L. s. 1881/1899.

Aleg. 191

Sprawozdanie

komisyi kolejowej o sprawozdaniu Wydziału kraj. w przedmiocie powiększenia kapitału akcyjnego kolei miejscowej Łupków-Cisna.

Wysoki Sejmie!

Linia kolejowa Łupków-Cisna jest pod względem technicznym pierwszą w kraju koleją typu wązkotorowego. Toteż przy jej budowie stawiano pierwsze kroki na polu doświadczeń w tego rodzaju przedsiębiorstwach. Inne kraje cieszą się już od dawna korzyściami wynikającemi z całych sieci takich torów, stanowiący łącznik handlowy między zakątkami produkcyjnymi i głównymi przewodami handlu światowego. U nas jednak o wzór było trudno, gdyż z wyjątkiem jednym i jedynym wyż wymienionej linii Wysoki c. k. Rząd zawsze i stanowczo odmawiał koncesyi na budowę kolei wązkotorowych. Toteż dziwić się nie można, że brak lub też niewystarczające doświadczenie na szosach nieswojskich spowodować mogło niedostateczne obliczenie kosztów budowy i inwentarzy zapewniających zamierzone korzyści. Linia ta zbudowaną została głównie w celu podniesienia kultury krajowej, a to przez zużytkowanie znacznych obszarów starodrzewia, które bez utworzenia łatwej komunikacyi dla wywozu skarbów w nich zawartych, musiałyby bez korzyści dla ogółu a z największą niekorzyścią dla właścicieli stać się materyałem martwym i zmarnowanym dla gospodarstwa krajowego. Biorąc pod rozwagę słuszną pobudkę do utworzenia komunikacyi z jednej — a okoliczności spowodowane brakiem dostatecznego doświadczenia z drugiej strony, łatwo przychodzi uznać uzasadnienie dla prośby akcyjnego towarzystwa kolei lokalnej Łupków-Cisna, które w petycyi wystosowanej do Wysokiego Sejmu prosi o pozwolenie na powiększenie kapitału akcyjnego o 90.000 zł.

Motywa przytoczone w podaniu a poparte sprawozdaniem Wydziału krajowego są uzasadnione częścią koniecznością pokrycia już poczynionych wydatków na rekonstrukcyę lub niezbędne uzupełnienie parku kolejowego; częścią zaś nieodzowną potrzebą nowych inwestycyi, od których prawidłowy ruch i właściwe zużytkowanie a tem samem odpowiednie oprocentowanie i amortyzacya złożonego kapitału zależą. Głównem zadaniem tej linii kolejowej jest przewóz tartych materyałów drzewnych, dla których transportu po-

trzebne są wagony w konstrukcyi odpowiadającej wymogom wyrobów miejscowych. Nieprzewidziana przy sprawianiu parku kolejowego potrzeba wagonów zastosowanych do tych wymogów przemysłu drzewnego, pobudzonego do życia otwarciem tej linii, zmusza ją do sprawienia sześciu wagonów towarowych, któreby odpowiadały warunkom korzystnego przewozu materyałów tartych, wyrabianych w tej okolicy w myśl teraźniejszych żądań konsumenta przeważnie w długości 6 metrów. Takich wagonów niema; zachodzi więc nagląca potrzeba ich sprawienia.

Dalej zachodzi równie konieczna potrzeba założenia na stacyi Nowy Łupków składowiska, któreby umożliwiło przemysłowcom deponowanie swych zapasów w miejscu, z którego wysełaneby były bez zwłoki główną linią kolejową do miejsc odbytu w najwłaściwszych chwilach zamówienia. Składowisko powinno być zaopatrzone w przyrząd ułatwiający przeładowywanie towarów z wozów wązkotorowych na normalne, czego dotąd niema.

Jako dalsze uzasadnione żądania uważać należy potrzebę sprawienia wagi pomostowej dla ważenia wagonów wązkotorowych, rekonstrukcyę wadliwie zbudowanych wagonów, sprawienie trzeciej lokomotywy, uzupełnienie i poprawę w poszczególnych obiektach budowlanych, budowę drogi dojazdowej i t. p.

Oto braki, na których pokrycie pieniądze są nieodzownie potrzebne, ponieważ kapitał pierwotnie niedostatecznie obliczony, nie wystarcza a rentowność tej linii kolejowej dopiero po zaspokojeniu tych koniecznych wkładów zapewnioną być może. Komisya kolejowa nie może też odmówić podstawy wniesionej petycyi, która tem więcej na uwzględnienie zasługuje, ileże Wydział krajowy będący imieniem kraju najgłówniejszym tej linii kolejowej akcyonaryuszem, uznaje również konieczną potrzebę dostarczenia środków na wyż wymienione inwestycye i uzupełnienie braków, jako warunek jej rentowności. — A gdy o rentowności mowa, nie podobna uchylić się od uwagi, że administracya kolei Państwowych, która na podstawie odnośnych postanowień koncesyi objęła zarząd, jest nazbyt kosztowną, bo do tej linii wązkotorowej, o charakterze czysto lokalnym a tem samem o znacznie skromniejszych wymaganiach, zastosowano zasady administracyjne używane przy kolejach głównych. — Zmiana odpowiadająca warunkom tego typu kolejowego jak linia Łupków - Cisna jest w interesie rentowności nieuniknioną koniecznością i w niej leży powód skłaniający komisyę kolejową do przedłożenia wniosku, wzywającego Wydział krajowy, by w myśl przeszłorocznej przez Wysoki Sejm powziętej uchwały z dnia 14 lutego 1898, znajdującej dalsze uzasadnienie w wniosku przez komisyę kolejową w sprawozdaniu o sprawach kolejowych Wysokiemu Sejmowi obecnie do zatwierdzenia przedłożonym, tem rychlej i z całą usilnością starał się spowodować Wysoki c. k. Rząd do obniżenia kosztów administracyjnych a to w sposób zastosowany w pewnej mierze do warunków tej kolei.

Komisya kolejowa zgadzając się z całością sprawozdania Wydziału krajowego, uważa jednak za stosowne uzupełnić przedłożone w niem wnioski a to z powodu że kraj będący akcyonaryuszem tej koleji w $^2/_3$ częściach, a tem samem najwięcej interesowany w doprowadzeniu jej do stanu rentowności, musi też wziąść procentualny udział w emisyi zwiększonego kapitału zakładowego, co wprawdzie z natury rzeczy wypływa, ale we wniosku Wydziału krajowego wyszczególnionem nie zostało.

Z wielką dla tej linii kolejowej korzyścią byłoby jej przedłużenie do miejscowości Berechy. Na przestrzeni między Cisną i Berechami znajdują się obszary lasów dziewiczych, zawierających istne skarby przyrody leśnej. A gdy przy przeszłorocznej rozprawie o projektowanej linii kolejowej Sambor Staremiasto do granicy węgierskiej, Wysoki Sejm uchwałą z dnia 19. lutego 1898 oświadczył się za trasą na Uzsok, za którą oświadczył

się również król. Rząd węgierski, przeto przedłużenie linii Łupków-Cisna do Berech miałoby tem więcej racyi bytu, ileże proponowany waryant na Wołosate, niema widoków urzeczywistnienia. — Przypuszczać należy, że strony interesowane o to korzystne dla nich przedłużenie w dobrze zrozumianym dla nich interesie starać się będą, a wątpić nie można, że Wydział krajowy w danym wypadku swej pomocy nie odmówi, gdy zwłaszcza przy linii dłuższej korzyść jest widoczna, bo ruch znacznie zwiększyć się musi a tem samem podstawa do podniesienia się rentowności staje się silniejszą.

Na powyższe sprawozdanie się powołując, Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm upoważnia Wydział krajowy, ażeby Towarzystwu akcyjnemu kolei miejscowej Łupków-Cisna w celu umożliwienia przeprowadzenia nieprzewidzianych pierwotnym kosztorysem inwestycyi i uzupełnień budowy zezwolił na podwyższenie kapitału zakładowego o sumę nie przekracającą kwoty 90.000 zł. w. a. wyraźnie dziewięćdziesiąt tysięcy złotych w. a. przed emissyą akcyi pierwszeństwa wpłacić się mających w pełnej ich imiennej wartości i na okaziciela opiewających.

2. Sejm upoważnia Wydział krajowy do objęcia na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. ust. kr. Nr. 42 imieniem kraju z powyższych wydać się mających akcyi pierwszeństwa, akcyi w sumie nie wyższej, niż 60.000 zł. w. a. wyraźnie sześćdziesiąt tysięcy złotych w. a. i wypłacenia ich w pełnej ich imiennej wartości a to pod następującymi warunkami:

a) że z tej kwoty imiennej, o którą kapitał akcyjny ma być podniesiony, reszta w sumie 30.000 zł. w. a. wyraźnie trzydziestu tysięcy złotych w. a. dostarczoną będzie przez interesentów miejscowych w zamian za akcye pierwszeństwa wpłacone w pełnej ich imiennej wartości.

b) że powyższe akcye pierwszeństwa, o ile wydane będą w ciągu pierwszego roku obrachunkowego, będą mieć udział w zyskach przedsiębiorstwa po myśli §. 49. statutu Towarzystwa za czas od ich emisyi.

3. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zawarcia imieniem kraju z Towarzystwem akcyjnem kolei miejscowej Łupków-Cisna dodatkowego z powyższych powodów kontraktu spółkowego w uzupełnieniu kontraktu z dnia 4. października 1897.

4. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zaciągnięcia imieniem kraju czteroprocentowej (4%) pożyczki z terminem umorzenia do końca roku 1968 w takiej wysokości, jaka w uwzględnieniu osiągniętego kursu okaże się potrzebną, celem nabycia po myśli powyższego punktu 2. akcyi pierwszeństwa kolei miejscowej Łupków-Cisna w sumie 60.000 zł. w. a. i wypłacenia ich w pełnej ich imiennej wartości. Na pokrycie rat powyższej pożyczki służy krajowy fundusz kolejowy.

5. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by jak najusilniej starał się spowodować Wysoki c. k. Rząd, względnie c. k. Dyrekcyą kolei państwowych do zmiany systemu administracyjnego na kolei Łupków-Cisna a to w uwzględnieniu skromniejszych potrzeb wązkotorowej kolei.

Lwów dnia 17. marca 1899.

Przewodniczący:
Zaleski.

Sprawozdawca:
Vivien.

Aleg. 191