

Aleg. 142

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o przedłożeniu Wydziału krajowego w sprawie pokrycia kosztów budowy projektowanej kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina (L. W. 88.977/904).

Wysoki Sejmie!

Długotrwałe rokowania z c. k. Rządem w sprawie pokrycia kosztów budowy kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina na podstawie uchwały sejmowej z dnia 4. lipca 1901 nie doprowadziły do zadawalniającego wyniku, albowiem c. k. Ministerstwo kolei żelaznych oświadczyło że: „c. k. Rząd ani w tym ani w innym wypadku, ze „względów zasadniczych, od których odstąpić nie może, nie zgodzi się na stanowisko „zajęte przez Sejm, według którego gwarancya dochodów udzielona przez kraj dla „kolei lokalnych, ograniczać by się miała do połowy kapitału zakładowego“.

Ostatecznie oświadczył c. k. Rząd, że gotów jest do budowy w mowie będącej kolei lokalnej, imieniem c. k. Skarbu Państwa przyczynić się udziałem najwyżej 900.000 K wynoszącym, w zamian za akcje zakładowe tej kolei.

Gdy kapitał budowy na kolej lokalną z Tarnowa do Szczucina obliczony został na 3,400.000 K, udział interesentów zapewniony do 500.000 K, przeto doliczwszy wyżej wymienioną kwotę ze strony c. k. Skarbu Państwa dostarczyć się mającą, gwarancya kraju przyznana by być musiała dla kapitału 2,000.000 K. Po nad to jednak, że c. k. Rząd kapitałem tylko 900.000 K wynoszącym przyczynić się zobowiązał, czyni on wypłatę tego kapitału zależną po pierwsze od uzyskać się mającego przyzwolenia konstytucyjnego — a powtórnie zamierza c. k. Rząd wypłacić ten obiecany kapitał dopiero po ukończeniu budowy i otwarciu ruchu (Reskr. c. k. Min. kol. z dnia 5. września 1904 L. 39.587); ostatni z tych warunków wydaje się Komisji wprost niezwykłym, a stanowiącym, bądź co bądź, obciążenie i pewne utrudnienie w przeprowadzeniu przedsiębiorstwa, a ani w ustawie państwowej o kolejach lokalnych ani w dotychczasowej praktyce nie usprawiedliwiony, — Wydział krajowy zrobił też już ze swej strony odpowiednie zastrzeżenie wykazując w piśmie z dnia 27. września 1904 L. 89.019 wystosowanem do c. k. Ministerstwa kolejowego — na jakie straty i trudności w przeprowadzeniu tej budowy byłby kraj niesłusznie narażonym; pierwsze zaś zastrzeżenie dotyczące konstytucyjnego przyzwolenia, formalnie słuszne, przy dobrej woli c. k. Rządu łatwo może być spełnionem.

Wydział krajowy zechce niezawodnie dość wcześnie użyć dróg i środków odpowiednich, i niewątpliwie usunięcie obudwu tych zastrzeżeń uzyskać zdoła.

Z uwagi więc, że nie ma widoków, by pod względem wysokości udziału Skarbu Państwa można było spowodować c. k. Rząd do zajęcia innego stanowiska, z uwagi dalej, że kolej, o której mowa, tak ze względów na interesa kraju jak też

i interesa powiatów, przez które przechodzić ma, jest bardzo pożądaną i że wreszcie interesenci spełnić są gotowi ochotnie warunki na nich nałożone, by przyjsście do skutku tej kolei zapewnić, w końcu z uwagi, że wybudowanie rychle tego szlaku leży w interesie tak funduszu kolejowego jak też i odnośnej okolicy dotkniętej klęską posuchy, Komisyja kolejowa uprasza o uchwalenie następujących wniosków:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla normalnotorowej kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina na czas do końca 1968 roku, począwszy 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 2,000.000 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 uzupełniona będzie z krajowego funduszu kolejowego

Wpłacone przez fundusz kolejowy zaliczki gwarancyjne stanowią bezprocentowy dług przedsiębiorstwa kolejowego.

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

a) Kapitał zakładowy normalnotorowej kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina ustanowiony będzie w porozumieniu z Wydziałem krajowym i nie będzie przekraczać imiennej sumy 3,400.000 koron;

b) Na kapitał akcyjny przysłego Towarzystwa akcyjnego tej kolei wpłaci c. k. Skarb państwowy sumę 900.000 koron w terminie, który będzie ułożony w porozumieniu z Wydziałem krajowym; interesenci miejscowi zaś wpłacą 500.000 koron w terminach, które Wydział krajowy ustanowi.

W zamian za te udziały będą wydane w swoim czasie akcyje zakładowe, którym nie będą przysługiwać procenta interkalarne przez czas budowy.

c) Warunki udzielenia koncesyi ułożone będą w porozumieniu i za współudziałem Wydziału krajowego; przyczem Wydział krajowy ma baczyć, by kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina przyznane zostały przez c. k. Rząd w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894 Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 takie ulgi, ułatwienia i korzyści, które według uznania Wydziału krajowego są potrzebne i wskazane.

d) Wydział krajowy zawsze z koncesyonaryuszem kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina umowę gwarancyjną, w której zastrzeżony będzie Wydziałowi krajowemu bezpośredni wpływ na rozdanie budowy, przeprowadzenie budowy, zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa, sprawy finansowe i w ogóle zarząd kolei, względnie Towarzystwa kolejowego, jak również ułożenie taryf przewozowych.

e) Rozdział dochodów przysłego Towarzystwa kolejowego ustanowiony będzie za zatwierdzeniem Wydziału krajowego; w szczególności z dochodów kolei mają być uiszczane wydatki w następującym porządku:

1. koszta ruchu i administracyi Towarzystwa;
2. raty roczne pożyczki pierwszeństwa (jak punkt I.);
3. zwrot dopłat krajowego funduszu kolejowego z tytułu gwarancyi dochodów;
4. umorzenie akcyi zakładowych;
5. dywidenda od nieumorzonych akcyi zakładowych.

f) Wydział krajowy przeprowadzi rokowania w sprawie warunków, pod którymi obejmie c. k. Zarząd kolei państwowych prowadzenie ruchu na kolei lokalnej z Tar-

nowa do Szczucina. 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.

g) Statut przysłego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina ułożony będzie w porozumieniu z Wydziałem krajowym tak, aby zapewnić dla kraju należyty wpływ w zarządzie Towarzystwa.

IV. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty na akcye zakładowe przysłego Towarzystwa kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina przyjąć gwarancję interesowanych ciał autonomicznych oprocentowanie i umorzenie pewnej części kapitału zakładowego, 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. Dla zabezpieczenia funduszków 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 z Tarnowa do Szczucina, o ileby to Wydział krajowy uznał za wskazane.

VI. Poleca się Wydziałowi krajowemu, by bezwłocznie poczynił kroki potrzebne i wydał odpowiednie zarządzenia, by budowa kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina już w roku 1905 rozpoczętą została.

Przewodniczący :

Zaleski.

Sprawozdawca :

Struszkiewicz.

