwał Wysokiego Sejmu.

Zachodziłaby zatem potrzeba upoważnienia Wydziału krajowego przez Wysoki Sejm do wstawiania corocznie aż do roku 1968 do preliminarza wydatków budżetu krajowego kwoty rat rocznych zagwarantować się mającej pożyczki pierwszeństwa kolei Przeworsk-Bachorz (Dynów), a to ileby na ten cel nie stały się rozporządzalnymi zasoby krajowego funduszu kolejowego, w razie gdyby nie potrzebowały być użytymi na dopłaty do innych dotychczas przez kraj gwarantowanych kolei lokalnych wskutek ich rzeczywistej rentowności, co byłoby każdorocznie wykazane oddzielnymi zamknięciami rachunkowymi i oddzielnymi preliminarzami krajowego funduszu kolejowego.

Tak zmieniona i uzupełniona uchwała Wysokiego Sejmu z dnia 15 lutego 1897 r. czyniłaby dojście do skutku kolei Przeworsk Bachórz (Dynów) zależnem już tylko od dostarczenia łącznie przez interesentów i państwo sumy zł. w. a. 900.000. C. k. Ministerstwo kolejowe w porozumieniu z c. k. Ministerstwem skarbu reskryptem z dnia 26 czerwca 1897 r. L. 5.168/I oświadczyło skłonność wyjednania w drodze ustawodawczej udziału państwa w kapitale zakładowym do wysokości najwyżej zł. w. a. 500.000, ale wpłacić się mającego w 4 ratach rocznych po zł. w. a. 125.000, począwszy od r. 1899, co zatem przedstawiałoby kapitałową wartość tylko 435.737 zł. w. a. Zdaniem Wydziału krajowego możność doprowadzenia do skutku tej kolei zależałaby więc w pierwszym rzędzie od tego, czy dałoby się wyjednać znacznie większy niż powyżej udział państwa, dostarczenie bowiem przez interesentów miejscowych sumy zł. w. a. 464.263 byłoby nad ich siły.

Ale nawet przy znacznem zredukowaniu kwoty dostarczyć się mającej przez interesentów miejscowych, okazuje się trudnem uzyskanie od nich zapewnienia wpłaty w kapitale. Przeważnie oświadczają chęć przyjęcia gwarancyi oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału.

W braku instytucyi, któraby tak gwarantowaną część kapitału sfinansować mogła, gwarancya taka wówczas jedynie miałaby walor i mogłaby być przyjętą, gdyby użyzionem było pośrednictwo kraju w celu sfinansowania gwarantowanej przez interesentów części kapitału.

Uznał to już Wysoki Sejm uchwałą z d. 8 lutego 1896 r. odnośnie do kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i kolei Chabówka-Nowy Targ-Zakopane, upoważniając Wydział krajowy, iżby po zawarciu z gwarantującymi interesentami umów zabezpieczających fundusz krajowy od wszelkich strat, objął w ich zastępstwie odpowiedzialność części akcji zakładowych.

Z upoważnienia tego Wydział krajowy zrobił użytek jedynie względem powiatów i gmin, będąc zdania, iż dla interesowanych związków autonomicznych najodpowiedniejszem jest, w miejsce objęcia akcji, i co zatem idzie, zaciągnięcia na ten cel pożyczki, przyjęcie gwarancyi oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału. W tej też tylko formie, a nie w innej, liczyć można także na odpowiednie przyczynienie się powiatów i gmin interesowanych w dojściu do skutku budowy kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów).

Podobnej gwarancyi przez prywatnych interesentów, która w takim tylko razie mogłaby być przyjmowaną, gdyby w hipotece majątku interesenta była wpisana z pupilarnem bezpieczeństwem, stwierdzonem w drodze sądowego oszacowania przedmiotu hipoteki, niewykluczając -- Wydział krajowy sądzi, iż tylko w wyjątkowych wypadkach, a zawsze pod warunkiem pupilarnego bezpieczeństwa stwierdzonego sądownem oszacowaniem, mogłaby być przyjmowaną w formie będąca gwarancya prywatnych interesentów.

Wogóle zatem byłoby zdaniem Wydziału krajowego wskazanem, przez pośrednictwo kraju w sfinansowaniu umożliwić przyjęcie gwarancyi interesentów projektowanej kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów), zwłaszcza interesowanych powiatów i gmin, za oprocentowanie i umorzenie pewnej części z tej reszty kapitału zakładowego, której zapewnienie, jak wyżej, przypadnie interesentom.

O ileby przeto po bliższem w każdym wypadku zbadaniu okazało się, że gwarancya taka dawałaby zupełną rękojmię dla funduszu krajowego, Wydział krajowy, w razie upoważniającej go uchwały Wysokiego Sejmu i po jej Najwyższem zatwierdzeniu, byłby mocen, zawarłszy z gwarantami umowy, zabezpieczające fundusz krajowy od wszelkich strat, objąć odpowiednią część akcji zakładowych kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów).

Cyfra kapitału od jakiej interesenci tej kolei zagwarantowałyby oprocentowanie i umorzenie, nie może być jeszcze ostatecznie oznaczoną. Zdaniem Wydziału krajowego byłoby jednak wskazanem nie wykluczać możliwości znacznego powiększenia tej cyfry, a to do wysokości nie przewyższającej łącznie z państwową subwencją, trzeciej części kapitału imiennego.

Celem wpłaty tak objętych akcji zakładowych zachodziłaby potrzeba, iżby Wysoki Sejm upoważnił Wydział krajowy do pokrycia jej na razie z zasobów krajowego funduszu kolejowego, a następnie refundowania temuż funduszowi odnośnego łącznego wydatku przez zaciągnięcie na ten cel imieniem kraju czteroprocentowej (4%) pożyczki z terminem umorzenia do końca r. 1968 po kursie nie niższym niż dziewięćdziesiąt sześć za sto (96%).

W myśl powyższego sprawozdania Wydział krajowy wnosi:

Wysokoki Sejm raczy:

1. przyjąć niniejsze sprawozdanie do wiadomości;
2. powziąć załączoną % uchwałę.

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

Lwów dnia 25. stycznia 1898.

Marszałek krajowy:  
**S. Badeni** w. r.

Sprawozdawca:  
**Antoni Chamiec** w. r.  
Członek Wydziału krajowego.

## Uchwała

w przedmiocie zmiany i uzupełnienia postanowień uchwały sejmowej z dnia 15. lutego 1897 roku dotyczącej poparcia projektowanej kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów).

Uchwała VI. Sejmu z dnia 15. lutego 1897 r. do L. s. 3.118/97 uchyla się w dotychczasowym brzmieniu i ma opiewać jak następuje:

I. Budowę projektowanej kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów) uznaje się w myśl ustawy z dnia 17. lipca 1893 r. Dz. u. kr. Nr. 42. za użyteczną i potrzebną ze względu na interes kraju.

II. Upoważnia się Wydział krajowy, iżby w razie wydania koncesyi państwowej na projektowaną kolej Przeworsk-Bachórz (Dynów) udzielił imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy jak do końca roku 1968, gwarancyi dochodu równającego się oprocentowaniu po 4 od sta. (4%) i umorzeniu prawidłowemu pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesyonariusza w wysokości nie przewyższającej sumy 1,800.000 zł. w. a., wyraźnie miliona ośmiukroć sto tysięcy Złotych waluty austriackiej i mającej zapewnione zrealizowanie po kursie nie niższym od 96 od sta. Upoważnienie to czyni się nadto zależnem od następujących warunków:

a) że kapitał imienny tej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą jak 2,700.000 zł. w. a., wyraźnie dwa miliony siedmkroćsto tysięcy Złotych waluty austriackiej;

b) że z tego kapitału imiennego cała suma potrzebna po nad wymienioną wyżej pożyczkę pierwszeństwa dostarczoną będzie przez emisję akcji zakładowych wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, których objęcie należycie zapewnionem będzie łącznie przez interesentów miejscowych i państwo a do których nie będzie przywiązaniem prawo pobierania procentów interkalarnych przez czas budowy.

III. Upoważnia się Wydział krajowy, iżby na pokrycie ewentualnej zapłaty lub dopłaty zagwarantować się mającego, jak pod p. II. dochodu, wstawiał corocznie przez cały przeciąg koncesyi do preliminarza wydatków budżetu krajowego kwoty potrzebne, o ileby zasoby krajowego funduszu kolejowego, utworzonego uchwałą sejmową z dnia 13. lutego 1894 roku zatwierdzoną Najwyższem postanowieniem z d. 24. czerwca 1894. na ten cel wystarczyły.

IV. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba, zamiast wpłaty akcji zakładowych tej kolei przez interesentów, przyjąć ich gwarancyę oprocentowania

i umorzenia pewnej części kapitału zakładowego, a to do wysokości nie przewyższającej łącznie z państwową subwencją, trzeciej części kapitału imiennego, upoważnia się Wydział krajowy do objęcia w ich miejsce odpowiedniej liczby akcji zakładowych, wpłacenia ich w pełnej imiennej wartości i pokrycia odnośnego wydatku z zasobów krajowego funduszu kolejowego, a to po zawarciu z gwarantującymi interesentami umów zabezpieczających fundusz rzeczony od wszelkich strat, w takich zaś wyjątkowych wypadkach, gdyby umowa taka zawartą była z interesentem prywatnym, to nadto dopiero po dokonanych wpisach hipotecznym, przedstawiającym bezpieczeństwo pupilarne, stwierdzone w drodze sądowego oszacowania przedmiotu hipoteki.

V. Celem refundowania krajowemu funduszowi kolejowemu wydatku pod p. IV. przewidzianego, upoważnia się Wydział krajowy do zaciągnięcia na ten cel imieniem kraju po kursie nie niższym niż dziewięćdziesiąt sześć za sto (96<sup>0</sup>/<sub>100</sub>) pożyczki z terminem umorzenia najdalej do końca roku 1968 w sumie imiennej takiej, jaka będzie potrzebna na pokrycie pomienionego wydatku.

---



