

Aleg 147

Sprawozdanie

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

Wysoki Sejmie!

W dniu 15. Lutego 1897 roku powziął Wysoki Sejm uchwałę następującą:

»Upoważnia się Wydział krajowy, w razie, gdyby badania techniczne i komercyjne planów kolei Przeworsk - Bachórz (Dynów) wydały rezultat, obiecujący opłacalność gwarantowanej przez kraj pożyczki, i gdyby interesenci i państwo zapewnili pokrycie jednej trzeciej części kosztów w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Nr. 42 Dz. u. kraj., udzielił imieniem kraju gwarancyi 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«.

Wydział krajowy sprawozdaniem z dnia 25. stycznia 1898 r. LW. 5164/98 (Aleg. 175), z powodów w temże sprawozdaniu przedstawionych, przedłożył Wysokiemu Sejmowi wniosek do zmiany i uzupełnienia pomienionej uchwały z dnia 15. lutego 1897 roku.

Wysoki Sejm, jeszcze przed załatwieniem powołanego sprawozdania Wydziału krajowego, uchwałą z dnia 29. stycznia 1898 r. wezwał Wydział krajowy, «aby o ile możliwości przyspieszył akcję budowy kolei Przeworsk - Bachórz«.

Wreszcie, w załatwieniu powołanego sprawozdania Wydziału krajowego, Wysoki Sejm, w myśl sprawozdania komisji kolejowej z dnia 17. lutego 1898 r. L. S. 1858/98 (Aleg. 256 do sprawozdań stenograficznych), motywowanego głównie niedostateczną dotacją krajowego funduszu kolejowego, nie uchwalił wprawdzie przedłożonego przez Wydział krajowy wniosku, lecz powziął w dniu 19. Lutego 1898 roku uchwałę następującą:

»Poleca się Wydziałowi krajowemu przeprowadzenie dalszych pertraktacyi z Rządem i ze stronami interesowanymi w celu zabezpieczenia $\frac{1}{3}$ części kosztów budowy kolei lokalnej Przeworsk - Bachórz, preliminowanych na kwotę maksymalną 2,700.000 zł. i przedłożenie wniosków co do udziału kraju, jak tylko stan funduszu kolejowego na to dozwalać będzie«.

Równocześnie polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu »przedstawić na «przyszłej sesji wnioski co do rozmiarów i co do chwili dalszego podwyższenia dotacyi «kolejowej».

Temu ostatniemu poleceniu uczynił już Wydział krajowy zadość sprawozdaniem z dnia 16. grudnia 1898 LW. 77.782/98 (Aleg. 70 do sprawozdań stenograficznych) w przedmiocie podwyższenia rocznej dotacyi na cele popierania kolei żelaznych niższego rzędu.

W wykonaniu zaś pierwszego wyżej zacytowanego polecenia, przedkłada Wydział krajowy niniejsze sprawozdanie.

Wdrożone dalsze rokowania z c. k. Administracją państwa i z interesentami miejscowymi o zapewnienie dostarczenia jednej trzeciej części imiennego kapitału zakładowego, oparte na tym prowizorycznym kosztorysie, który służył za podstawę sprawozdaniu Wydziału krajowego z dnia 25 stycznia 1898 r. LW. 5164/98 (Aleg. 175) — zrazu natrafiły na takie trudności, które groziły zakwestyonowaniem całej sprawy.

Odezwą bowiem z dnia 26. września 1898 r. L. 44.476/2 c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z c. k. Ministerstwem skarbu, mimo poparcia Koła polskiego w Wiedniu, odmówiło wyjednania wykazanego przez Wydział krajowy jako potrzebne podwyższenia udziału państwa ponad pierwotnie przyrzeczoną sumę 500.000 złotych (w czterech rocznych równych ratach po 100.000 złotych płatną), odmowę tę motywując znacznymi ofiarami przyznanymi w ostatnich czasach na poparcie budowy kolei lokalnych, a nadto zaznaczając, że wprawdzie nie zapoznaje się ekonomicznego znaczenia tej projektowanej kolei, lecz że ze stosunkowo nieznacznego przyczynienia się interesentów wynikałoby, iż miejscowe czynniki nie mają dość silnego interesu w doprowadzeniu tej kolei do skutku. Ta ostatnia uwaga c. k. Ministerstwa kolei żelaznych była tem dziwniejszą, iż już poprzednio Wydział krajowy obszernie wyluszczył ogólne i szczególne przyczyny, dla których przyczynienie się interesentów miejscowych nie może być wyższem. Jakoż wynikiem dalszych z interesantami rokowań było, iż ich przyczynienia się nie można przyjąć w wyższej kwocie niż 150.000 złotych.

Jednakże dalsze przedstawienia Wydziału krajowego do c. k. Ministerstwa kolei żelaznych, na instancję Wydziału krajowego silnie u tegoż i u c. k. Ministerstwa skarbu poparte przez Koło polskie w Wiedniu, odniosły wreszcie pożądaný skutek, gdyż odezwą z dnia 31. stycznia 1899 r. L. 4237/2 c. k. Ministerstwo kolei żelaznych na podstawie osiągniętego z c. k. Ministerstwem skarbu porozumienia, zawiadomiło Wydział krajowy, iż c. k. Administracja państwa z uwagi na przedstawione okoliczności skłonna jest przyznać wyjątkowo podwyższoną do kwoty zł. w. a. 700.000 subwencję państwa, z zastrzeżeniem uzyskania w stosownym czasie upoważnienia w drodze konstytucyjnej. Gdy zaś w odezwie tej nie uczyniono zastrzeżenia, iżby rzeczona subwencya płatną być miała w ratach kilkuletnich, przeto byłaby ona do zarachowania w pełnej cyfrze do kapitału imiennego.

Udział państwa w powyższej wysokości, łącznie z udziałami interesentów miejscowych w kwocie zł. w. a. 150.000, dając jedną trzecią część wykazanego poniżej jako potrzebny kapitału imiennego w sumie zł. w. a. 2,550.000, czyniłby zatem zadość warunkowi ustawą krajową z dnia 17. lipca 1893 r. Dz. ust. kraj. Nr. 42 wymaganemu dla finansowego przez kraj poparcia do wysokości $\frac{2}{3}$ części kapitału imiennego.

Wspomniana cyfra zł. w. a. 2,550.000 potrzebnego kapitału imiennego, opiera się na kosztorysie wykazującym potrzebę kapitału rzeczywistego w sumie zł. w. a. 2,490.000, i różni się od przyjętej w zeszłorocznem sprawozdaniu Wydziału krajowego z dnia 25. stycznia 1898 r. LW. 5.164/98 (Aleg. 175) cyfry zł. w. a. 2,700.000 z tego powodu, iż ta ostatnia opierała się — jak to w temże sprawozdaniu wyraźnie było

zaznaczonem, na kosztorysie prowizorycznym, nie opartym na projekcie szczegółowym wówczas jeszcze nie ukończonym, z przeczności więc kosztorys zestawiony był na wyższą kwotę.

Kosztorys opracowany później na podstawie projektu szczegółowego jest niższy. Ze sprawą atoli kosztorysu mogącego być przyjętym za podstawę finansowego poparcia przez kraj, wiąże się zasadniczo kwestya żądań stawianych przez c. k. Administracyę austriackich kolei państwowych co do połączenia projektowanej kolei lokalnej Przeworsk-Bachórz ze szlakiem Lwów-Kraków c. k. austr. kolei państwowych, względnie ze stacją Przeworsk.

Zamiast projektowanego przez krajowe biuro kolejowe, celami i zadaniami kolei lokalnej jedynie wskazanego połączenia ze stacją Przeworsk po prawej, to jest południowej stronie szlaku Kraków-Lwów, c. k. Administracya austriackich kolei państwowych żąda połączenia po lewej, to jest północnej stronie tego szlaku, a to w celach dogodniejszego połączenia projektowanej kolei Przeworsk - Bachórz z budującą się koleją Przeworsk - Rozwadów, położoną od północnej strony wymienionej stacji Przeworsk, oraz uzyskania dogodniejszych stosunków dla prowadzenia ruchu na samej stacji Przeworsk, mając na oku zwłaszcza wymagania ruchu wojskowego.

Takie »północne« złączenie, wymagające przedłużenia trasy kolei Przeworsk-Bachórz o 1.660 metrów, tudzież budowy 6 metrów wysokiego przejazdu górą ponad dwutorowy szlak Kraków-Lwów, nie tylko podniosłoby koszta budowy kolei lokalnej Przeworsk-Bachórz o kwotę około 110.000 zł. w. a., lecz nadto powiększałoby stale jej koszta ruchu i konserwacyi; — zamiast przeto być dla niej pod jakim bądź względem pożytecznym, przynosiłoby jej trwałą szkodę. Z obu zatem pomienionych powodów byłoby przeciwnem ustawie krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. Dz. u. kraj. Nr. 42, która w §. 3 postanawia: »Kraj o tyle tylko ma się przyczyniać do finansowego poparcia budowy niższorzędnych kolei, o ile będzie potrzeba zapewnienia funduszków na przeprowadzenie takiej budowy kolei, jakiej wymagać będzie regularny ruch zastosowany do wymogów miejscowych stosunków ekonomicznych«.

Opierając się na tem zasadniczem postanowieniu ustawy, a mając na uwadze, iż żądany przez c. k. Administracyę kolei państwowych sposób złączenia kolei Przeworsk-Bachórz w stacji Przeworsk nie jest spowodowany potrzebami wynikającymi z wymagań stosunków ekonomicznych projektowanej kolei Przeworsk-Bachórz, lecz potrzebami obcymi celom i zadaniam kolei lokalnej, Wydział krajowy, przy sposobności odbytej w dniu 25. października 1898 r. reambulacyi projektu rozszerzenia stacji Przeworsk, wypracowanego przez organa c. k. kolei państwowych z powodu nastąpić mającego złączenia kolei Przeworsk-Rozwadów i Przeworsk-Bachórz z tą stacją, wniósł przez swego delegata protest przeciw opisanemu wyżej projektowi złączenia.

Protest ten nie został uwzględniony przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, a odnośny reskrypt tegoż z dnia 24. stycznia 1899 r. L. 53.063/18 ex 1898, udzielony w odpisie Wydziałowi krajowemu, powołuje się na dawniejszy reskrypt tegoż c. k. Ministerstwa z dnia 17. lipca 1898 r. L. 15.980, którem zakwestyonowane złączenie już zostało zadecydowane. Reskrypt ten oznacza zarazem na kwotę zł. w. a. 56.000 ponieść się mający przez kolej lokalną Przeworsk-Bachórz udział w kosztach rozszerzenia i przeistoczenia stacji Przeworsk włącznie z połową kosztów budowy mostku dla przechodu ponad stacją (Uebergangssteg).

Taki udział kolei lokalnej w kosztach rozszerzenia i przeistoczenia stacji złączenia byłby znacznie oddalony od ułatwień, jakie dopuszcza punkt 3. Art. IX. ustawy państwowej o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895 dopuszczający bezpłatnego wykonania robót złączenia ze strony c. k. Zarządu kolei państwowych, a w każdym razie byłby przeciwny tym w ogóle między Wydziałem krajo-

wym a c. k. Administracją państwa ułożonym i dotychczas w warunkach koncesyjnych dla wszystkich z finansowem poparciem kraju budowanych kolejach lokalnych przyjętym zasadom, iż odnośnie do stacyi złączenia należących do c. k. kolei państwowych, kolej lokalna ponosić ma tylko koszta takich rozszerzeń, urządzeń i przeistoczeń, które są potrzebne dla wjazdu i wyjazdu ze stacyi pociągów kolei lokalnej, oraz koszta takich instalacyi, które służą wyłącznie dla celów kolei lokalnej.

Wydział krajowy nie mógł przeto w kosztorysie kolei Przeworsk-Bachórz przyjąć również żądanego przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w kwocie zł. w. a. 56.000 udziału w kosztach rozszerzenia i przeistoczenia stacyi Przeworsk, mieszczących w sobie także koszta, bądź wcale, bądź nie wynikające bezpośrednio z celów i potrzeb kolei lokalnej, dla których wystarczającą jest zupełnie wstawiona do kosztorysu na koszta złączenia ze stacją Przeworsk, kwota zł. w. a. 35.000.

Tak z uwzględnieniem zasadniczego stanowiska Wydziału krajowego sporządzony kosztorys, przy trasie wynoszącej km. 41.660, wykazuje potrzebę:

Kapitału rzeczywistego wraz z procentami interkalarnymi i funduszem rezerwowym		2,490.000 zł. w. a.
Kapitał imienny przeto — zaokrąglając go również, a przy pożyczce pierwszeństwa, w wysokości $\frac{2}{3}$ części kapitału imiennego liczonej, przyjmując stratę kursową i inne koszta realizacji po 3·3% — musiałby wynosić sumę		2,550.000 »
której sfinansowanie, w razie zagwarantowania pożyczki pierwszeństwa przez kraj, przedstawiałoby się jak następuje:		
Zł. w. a. 700.000 dostarczy państwo	} łącznie $\frac{1}{3}$ część w pełnej imiennej wartości	850.000 »
» » » 150.000 dostarczą interesenci		
» » » 1,700.000 pożyczka pierwszeństwa ($\frac{2}{3}$) za strąceniem na stratę kursową i inne koszta realizacji po 3·3%		
		<u>1,643.900 »</u>
Zł. w. a. 2,550.000 kapitał imienny; — kapitał rzeczywisty		2,493.900 zł. w. a.

Pożyczka pierwszeństwa wynosiłaby zatem o zł. w. a. 100.000 mniej, niż cyfra pożyczki, którą Wysoki Sejm już uchwałą swoją z dnia 15. lutego 1897 r., upoważnił Wydział krajowy zagwarantować imieniem kraju.

Z tego danego sobie upoważnienia Wydział krajowy nie mógłby zrobić użytku nie tylko dlatego, iż wykonanie jego byłoby możliwem dopiero po podwyższeniu przez Wysoki Sejm rocznej dotacyi krajowego funduszu kolejowego, lecz również z powodu potrzeby tak rzeczowych jak i formalnych zmian i uzupełnień onej uchwały, potrzeby wyłuszczonej już w zeszlorocznem sprawozdaniu Wydziału krajowego z dnia 25. stycznia 1898 r. LW. 5,164.

Zastrzeżonego powołaną uchwałą Wysokiego Sejmu warunku wykazania rentowności obiecującej oprocentowanie całej przez kraj gwarantować się mającej pożyczki, nie mógłby Wydział krajowy przyjąć na swoją odpowiedzialność wobec kosztów eksploatacyi preliminowanych dotychczas na innych krajowych kolejach lokalnych przez zarząd c. k. kolei państwowych, a których wysokość obala całe założenie, na podstawie którego akcyja krajowa na tem polu wogóle podjęta została, o czem już Wydział krajowy zdawał Wysokiemu Sejmowi sprawę w różnych sprawozdaniach, i co również Komisya kolejowa w sprawozdaniu z dnia 17. lutego 1898 r. Ls. 1858 (**Allegat 256**) bliższemu poddała rozbiorowi.

Jeśliby okazane już najlepsze w tej mierze intencye i dobra wola c. k. Ministerstwa kolei żelaznych dały konkretne wyniki, to spodziewane zmniejszenie kosztów eksplo-

atacyjnych czyniłoby prawie zupełnie możliwem oprocentowanie gwarantowanej przez kraj części ($\frac{2}{3}$) kapitału.

W tylokrotnie tu już powołanem zeszłorocznem sprawozdaniu Wydziału krajowego podany został ze spodziewanego ruchu obliczony według taryf nader umiarkowanych łączny spodziewany dochód w kwocie 117.100 zł. w. a.

Jeżeliby koszta eksploatacyjne nie przekraczały kwoty zł. w. a. 1.200 na 1 km., co w stosunku do preliminowanego ruchu nie jest niemożliwem, to na 41.660 km. wynosiłyby 50.000 »
 a przewyżka dochodów nad te koszta czyniłaby 67.100 zł. w. a.
 podczas gdy raty oprocentowania i umorzenia od pożyczki pierwszeństwa w sumie zł. w. a. 1.700.000 po 4.35% wynosiłyby 75.850 »

Nie jest wykluczonem jednakże zapewnienie takiego powiększenia preliminowanego dochodu przez ustanowienie nieco wyższych taryf, któreby dało zupełne pokrycie rat pożyczki, a nie jest to wykluczonem dlatego, że (vide zeszłoroczne sprawozdanie) preliminowana cyfra dochodu obliczoną była, przyjmując dla towarów najważniejszych na tej linii taryfę tylko o 10% wyższą od stopy jednostkowej kolei państwowych, dla niektórych taryfę taką samą jak na kolejach państwowych, a dla innych stopę jednostkową o 10% niższą niż na kolei Lwowsko-Belzeckiej.

Nie można także, zdaniem Wydziału krajowego, nie liczyć się z niewątpliwym znacznym na projektowanej kolei Przeworsk-Bachórz wzrostem ruchu w razie jej przedłużenia do Sanoka, które nie jest przypuszczeniem tylko, lecz którego urzeczywistnienie w czasie nawet niedalekim ma za sobą dane realne, a które, o ileby nastąpiło bez udziału kraju, uchylałoby już niewątpliwie potrzebę dopłat gwarancyjnych kraju do kolei Przeworsk-Bachórz.

Z tych wszystkich powodów Wydział krajowy sądzi, iż Wysoki Sejm zechce uznać, że warunkom uchwały sejmowej z dnia 15. lutego 1897 r. w dostatecznej mierze zadość uczyniono.

Część kapitału dostarczyć się mająca przez interesentów miejscowych, acz sama przez się stosunkowo niewielka, jednakże w stosunkach naszego kraju, a danej okolicy specjalnie, nie dałaby się w całości zapewnić bez ułatwienia przez kraj jej sfinansowania.

Takie ułatwienie, przez przyjęcie gwarancyi interesentów za oprocentowanie i umorzenie części kapitału, było dotychczas za uchwałami Wysokiego Sejmu przyznawane związkom autonomicznym. Wydział krajowy sądzi, iż w razie niemożności interesentów prywatnych dostarczenia gotowego kapitału, mógłoby to ułatwienie wyjątkowo być przyznawanem także interesentom prywatnym.

Ustawa krajowa z dnia 17. lipca 1893 r. Dz. u. kraj. Nr. 42 (§. 2 ustęp ostatni) nie wyklucza ich od możności ofiarowania takiej gwarancyi w miejsce dostarczenia części kapitału, i na to się wielu powołuje.

Mogłaby oczywiście taka gwarancya dopuszczalną być tylko przy wpisaniu w hipotece majątku interesenta ze wszelkimi najostrejszymi rygorami prawnymi, i tylko przy pupilarnem bezpieczeństwie. Za miarę do ocenienia pupilarnego bezpieczeństwa mógłby zdaniem Wydziału krajowego przyjętym być szacunek Towarzystwa kredytowego ziemskiego lub Banku krajowego, mianowicie szacunek, który służył za podstawę do udzielenia pożyczki, a który, bywając w regule niższym od szacunku sądowego, wydaje się odpowiedniejszym pod względem bezpieczeństwa.

Ze względu zaś na to, iż celem gwarancyi jest budowa kolei, której dojscie do skutku podnosi znacznie wartość majątku zabezpieczającego gwarancyę, — bezpieczeństwo tejże będzie w rzeczywistości znacznie większem, niż ta pupilarność, która była oparta na szacunku poprzednim, przez co zdaje się wykluczona możność takich znanych

wypadków, iż przez liczne zaległości ratalne ciężarów poprzedzających znika bezpieczeństwo pupilarne, a to tem bardziej, gdy nowa procedura cywilna, zapewniając szybką egzekucję, nie dopuszcza tak licznych jak dawniej zaległości.

Od pilnowania zaś płynności rat gwarancyjnych, — wprawdzie nader kłopotliwego — Wydział krajowy uchylać się nie może.

O ileby po bliższem w każdym wypadku zbadaniu okazało się, iż gwarancya interesentów 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 dopowiednią część akcji zakładowych kolei Przeworsk — Bachórz (Dynów). Celem zaś wpłaty tak objętych akcji zachodziłaby potrzeba, iżby Wysoki Sejm upoważnił Wydział krajowy do pokrycia jej na razie z zasobów 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 roku 1968, w wysokości takiej, jaka będzie potrzebna.

W myśl powyższego sprawozdania Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy:

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

Aleg.

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

Lwów dnia 3. marca 1899 r.

Marszałek krajowy:

St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Antoni Jaxa 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 interesa 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 niż do końca roku 1968, gwarancyi dochodu równającego się oprocentowaniu po cztery od sta (4^{0/0}) i umorzeniu prawidłowemu pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesyonariusza w wysokości nie przewyższającej sumy 1,700,000 zł. w. a., wyraźnie miliona siedmkroć sto tysięcy złotych waluty austriackiej, i mającej zapewnione zrealizowanie po kursie nie niższym od tego, jaki ustanowi Wydział krajowy. Upoważnienie to czyni się nadto zależnem od następujących warunków:

a) że kapitał imienny tej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż 2,550.000 zł. w. a., wyraźnie dwa miliony pięćsetpięćdziesiąt 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 przez państwo w sumie co najmniej zł. w. a. 700.000 (siedmkroć sto tysięcy), a przez interesentów miejscowych w sumie co najmniej zł. w. a. 150.000 (sto pięćdziesiąt tysięcy), i do tych akcji nie będzie przywiązaniem prawo pohierania procentów interkalarnych przez czas budowy.

III. Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia z koncesyonariuszem kolei pomienionej kontraktu gwarancyjnego, w którym oprócz poszczególnych postanowień zawartych powyżej, mają być zastrzeżone następujące postanowienia ogólne:

a) warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone będą w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesioną;

b) co do eksploatacyi przeprowadzi Wydział krajowy, [w myśl postanowień §. 7. i 12. powołanej już ustawy krajowej, rokowania celem porozumienia się z c. k. Administracją kolei państwowych o objęcie zarządu wymienionych linii z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grud-

nia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) o kolejach lokalnych. Jeżeli porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przyszłoby do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tych kolejach zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego:

c) ma być Wydziałowi krajowemu zapewniony należyty wpływ na ustanowienie taryf przewozowych, oraz w myśl §§. 5. i 6. ustawy z dnia 17. lipca 1893 r. Dz. u. kr. Nr. 42. wystarczająca kontrola nad sporządzeniem projektu szczegółowego budowy, tudzież kontrola podczas trwania budowy kolei i przy jej odbiorze;

d) statuta mające się przedłożyć Rządowi co do założenia Towarzystwa akcyjnego dla tej kolei będą ułożone w porozumieniu z Wydziałem krajowym tak, ażeby zapewnić dla kraju należyty wpływ w radzie zawiadowczej Towarzystwa.

e) sporządzony będzie plan finansowy, zawierający, oprócz rat rocznych na oprocentowanie i umorzenie gwarantowanej pożyczki pierwszeństwa, także plan oprocentowania akcji nie wyżej niż po 4% i umorzenia w okresie wynikającym z koncesyi. Z dochodów kolejowych mają być opłacane wydatki w następującym porządku pierwszeństwa: naprzód koszta ruchu i koszta administracyi Towarzystwa; dalsze nadwyżki dochodu mają służyć w pierwszym rzędzie na pokrycie rat rocznych pożyczki gwarantowanej przez kraj, a w dalszym rzędzie na oprocentowanie po 4% i umorzenie akcji zakładowych. Dalsza nadwyżka dochodów ma służyć na zwrot dopłat ewentualnie przez fundusz krajowy z tytułu gwarancyi uczynionych, przyczem się postanawia, że od dopłat tych nie liczy się odsetek. Dopiero do pokrycia wszelkich dawniejszych dopłat może nadwyżka dochodów być użytą na korzyść właścicieli akcji zakładowych, tak, ażeby one przynosiły oprocentowanie wyższe niż 4% objęte planem umorzenia.

IV. Przyznanie gwarancyi określonej pod p. II. czyni Sejm nadto zależnem od warunku, iż w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacyi przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) takie ulgi, ułatwienia i korzyści, jakie Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia tej kolei odpowiedniej rentowności.

V. Na pokrycie ewentualnej zapłaty lub dopłaty zagwarantować się mającego jak pod p. II. dochodu służy krajowy fundusz kolejowy, utworzony uchwałą sejmową z dnia 13. lutego 1894 roku, zatwierdzoną Najwyższem postanowieniem z d. 24. czerwca 1894., a dodatkowo udotowany uchwałą sejmową z dnia 1899 r.

VI. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba, zamiast wpłaty akcji zakładowych tej kolei przez interesentów, przyjmując ich gwarancyę oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału zakładowego, 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 wpisie hipotecznym, przedstawiającym bezpieczeństwo pupilarne, stwierdzone uznaniem przez Wydział krajowy szacunkiem przedmiotu hipoteki.

VII. Celem refundowania krajowemu funduszowi kolejowemu wydatku pod p. VI, przewidzianego, upoważnia się Wydział krajowy do zaciągnięcia na ten cel imieniem kraju z terminem umorzenia najdalej do końca r. 1968 czteroprocentowej (4%) pożyczki w takiej wysokości, jaka z uwzględnieniem osiągniętego kursu okaże się potrzebną na pokrycie pomienionego wydatku.