

Aleg. 70

Aleg. 69

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie podwyższenia rocznej dotacji na cele popierania budowy kolei niżsorzędnych z 750.000 K na 900.000 K.

Wysoki Sejmie!

Wysoki Sejm podejmując akcję popierania budowy kolei niżsorzędnych po myśli ustawy krajowej z 17. lipca 1893. Dz. u. p. Nr. 42, utworzył na ten cel odrębny fundusz w ten sposób, że uchwałą z 15. lutego 1894. upoważnił Wydział krajowy do wstawiania w budżet krajowy rocznej dotacji 600.000 K. przez przeciąg 75 lat, począwszy od r. 1894. Uchwałą sejmową z dnia 17. marca 1899. dotacja roczna dla krajowego funduszu kolejowego została podniesiona do kwoty 750.000 K.

Na podstawie tego funduszu wziął kraj udział w kapitałach budowy kolei niżsorzędnych o łącznej długości 736.477 km. i łącznych kosztach budowy 76,430.200 K.

| | |
|--|---------------------------|
| a) przez gwarancję dochodów czystych dla oprocentowania i umorzenia pożyczek pierwszeństwa w sumie kapitałowej | . 19,822.000 K — h |
| b) przez subwencje bezzwrotne | . 2,500.000 „ — „ |
| c) przez subwencje w zamian za kolejowe akcje pierwszeństwa lub zakładowe | . 4,516.000 „ — „ |
| d) przez udzielenie pożyczki gotówkowej | . 370.000 „ — „ |
| łącznie w sumie | . <u>27,208.000 K — h</u> |

Udziały te objął kraj przy rocznem obciążeniu kraju kwotą 750.000 kor., t. j. przy niespełna 3 groszach dodatku do podatku, względnie przy 2.75% w stosunku do kapitałowej sumy udziału kraju.

Zobowiązania kraju z tytułu udzielonych gwarancji dochodów dla oprocentowania i umorzenia pożyczek pierwszeństwa dosięgają roczną kwotę 1,048.434 K 24 h i znajdują pokrycie:

| | |
|---|------------------------|
| 1. w rocznej dotacji. | . 750.000 K — h |
| 2. w 3% odsetkach od rezerwy utworzonej z zapasów kraj. funduszu kolejowego, złożonej w Banku krajowym | . 30.000 „ — „ |
| 3. w zwolnieniach gwarancyjnych ustalonych uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 13. października 1903. na podstawie czystych dochodów kolei lokalnych gwarantowanych przez kraj w kwocie rocznej. | . <u>300.000 „ — „</u> |
| Razem | . 1,080.000 K — h |

W ten sposób nominalne obciążenie krajowego funduszu kolejowego prawie w zupełności wyczerpuje roczną rentę, którą ten fundusz dysponuje.

Uchwałami z 8. marca 1907. upoważnił Wysoki Sejm Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju gwarancyi dochodów czystych dla nowo projektowanych kolei:

| | |
|--|------------------|
| a) Lwów-Stojanów dla oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie | 6,480.000 K — h |
| b) Muszyna-Krynica dla oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie | 750.000 „ — „ |
| c) Drohobycz-Truskawiec dla oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie | 850.000 „ — „ |
| łącznie | 8,080.000 K — h |
| Przy oprocentowaniu po 4 od sta rocznie i 75-letniem umorzeniu tej sumy kapitałowej oblicza się roczną ratę na około | 363.600 „ — „ |
| tak, że roczne obciążenie krajowego funduszu kolejowego wyniesie wraz z dotychczasowem obciążeniem rocznem | 1,048.434 „ 24 „ |
| okrągiło kwotę | 1,412.000 K — h |
| Wobec powyżej wykazanego pokrycia w rocznych przychodach | 1,080.000 „ — „ |
| Pozostaje niepokrytych rocznie | 332.000 K — h |

Za podstawę obliczenia rozporządzalnej rocznej renty funduszu kolejowego służą między innymi czyste dochody kolei lokalnych, gwarantowanych przez kraj, które w pierwszym rządzie pokrywają raty pożyczek pierwszeństwa, zwalniając przez to fundusz kolejowy od objętych zobowiązań kolejowych. Uchwałą Wysokiego Sejmu z 13. października 1903. ustalone są te zwolnienia w rocznej sumie 300.000 K.

Przy preliminowaniu tych zwolnień, które stanowić mają następnie pokrycie dla nowych zobowiązań gwarancyjnych na przeciąg 75 lat, należy postępować z całą ostrożnością, aby na wypadek zastoju i spadku dochodów kolejowych nie znalazło się przed ewentualnością niedoborów niemających pokrycia w funduszu kolejowym i nie narazić przez to funduszu krajowego na niespodziewane, niepreliminowane wydatki.

Niestałość dochodów ujawnia się w szczególności przy kolejach przecinających okolice o charakterze ściśle rolniczym. Kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów wykazywała od dnia otwarcia aż do roku 1905. stały wzrost dochodów (patrz tablica I-sza dołączona do sprawozdania Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych za czas od 1. grudnia 1906. do 31. marca 1908., tak że uważać należało tę kolej za niekorzystającą już stale z gwarancyi kraju. Dochód brutto spadł w r. 1907. na tej kolei w porównaniu do dochodów w r. 1906. z 157.671 K 95 h na 145.910 K 82 h.

W r. 1907. dochody kolei lokalnej Borki wielkie-Grzymałów nie wystarczyły nawet na pokrycie rat pożyczki pierwszeństwa i z tego powodu krajowy fundusz kolejowy dopłacił do niej w tymże roku 17.636 K. 85 h. Gdy nadto roczna rata pożyczki inwestycyjnej przyzwolonej dla tej kolei lokalnej przez Wysoki Sejm uchwałą z 30. września 1907 wynosić będzie około 5.000 kor. wraz z umorzeniem, przeto należy na dopłatę do dochodów kolei Borki wielkie-Grzymałów zarezerwować na przeszłość roczną kwotę okrągiło 25.000 kor.

Stosunki na kolei lokalnej Przeworsk-Dynów dotychczas nie ustaliły się i kolej ta wymaga stale dopłat gwarancyjnych w znacznych rocznych kwotach. Nadto należy mieć na pamięci, że proponowana kolej z Przemysła doliną Sanu przez Dynów w kierunku ku Brzozowowi o torze normalnym w razie zrealizowania stanowić będzie konkurencyjną linię dla wąskotorowej kolei Przeworsk-Dynów. Z tych powodów nie można kolei tej wliczyć do rzędu tych, które stale własnymi dochodami pokrywają choć w części raty pożyczek pierwszeństwa.

Jakkolwiek kolej lokalna Tarnów-Szczucin w pierwszym roku obrachunkowym 1906/1907 wykazała czysty zysk w kwocie 31.526 K. 89 h., to przecież

należy mieć na względzie, że ten czysty zysk stanowią procenta (32.687 K. 80 h.) od gotówki pozostałej z kapitału budowy, którą po zamknięciu rachunku budowy uposażony będzie budowlany fundusz rezerwowy, poczem odsetki te będą przypadać temuż funduszowi rezerwowemu. W uwzględnieniu tej okoliczności, jako też z powodu braku stałych dat dotyczących rozwoju ruchu wobec tylko jednorocznej eksploatacji, Wydział krajowy obecnie nie ma podstawy do preliminowania jakichkolwiek zwolnień dla kolei Tarnów-Szczucin i musi dla niej rezerwować pełną kwotę raty pożyczkowej.

Koszta prowadzenia ruchu na kolejach lokalnych wzmagają się stale od ostatnich dwóch lat z powodu regulacji płac personalu c. k. kolei państwowych, z powodu znacznego podrożenia materiałów, a w szczególności węgla. Stałe a daleko idące żądania publiczności odłączenia ruchu osobowego od ciężarowego i zaprowadzenia częstszego ruchu o dogodnych połączeniach z pociągami linii głównych powodują również niestosunkowe do ewentualnego wzrostu dochodów podrożenie prowadzenia ruchu na kolejach lokalnych. Z drugiej strony istnieje ciągle tendencja obniżania cen przewozowych.

Z tych powodów nie można też uważać kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka za stale zwolnioną w całości, jakkolwiek w ostatnich dwóch latach 1906. i 1907. czyste dochody pokryły w zupełności gwarantowane przez kraj raty pożyczek pierwszeństwa. Wydział krajowy uważa przeto za konieczne dla kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka zatrzymać kwotę okrągłą 125.000 K., t. j. mniej więcej połowę rat pożyczek pierwszeństwa na ewentualną dopłatę z funduszu kolejowego.

Wobec powyższego stanu rzeczy należy więc następujące roczne kwoty rezerwować do uiszczenia z funduszu kolejowego jako niezwolnione:

| | |
|--|-----------------|
| 1. raty pożyczek kraju na pokrycie subwencji bezwrotnych na rzecz kolei państwowych | |
| a) Chodorów-Podwysokie | 87 291 K — h |
| b) Przeworsk - Rozwadów | 21.900 „ — „ |
| 2. raty pożyczek kraju za zakupno akcyi | |
| a) pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna | 40.592 „ 44 „ |
| b) zakładowych kolei Kraków-Kocmyrzów, pierwszeństwa kol. Trzebinia-Skawce i pierwszeństwa kol. Łupków-Cisna | 26.352 „ — „ |
| 3. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei lokalnej Borki wielkie-Grzymałów | 25.000 „ — „ |
| 4. raty pożyczek pierwszeństwa kolei lokalnej Przeworsk - Dynów | 131.253 „ 10 „ |
| 5. raty pożyczki pierwszeństwa kolei lokalnej Tarnów-Szczucin | 89.216 „ 58 „ |
| 6. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja - Stefanówka | 125.000 „ — „ |
| łącznie do uiszczenia rocznie | 546.605 K 12 h. |

Gwarancje dochodów czystych wszystkich innych kolei lokalnych, a mianowicie kolei Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane i Piła-Jaworzno należy uważać za zwolnione wobec stałych czystych zysków na tych kolejach lokalnych uzyskiwanych.

| | |
|---|------------------|
| Jak wyżej wykazano, nominalne obciążenie krajowego funduszu kolejowego wynosi kwotę | 1,048.434 K 24 h |
| Wydział krajowy preliminaruje, że do uiszczenia będzie miał ten fundusz rocznie | 546.605 „ 12 „ |
| pozostaje przeto zwolniona kwota roczna okrągła | 500.000 K — h |

Biorąc przeto tę zwolnioną kwotę za podstawę do obliczenia na przyszłość pokrycia zobowiązań funduszu kolejowego, otrzymamy następujące zestawienie

dochodów i obciążenia funduszu kolejowego z uwzględnieniem gwarancji dla projektowanych kolei lokalnych Lwów-Stojanów, Muszyna-Krynica i Drohobycz-Truskawiec :

| | |
|---|----------------------------------|
| Nominalne obciążenie roczne (jak wyżej) | 1,412.000 K — h |
| od tego zwolnienia według powyższego obliczenia | 500.000 „ — „ |
| pozostaje do pokrycia | 912.000 K — h |
| a) przez dotację roczną | 750.000 K |
| b) przez odsetki od jednomilio- nowej stałej rezerwy | 30.000 „ 780.000 „ — „ |
| pozostaje niepokryta roczna kwota | 132.000 K — h |

Na tej podstawie wnosi Wydział krajowy podniesienie dotychczasowej dotacji krajowego funduszu kolejowego o kwotę 150.000 K, t. j. z kwoty 750.000 na 900.000 K.

Równocześnie wnosi Wydział krajowy ustanowienie czasu trwania tej dotacji począwszy od roku 1909. na lat 75, gdyż normalny termin umorzenia pożyczek kolejowych wynosi tę ilość lat.

Wydział krajowy przeto wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. 1. Upoważnia się Wydział krajowy do wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania budowy kolei niższorzędnych w myśl ustawy krajowej z 17. lipca 1893. Dz. u. kr. Nr. 42, rocznej dotacji w kwocie 900.000 K, słowami: dziewięćkroć sto tysięcy koron przez lat 75 (siedmdziesiąt pięć) począwszy od roku 1909. (dziewiątego).

2. Wszelkie oszczędności w tej rubryce i wpływy od dłużników i z tytułów kolejowych przez kraj nabytych tak w kapitale jak i odsetkach, wpływać będą do funduszu kolejowego, który osobno ma być zarachowywany i administrowany.

3. Uchwały sejmowe z 15. lutego 1894. i z 17. marca 1899., ustanawiające dotacje dla funduszu kolejowego w rocznej kwocie 750.000 K, uchyla się niniejszem w całej osnowie.

II. Sejm oznacza zwolnienie rocznego obciążenia krajowego funduszu kolejowego przez dochody kolei lokalnych przez kraj gwarantowanych w sumie rocznej 500.000 K, słowami pięćset tysięcy koron.

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

Marszałek krajowy:

St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Stanisław Dąbski w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Udziały kraju w kosztach budowy kolei lokalnych.

I. Udział kraju w kapitale budowy kolei lokalnych gwarantowanych przez kraj.

| Nazwa kolei lokalnej | Dzień otwarcia ruchu | Długość bu- dowlana linii | Kapitał zakładowy | Pożyczka pierwszeństwa gwarantowana przez kraj |
|---|----------------------|---------------------------------|----------------------|---|
| | | klm. | w koronach | |
| Borki wielkie - Grzymałów | 12/8 1897 | 33-025 | 1,800.000 | 1,200.000 |
| Trzebinia - Skawce | 15/8 1899 | 59-263 | 6,928.800 | a) 3,320.000 b) 720.000 |
| Chabówka - Zakopane | 25/10 1899 | 43-092 | 5,800.000 | 2,260.000 |
| Delatyn - Kołomyja - Stefanówka | 18/10 1899 | 112-622 | 9,184 000 | a) 5,200.000 b) 900.000 |
| Piła - Jaworzno | 27/10 1900 | 25-835 | 2,279.000 | a) 928.000 b) 330.000 |
| Przeworsk - Dynów | 8/9 1904 | 46-248 | 4,448.400 | a) 2,266.000 b) 698.000 |
| Tarnów - Szczucin | 15/10 1906 | 48-690 | 3.400.000 | 2,000.000 |
| Razem | — | 368-775 | 33.840.200 | 19,822 000 |

II. Niezwrotny udział kraju w kapitale budowy kolei lokalnych.

| Nazwa kolei lokalnej | Dzień otwarcia ruchu | Długość bu- dowlana linii | Kapitał zakładowy | Niezwro- tny udział kraj |
|---------------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|--------------------------------|
| | | klm. | w koronach | |
| Chodorów - Podwysokie | 29/11 1897 | 42-245 | 7,300.000 | 2,000.000 |
| Przeworsk - Rozwadów | 14/1 1900 | 74-423 | 10,340.000 | 500.000 |
| Razem | — | 116-668 | 17,640.000 | 2,500.000 |

III. Udział kraju w kapitale budowy w akcyach zakładowych lub pierwszeństwa.

| Nazwa kolei lokalnej | Dzień otwarcia ruchu | Długość budowlana linii | Kapitał zakładowy | a) objęte akcje zakładowe |
|-------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------------|
| | | km. | | b) objęte akcje pierwszeństwa |
| | | w koronach | | |
| Łupków - Cisna . . . | 22/1 1898 | 25·311 | 1,580.000 | 1,050.000 b) |
| Kraków - Kocmyrzów . | 14/12 1899 | 18·910 | 2,340.000 | 200.000 a) |
| Lwów - Jaworów . . . | 14/11 1903 | 48·735 | 3,450.000 | 300.000 a) |
| Tarnopol - Zbaraż . . . | 25/11 1906 | 22·478 | 1,710.000 | 600.000 a) |
| Lwów - Podhajce . . . | w budowie | 131·100 | 15,500.000 | 2,100.000 b) |
| Trzebinia - Skawce „ | patrz grupa I. | — | — | 266 000 b) |
| Razem . . . | — | 246·534 | 24,580.000 | 4,516.000 |

IV. Pożyczka gotówkowa, udzielona kolei lokalnej Piła Jaworzno na koszt przedłużenia (4 1/2 km.) linii do kopalni węgla Gwarectwa Jaworzniańskiego

370.000 K

Rekapitulacja.

| | |
|--------------|---------------|
| I. | 19,822 000 K |
| II. | 2,500 000 „ |
| III. | 4,516.000 „ |
| IV. | 370.000 „ |
| Razem . . . | 27,208.000 K. |