

Sprawozdanie

komisyi kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego co do zmiany i uzupełnienia postanowień uchwały sejmowej z dnia 15. lutego 1897 r. dotyczącej poparcia budowy kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów).

Wysoki Sejmie!

Wielką doniosłość tej kolei mianowicie na rozwój przemysłu cukrowniczego uznała komisya kolejowa już w swem zeszłorocznem sprawozdaniu z dnia 17. lutego 1898 (aleg. 256), a zamiar umożliwienia budowy tej właśnie kolei, był jednym z głównych motywów zeszłorocznego wniosku komisyi kolejowej i uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 10. lutego 1898, że „poleca się Wydziałowi krajowemu zbadać cyfrowo potrzebę dalszego rozwoju „sieci komunikacyjnej i z uwzględnieniem sytuacji budżetowej przedstawić na przyszłej „sesyi wnioski co do rozmiarów i co do chwili dalszego podwyższenia dotacyi kolejowej“.

Zarazem polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu „przeprowadzenie dalszych „pertraktacyi z c. k. Rządem i ze stronami interesowanemi w celu zabezpieczenia 1/3 „części kosztów budowy preliminowanych na kwotę maksymalną 2,700.000 zł. i przedłożenia co do udziału kraju wniosków, jak tylko stan funduszu kolejowego na to pozwalające będzie“, zaś uchwałą z dnia 29. stycznia 1898, „aby ile możności przyspieszył „akcyę budowy kolei Przeworsk-Dynów.

W wykonaniu tych poleceń i w przypuszczeniu, że wnioski co do dodatkowego udotowania funduszu kolejowego, utworzonego uchwałą sejmową z dnia 13. lutego 1894, zatwierdzoną Najwyższem postanowieniem z dnia 24. czerwca 1894, przez Wysoki Sejm uchwalone zostaną, przedstawił Wydział krajowy w sprawozdaniu z 3. marca 1899 wyniki dalszych pertraktacyi z Wysokim c. k. Rządem i ze stronami interesowanymi, oraz swe wnioski dotyczące się wykonania budowy projektowanej kolei.

Rokowania z Wysokim c. k. Rządem doprowadziły częściowo do pomyślnego rezultatu, mianowicie w tym względzie, że c. k. Administracya Państwa oświadczyła skłonność (zamiast pierwotnie ustanowionego udziału państwa w kapitale zakładowym do wysokości najwyżej zł. 500.000 wpłacić się mającego w 4 ratach rocznych po zł. 125.000, począwszy od r. 1899) przyznać wyjątkowo podwyższoną do kwoty zł. 700.000 subweu-

cyę państwa, z zastrzeżeniem uzyskania w stosownym czasie upoważnienia w drodze konstytucyjnej bez uczynienia wyraźnego zastrzeżenia, iżby rzeczona subwencya płatną być miała w ratach kilkuletnich.

Natomiast dalsze rokowania z Wysokim c. k. Rządem w przedmiocie dogodniejszego oraz tańszego południowego połączenia szlaku Przeworsk-Bachórz ze szlakiem Lwów-Kraków, zamiast wymaganego przez c. k. Rząd droższego i mniej dogodnego południowego połączenia szlaku Przeworsk-Bachórz ze szlakiem Przeworsk-Rozwadów, przez co kosztorysem objęte koszta budowy projektowanej kolei zwiększyłyby się o kwotę około zł. 110.000, tudzież równorzędnie prowadzone rokowania z c. k. Rządem o udział zł. 56.000 zamiast preliminowanych w kosztorysie zł. 35.000 z powodu przeistoczenia i rozszerzenia stacji Przeworsk, nie doprowadziły do wyniku, któryby był dowodem, że c. k. Rząd co do tej kolei ma zamiar skorzystać choćby tylko częściowo z daleko sięgających upoważnień, jakie mu daje ustawa o kolejach lokalnych z dnia 31. grudnia 1894 Nr. 2, Dz. u. p. ex 1895. Komisya kolejowa nie może przy tej sposobności pominąć milczeniem, że tak w tym wypadku jak w bardzo licznych innych podobnych wypadkach nieuzasadnione żądania c. k. Rządu stawiają kraj w bardzo przykrem i fałszywym położeniu.

Dla względów ekonomicznych, które kraj ma na oku, również dla celów komunikacyjnych wzdłuż szlaku Przeworsk-Bachórz byłaby wystarczyla niewątpliwie kolej wązkotorowa, a kapitał znacznie mniejszy w taką kolej inwestowany byłby o wiele rychlej przynosił odpowiednie oprocentowanie, aniżeli trzykrotnie wyższy kapitał, który inwestować trzeba w kolej normalno-torową zwłaszcza, jeżeli się także zważy, że koszta eksploatacyi kolei normalno-torowej z natury rzeczy muszą być wyższe aniżeli kolei wązko-torowej i że ta różnica kosztów eksploatacyi sama przez się stanowi także bardzo znaczne dalsze obciążenie kapitału budowy.

Ilekrót wszakże kraj lub interesenci prywatni domagają się u Rządu koncesyjonowania ich interesom odpowiadającej kolei wązkotorowej, tylekrót c. k. Rząd dla innych względów takiemu zadaniu się sprzeciwia, domagając się budowy kolei normalno-torowej. Tak stało się i w obecnym wypadku. Względy słuszności kazałyby w takich wypadkach przypuszczać, że c. k. Rząd, który przez swoje pasywne zachowanie się, uniemożliwił w danym wypadku wybudowanie kolei wązko-torowej ekonomicznie i finansowo uzasadnionej — pokryje z własnych funduszków całą nadwyżkę kosztów budowy spowodowaną wskutek odmiennego profilu, oraz przyjmie na swój ciężar całą różnicę, jaka wyniknąć musi z powiększonych kosztów eksploatacyi.

Dzieje się wszakże inaczej. Nie c. k. Rząd dostarczy owe 2/3 kapitału budowy, które stały się potrzebne wskutek budowy kolei normalno-torowej, ale kraj — nie c. k. Rząd ponosi różnicę z powodu zwiększonych kosztów eksploatacyi, ale kraj. W zamian za takie świadczenia otrzymują prywatni koncesyonaryusze od c. k. Rządu przeróżne ułatwienia, jak pierwszeństwo dla 4% odsetek od kapitału pierwszorzędnego przed kosztami eksploatacyjnymi, korzystną umowę eksploatacyjną, wykonanie połączenia szlaku ze stacją zbiegową na koszt kraju — ułatwienia, których kraj uzyskać nie był w stanie, gdyż c. k. Rząd wobec kraju nawet swe naturą rzeczy uzasadnione świadczenia pewnego udziału w kapitale zakładowym przybiera w formę jakoby nie obowiązek spełniał, ale świadczył dobrodziejstwa.

Komisya kolejowa objawia w uwzględnieniu tych wszystkich okoliczności zapatrywanie, że gdy wobec już bardzo daleko posuniętych rokowań z c. k. Rządem zmiana profilu kolei z normalnotorowej na wązkotorową nie zdaje się być możliwą, Wydział krajowy od c. k. Rządu przynajmniej tego stanowczo domagać się powinien, by c. k. Rząd odstąpił od wyżej wspomnianego całkiem nieuzasadnionego obciążenia kosztów bu-

dowy kwotę około zł. 130.000, tudzież by wobec ciężarów, jakie kraj w interesie tej normalno-torowej kolei ponosi, c. k. Administracja Państwa przyznała 4% odsetkom od kapitału pierwszorzędnego, pierwszeństwo przed kosztami eksploatacyjnymi.

Obok tych poważnych przeszkód wynikających ze stanowiska, jakie c. k. Rząd, wobec naszej krajowej akcji popierania budowy kolei lokalnych zajmuje, nastęrczały komisji także rokowania z prywatnymi interesentami powód do krytycznych uwag.

Gdy udział c. k. Rządu w kapitale zakładowym budować się mającej kolei wynosi fl. 700.000 przeto umniejszenie udziału interesentów prywatnych z pierwotnej kwoty fl. 186.000 na kwotę fl. 150.000 zawisłem być musi w pierwszym rządzie od niewątpliwego stwierdzenia, że c. k. Rząd odstąpił istotnie od zamiaru wpłacenia swego udziału w 4 ratach rocznych, że więc z tego powodu przy gromadzeniu kapitału strata nie musi być braną w rachubę; w innym wypadku musiałby udział prywatnych interesentów być stosunkowo zwiększonym.

Co do sposobu wpłaty udziałów ze strony miejscowych interesentów objawiła komisja kolejowa już w swem zeszłorocznem sprawozdaniu z dnia 17. lutego 1898 wątpliwości w tym kierunku, czy objęcie za osoby prywatne akcji zakładowych przez Wydział krajowy za gwarancją hipoteczną odpowiednich procentów jest formą, której zaprowadzenie komisya Wysokiemu Sejmowi zalecić może.

W tym względzie objawiła komisya w dopiero co powołanem sprawozdaniu następujące zapatrywanie:

„Modus ten był przewidziany w pierwotnym zarysie organizacyjnym opracowanym w roku 1893. Wprawdzie podobne zapewnienie zostało przyjęte ze strony powiatu nowotarskiego przy budowie kolei lokalnej Chabówka-Zakopane, komisja kolejowa jest jednak zdania, że te dwa wypadki nie przedstawiają zupełnej analogii. W razie gwarancji specjalnej powiatu kwota procentów zawsze może być wstawioną w budżet i ściągniętą z podatków, a zatem gwarancya jest zupełną i płynną. Przy gwarancji hipotecznej na majątku prywatnym nie ma ani zapewnienia płynności ani nawet bezpieczeństwa przed stratą kapitału, albowiem, jak doświadczenie instytucji hipotecznych pokazuje, każdej chwili mogą być zaległe raty a w razie przymusowej sprzedaży majątku cała suma może spaść z hipoteki“.

Na podstawie tych zapatrywań komisja trwając przy swoim zeszłorocznem zdaniu, uznała, że z prywatnymi interesentami ponowne rokowania w tym względzie przeprowadzone być muszą, aby wpłata subskrybowanych udziałów kapitału zakładowego nastąpiła w gotówce przez samych interesentów, a nie ze strony Wydziału krajowego za gwarancją procentów od poręczanego kapitału i że taka forma wpłaty tylko wyjątkowo co do ciał autonomicznych — pod żadnym warunkiem zaś co do osób prywatnych zastosowaną być nie powinna.

Natomiast uznała komisya, że dalszemu warunkowi wykazania rentowności wystarczającej na oprocentowanie kapitału fl. 1,700.000 mającego być przez kraj gwarantowanym, stało się przez to zadość, że krajowe biuro kolejowe już w zeszłorocznem sprawozdaniu z dnia 25 stycznia 1898 (alegat 175), sprostowało i zredukowało wykaz rentowności, który dla tej kolei sporządziła Dyrekcyja c. k. kolei państwowych w Krakowie.

Przyjmując zgodnie z propozycją Wydziału krajowego spodziewany dochód projektowanej kolei w kwocie fl. 117.000, zaś wydatki nie w kwocie niższej, jaką przyjmuje tegoroczne sprawozdanie, ale w kwocie wyższej, jaką przyjął Wydział w zeszłorocznem sprawozdaniu, przyszła komisya do przekonania, że zwłaszcza w pierwszym okresie istnienia tej kolei kraj z tytułu gwarancji na dopłaty, aż do wysokości około 40.000 fl. rocznie narażony być może, że wszakże dopłata taka wobec dobrodziejstwa, jakim będzie

projektowana kolej dla tamtejszej okolicy i wobec poparcia, jakie przez to uzyska nasz dopiero w zawiązku będący przemysł cukrowniczy, nie może być powodem do usunięcia się kraju od współudziału przy powstaniu kolei.

Zresztą zbyt pesymistyczne przewidzenia nie koniecznie spełnić się muszą, zwłaszcza, jeżeliby Rząd przy odpowiednim nacisku ze strony Wydziału krajowego zechciał przy tej kolei zastosować jedną z form protekcyjnych co do kontraktu o eksploatację, jakie przewidziane są w państwowej ustawie o kolejach lokalnych z dnia 31 grudnia 1894 Nr. 2. Dz. u. p. z r. 1895, o co Wydział krajowy tem bardziej starać się musi, ile że wydatek na kosztą ruchu po fl. 1.800 za 1 km. stoi w absolutnej dysproporcji do dochodów brutto kolei lokalnych i całą zdrowo założoną akcję spacyficzyć może.

Nadmieniając w końcu, że przez uchwalenie budowy kolei Przeworsk-Bachórz, której zajęła miejsce kolej Rzeszów-Rymanów, cały pierwotny program budowy kolei lokalnych spełniony zostanie, przedstawia komisya kolejowa następujące wnioski:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

A. Przyjmuje się do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany i uzupełnienia postanowień uchwały sejmowej z dnia 15. lutego 1897 dotyczącej poparcia budowy kolei Przeworsk-Bachórz (Dynów).

B. Dopiero co wspomnianą uchwałę Sejmu z dnia 15. lutego 1897 r. do L. s. 3.118/97 uchyla się w dotychczasowem 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%) i umorzeniu prawidłowemu pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesyonariusza w wysokości nie przewyższającej sumy 1,700.000 zł. w. a., wyraźnie miliona siedmkróć 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 zł. w. a. 700.000 (siedmkróć sto tysięcy), a przez interesentów miejscowych w sumie zł. w. a. 150.000 (sto pięćdziesiąt tysięcy), i do tych akcji nie będzie przywiązaniem prawo pobierania 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 prowadzi 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. grudnia 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 przyszło 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 administracji 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 gwarancji uczynionych, przyczem się postanawia, że od dopłat tych nie liczy się odsetek. Dopiero po pokryciu wszelkich dawniejszych opłat może nadwyżka dochodów być użyta na korzyść właścicieli akcji zakładowych, tak, ażeby one przyniosły oprocentowanie wyższe niż 4% objęte planem umorzenia.

IV. Przyznanie gwarancji określonej pod p. II. czyni Sejm nadto zależnem od warunku, iż w ogóle co do finansowania budowy i eksploatacji 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, przyczem Wydział krajowy u Wysokiego c. k. Rządu stanowczo upomnieć się musi, ażeby przyznano 4% odsetkom od kapitału w obligacjach pierwszorzędnym pierwszeństwo przed ewentualnymi niedoborami kosztów eksploatacji i ażeby połączenie kolei Przeworsk-Bachórz z głównym szlakiem nastąpiło po stronie południowej, zaś tak te koszta, jakoteż koszta rozszerzenia stacji Przeworsk poniósł c. k. Rząd.

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 dnia 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 interesowane gminy i powiaty przyjąć ich gwarancję 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 gminami i powiatami umów zabezpieczających fundusz rzeczony od wszelkich strat.

Lwów 15. marca 1899.

Przewodniczący:
Zaleski.

Sprawozdawca:
Dr. Binder.

