

Leg. 143

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petycyi konsorcjum kolei lokalnej ze Lwowa do Podhajec z 6. października 1904 l. 584 w sprawie podwyższenia udziału funduszu krajowego w kosztach budowy tej kolei o kwotę 76 000 K.

Wysoki Sejmie!

Uchwałami Wysokiego Sejmu z dnia 5. lipca 1901 i z 12. lipca 1902 uznano projektowaną kolej lokalną ze Lwowa do Podhajec za potrzebną i użyteczną ze względu na ogólne interesa kraju, a nadto uchwałą drugą z 12. lipca 1902 wezwał Wysoki Sejm c. k. Rząd, aby ta kolej zamieszczoną została w przedłożeniu rządowem do Rady państwa o tych kolejach, których budowa miała być w roku 1903 zapewnioną. Zgodnie z temi uchwałami wyjednało Koło polskie u c. k. Rządu i w parlamencie uchwalenie ustawy, zapewniającej kolei Lwów-Podhajec bardzo wydatne poparcie finansowe ze strony państwa, wynoszące 77.45% przewidywanych kosztów budowy.

Mianowicie ustawa państwowa z dnia 15. lipca 1903 Nr. 154 Dz. p. p. upoważniła c. k. Rząd do zapewnienia budowy tej kolei przez udzielenie państwowej gwarancji czystego dochodu, potrzebnego do oprocentowania po 4% i umorzenia w ciągu 76 lat pożyczki, zaciągnąć się mającej na cel budowy tej kolei w takiej nominalnej wysokości, jaka okaże się potrzebną do uzyskania w gotówce kwoty 12 milionów koron. Wydanie koncesyi dla tej kolei i przyznanie gwarancji państwowej uczyniła ustawa zawisłem od przyczynienia się kraju i interesentów conajmniej kwotą 3,500.000 K bądź w akcyach pierwszeństwa, bądź w akcyach zakładowych powstać mającej spółki akcyjnej dla budowy tej kolei.

Celem wykonania warunków ustawy powyższej uchwalili Wysoki Sejm dnia 29. października 1903 podwyższyć udział kraju w kosztach budowy tej kolei do wysokości 2,100.000 K w akcyach pierwszeństwa pod warunkiem, że interesenci miejscowi podwyższą subskrybowany wówczas udział w kwocie 1,150.000 K do sumy 1,400.000 K, oraz pod warunkami dalszymi w uchwale powyższej wymienionymi.

Niestety nie powiodło się konsorcjum dotychczas zapewnić sobie od interesentów całej kwoty 1,400.000 K, wskutek czego rozpoczęcie budowy tej ważnej kolei lokalnej, łączącej cztery powiaty ze stolicą kraju przewleka się w nieskończoność, a nawet sama budowa kolei jest zakwestyonowaną. Miasto Lwów podniosło swój udział w kosztach budowy do kwoty 400.000 K, którą należy uznać za stosunkowo znaczną wobec nieświetnego położenia finansowego stołecznego miasta. Także miasta Przemysłany i Brzeżany podniosły swe udziały, każde do kwoty 150.000 K, miasto Podhajce do kwoty 130.000 K, gmina Dunajów do 1.200 K, interesenci prywatni do kwoty 492.800 K. Ogółem zapewniono od interesentów udział w kwocie 1,324.000 K, o 76.000 K niższy, niż uchwała Wysokiego Sejmu zastrzegła.

Konsorcjum budowy kolei lokalnej Lwów-Podhajec zwróciło się obecnie ponownie do Wysokiego Sejmu z prośbą o przyjęcie na fundusz krajowy brakującej kwoty 76.000 K dla umożliwienia budowy kolei, ponieważ wedle zdania konsorcjum nie będzie już można uzyskać podwyższenia udziału interesentów i budowa kolei jest skutkiem tego poważnie zagrożoną.

Komisya kolejowa ubolewa nad tem, że nie udało się konsorcjum obudzić wśród interesentów gorętszego zainteresowania i wydatniejszego poparcia budowy tej ważnej linii kolejowej, nie może jednakowoż zaprzeczyć, że zapewniony udział

interesentów wynosi niespełna 9% całej sumy kosztów budowy, t. j. wprawdzie znacznie mniej, niż zapewnili miejscowi interesenci przy budowie niektórych kolei lokalnych n. p. Łupków-Cisna, Trzebinia-Skawce, Delatyn-Stefanówka, ale nieco więcej, niż uzyskano od interesentów przy budowie kolei Chabówka-Zakopane i Przeworsk-Dynów. Również nie można zapoznawać tej okoliczności, że dzięki bardzo znacznemu udziałowi państwa w kosztach budowy tej kolei udział kraju jest nierównie niższy niż przy budowie innych kolei lokalnych. Udział kraju bowiem w budowie dawniejszych kolei lokalnych wynosił dwie trzecie części ogólnej sumy kosztów a nawet nieco więcej, później zniżył się, ale nie wynosił przy budowie żadnej kolei lokalnej tylko $13\frac{1}{2}\%$, jak uchwalił Wysoki Sejm dla tej kolei.

Aleg. Dla cyfrowej ilustracji finansowego współdziałania państwa, kraju i interesentów miejscowych w budowie kolei lokalnych dołącza $\%$. Komisja kolejowa zestawienie tych kosztów przedłożone przez depart. IV. Wydziału krajowego w sprawozdaniu z czynności.

W uwzględnieniu okoliczności powyższych, tudzież dla przyspieszenia budowy owej ważnej kolei lokalnej, która może dać na wiosnę r. 1905 po tak niepomyślnym roku bieżącym, obfitującym w klęski elementarne, zarobek licznej biednej ludności, nakoniec nie chcąc na kraj ściągać nawet pozorów odpowiedzialności na wypadek, gdyby budowa tej linii kolejowej, najdłuższej z wszystkich kolei lokalnych dotychczas przez kraj budowanych lub subwencyonowanych, o rozległej sferze ciężaenia, wynoszącej wedle obliczenia c. k. Rządu 270.000 hektarów, miała być udaremnioną, postanowiła Komisja kolejowa zaproponować Wysokiemu Sejmowi podwyższenie udziału kraju w kosztach budowy jeszcze o 50.000 K, pozostawiając pokrycie reszty w kwocie 26.000 K interesentom.

Podwyższony udział kraju o 50.000 K znajdzie pokrycie w aktywach funduszu kolejowego, wynoszących 2,240.292 K (nie licząc kolei lokalnej z Tarnowa do Szczucina, dla której Komisja kolejowa wnosi w osobnym sprawozdaniu gwarancję dochodów po 4% od pożyczki pierwszeństwa w kwocie dwóch milionów K).

Komisja kolejowa więc wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sejm zmienia uchwały powzięte na posiedzeniu dnia 29. października 1903 w sprawie poparcia budowy kolei lokalnej Lwów-Podhajce i ustala je w następujący sposób:

I. Sejm upoważnia Wydział krajowy do objęcia imieniem kraju akcyi pierwszeństwa przyszłego towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej Lwów-Podhajce w sumie nie przekraczającej kwoty 2,150.000 t. j. dwóch milionów sto pięćdziesiąt tysięcy koron przez wpłatę za nie w pełnej imiennej wartości z zasobów krajowego funduszu kolejowego, a to pod warunkami:

1. że interesenci miejscowi wpłacą na akcyje zakładowe tego towarzystwa przynajmniej kwotę 1,350.000 t. j. milion trzysta pięćdziesiąt tysięcy koron,

2. że wpłata na akcyje pierwszeństwa, które kraj obejmie, nastąpi wtenczas, gdy interesenci miejscowi uiszczą gotówką wpłatę na akcyje zakładowe, a od gwarantujących ciał autonomicznych ich ewentualne zobowiązania gwarancyjne, oprocentowania i umorzenia pewnej części zakładowego kapitału akcyjnego będą prawnie zabezpieczone,

3. że warunki koncesyjne i postanowienia statutu przyszłego Towarzystwa akcyjnego co do porządku użycia dochodów kolei, ułożone będą w porozumieniu i przy współudziale Wydziału krajowego,

4. że Wydziałowi krajowemu będzie zapewniony odpowiedni udział w zarządzie towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej Lwów-Podhajce, i

5. że budowa tej kolei, jakoteż dostawy dla tej kolei i t. p. będą rozdane o ile możności w porozumieniu z Wydziałem krajowym i o ile możności z uwzględnieniem sił i dostawców krajowych, a w szczególności budowa kolei przeprowadzona będzie za zasadzie ograniczonego lub publicznego zaproszenia do złożenia ofert

II. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zawarcia imieniem kraju z koncesyonaryuszami kolei lokalnej Lwów-Podhajce umowy spółkowej, w której będą zastrzeżone wszystkie powyżej wymienione warunki udziału kraju w kapitale budowy tej kolei i w której będzie ustanowiony sposób i terminu wpłaty tego udziału.

III. Sejm upoważnia Wydział krajowy, aby w razie potrzeby zaciągnął w Banku krajowym lub też w innym zakładzie finansowym pożyczkę w wysokości potrzebnej do wpłaty w pełnej imiennej wartości na akcje pierwszeństwa kolei lokalnej Lwów-Podhajce, które ma objąć kraj w sumie nie przekraczającej kwoty 2,150.000 koron (ustęp I.) i aby roczne raty na oprocentowanie najwyżej po 4 od sta i umorzenie tej pożyczki najdalej do końca r. 1968 wraz z bankowym dodatkiem administracyjnym pokrywał z dochodów krajowego funduszu kolejowego.

IV. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty przez ciała autonomiczne na akcje zakładowe, przyjąć ich gwarancję oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału akcyjnego zakładowego, upoważnia Sejm Wydział krajowy do objęcia zrealizowania tej gwarancji i pokrycia tem spowodowanego wydatku z zasobów krajowego funduszu kolejowego lub z funduszy uzyskanych przez zaciągnięcie na ten cel pożyczki. Dla zabezpieczenia funduszu krajowego od wszelkich strat z tego powodu, zawrze wprzód Wydział krajowy stosowne umowy z gwarantującymi ciałami autonomicznymi.

V. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by przy ustaleniu trasy projektowanej kolei Lwowsko-Podhajeckiej poparł interesa m. Lwowa, o ile to będzie zgodnem z interesami finansowymi i ekonomicznymi kraju.

Przewodniczący:

Zaleski.

Sprawozdawca:

Głabiński.

Zestawienie

kosztów budowy kolei lokalnych, będących w ruchu, popartych przez kraj na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1898 Dz. u. k. Nr. 42 i stosunku udziałów w kapitale budowy.

Nazwa kolei lokalnej	Dzień otwarcia ruchu	Długość budowlana linii Km.	Kapitał zakładowy	Kapitał budowy na 1 kilometr	Udział w kapitale budowy														
					k r a j u					p a ń s t w a					i n t e r e s e n t ó w l o k a l n y c h				
					pożyczka pierwszeństwa przez kraj	w akcyjach pierwszeństwa	zakładach	w akcyjach pierwszeństwa	w akcyjach zakładowych	w akcyjach pierwszeństwa	w akcyjach zakładowych	w funduszu bez-zwrotnym	w akcyjach zakładowych	w akcyjach pierwszeństwa	w akcyjach zakładowych	w funduszu bez-zwrotnym	kraju	państwa	interesentów
Borki wielkie-Grzymałów	12/8 1897	32.638	1,800.000	55,150	1,200.000	—	—	—	420.000	—	180.000	—	66·67%	23·33%	10·00%	66·67%	23·33%	10·00%	
Łupków-Cisna	22/1 1898	24.941	1,580.000	63,949	—	1,050.000	—	—	—	60.000	470.000	—	66·46%	—	33·65%	66·46%	—	33·65%	
Trzebinia-Skawce	15/6 1899	59.783	6,928.800	115,900	a) 3,320.000 b) 720.000	266.000	—	1,148,800	634.000	840.000	—	62·13%	16·59%	21·27%	62·13%	16·59%	21·27%		
Chabówka-Zakopane	25/10 1899	43.284	5,800.000	133,999	2,260.000	—	470.000	2,600.000	470.000	—	—	39·00%	52·80%	8·20%	39·00%	52·80%	8·20%		
Delatyn-Kolomyja-Stefanówka	18/10 1899	111.977	9,184.000	82,017	a) 5,200.000 b) 900.000	—	—	1,214.800	—	1,869.200	—	66·42%	13·23%	20·35%	66·42%	13·23%	20·35%		
Piła-Jaworzno	27/10 1900	25.087	1,909.000	76,091	a) 928.000 b) 380.000	—	—	364.800	—	257.200	29.000	65·89%	19·91%	15·00%	65·89%	19·91%	15·00%		
R a z e m		297.710	27,201.800	91,970	14,858.000	1,316.000	—	470.000	5,748.400	1,164.000	8,616.400	29.000	59·46%	22·86%	17·68%	59·46%	22·86%	17·68%	
					16,174.000			6,218.400		4,809.400									

Ponadto przyczynił się kraj do budowy c. k. kolei państwowych Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadów bezzwrotnym dodatkiem w wysokości 2,500.000 koron, oraz przejął akcje zakładowe kolei lokalnej Kraków-Koomyrzów w nominalnej wartości 200.000 koron, a kolei lokalnej Lwów-Jaworów w nominalnej wartości 300.000 koron.