

Aleg. 193

Sprawozdanie

komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego do LW. 78.781/98 w przedmiocie powiększenia kapitału akcyjnego kolei lokalnej Trzebinia-Skawce, o 200.000 zł. i zakupna istniejącej kolei górniczej: Trzebinia-Siersza.

Wysoki Sejmie!

W jednym sprawozdaniu przedkłada Wydział krajowy dwie kwestye tyczące się jednego przedmiotu, mianowicie kolei lokalnej Trzebinia-Skawce, co za zupełnie słuszne się uważa, bo ewentualność podniesienia kapitału zakładowego na cele przeprowadzenia robót nieprzewidzianych oraz zakupna istniejącej kolei górniczej Trzebinia-Siersza była już objęta uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 15. lutego 1897 i zatwierdzoną Najwyższem postanowieniem z dnia 19. września 1897, której odnośny ustęp opiewa jak następuje:

„Nadto upoważnia się Wydział krajowy, aby — jeżeliby uznał, że ustanowiony już kapitał zakładowy okazał się niewystarczającym — zezwolił Towarzystwu kolei Trzebinia-Skawce na odpowiednie podniesienie kapitału zakładowego przez emisję akcji zakładowych lub akcji pierwszeństwa, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, a to w tej wysokości, któraby umożliwiła przeprowadzenie robót nieprzewidzianych, oraz ewentualne zakupno istniejącej kolei górniczej Trzebinia-Siersza“.

Wydział krajowy załatwił na mocy tej uchwały obie kwestye, które Komisya kolejowa w tym samym porządku, jaki jest zachowany w sprawozdaniu Wydziału krajowego, Wysokiemu Sejmowi przedstawia; mianowicie:

I. Powiększenie kapitału akcyjnego kolei lokalnej Trzebinia - Skawce o 400.000 koron.

Jak przytoczoną poprzednio uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 15. lutego 1897 tak i protokołem koncesyjnym z dnia 23. listopada 1896, tudzież kontraktem gwarancyjnym z dnia 11. i 17. marca 1898 zawartym między Wydziałem krajowym imieniem kraju, a koncesyonaryuszem tej kolei, była już ewentualność podniesienia kapitału akcyjnego o 400.000 koron przewidziana, jeżeliby nie przyszło do porozumienia z c. k. uprzyw. koleją północną Cesarza Ferdynanda o wspólne używanie dworców kolejowych w Trzebini i Wadowicach przez kolej lokalną Trzebinia-Skawce.

Pierwotny projekt i kosztorys budowy kolei lokalnej Trzebinia - Skawce polegał na urządzeniu wspólnych stacyi z koleją północną w Trzebini i Wadowicach. Przy traktowaniach z wymienioną koleją ku temu prowadzonych wystąpiła ona atoli z tak wygórowanemi żądaniami — zwłaszcza co do stacyi Trzebinia — że od zamierzonej wspólności stacyi odstąpić musiano.

Mianowicie żądała kolej północna, prócz ryczałtu w kwocie 80.000 zł. na rozszerzenie stacyi Trzebinia i prócz ponoszenia kosztów służby stacyjnej w stosunku ruchu wagonów, — nadto opłaty po zł. 1.50 od każdego z linii Trzebinia-Siersza na stacyę Trzebinia i na odwrót przechodzącego wagonu, który nawet nie przechodzi

linią kolei północnej od, względnie do dalszej stacji, teje kolei. Znaczyło to przy obecnym około 15.000 wagonów wynoszącym ruchem rocznym kolei dowozowej Trzebinia-Siersza, której frachty, zwłaszcza węgla, w przyszłości z małym wyjątkiem bez zasilenia kolei północnej na linię Trzebinia-Skawce będą przechodzić, roczną opłatę przeszło 20.000 zł. bez żadnego świadczenia kolei północnej, a więc właściwie grzywnę za odjęcie tego frachtu dotychczas posiadanego; — grzywna ta, ze zwiększającym się ruchem kopalni węgla i innych zakładów wzdłuż kolei dowozowej Trzebinia-Siersza położonych, łatwo do podwójnej cyfry i wyżej wzrósłoby mogła.

Gdy wszelkie w tym względzie czynione starania i przedstawienia nie potrafiły nakłonić kolei północnej do odstąpienia od żądanego pod tym tytułem haraczu, ani nawet do jego niższenia, była kolej Trzebinia-Skawce zmuszoną przystąpić do urządzenia oddzielnej stacji w Trzebini; natomiast w Wadowicach zgodzono się na wspólność stacji za dopłatą około 30.000 zł. dla rozszerzenia urządzeń i budynków już istniejących i za udziałem w kosztach służby stacyjnej pro rata ilości wjeżdżających i wyjeżdżających wagonów.

Urządzenie samodzielnej stacji w Trzebini spowodowało zaś konieczność przejazdu nad linią kolei północnej (most żelazny 23 m szeroki), tudzież przedłużenia toru o 1 kilometr — dalej budowy osobnego dworca i ubocznych zabudowań, a to pod warunkami bardzo trudnymi, o ile ku temu musiały być wykupione drogie grunta prywatnych zakładów fabrycznych (młyn parowy, huta cynku, fabryka papy, gwoździarnia), oraz wykonane bardzo znaczne roboty ziemne dla przejazdu nad koleją północną i dla całej stacji Trzebinia (nasypy).

Właśnie te nadkosztorysowe wydatki zwiększyły kapitał budowy o przeszło 400 tysięcy koron, — lecz wobec zaoszczędzenia wspomnianej, żądanej przez kolej północną „grzywny“, rocznie 20, a z czasem łatwo 40 tysięcy złotych reńskich wynoszącej, jest znakomite oprocentowanie tej zwyczajki kosztów zapewnionem.

Oprócz tego urządzenie samodzielnej stacji w Trzebini zwolniło kolej lokalną Trzebinia-Skawce od wszelkiej zależności i od wszelkich utrudnień — jak uczy doświadczenie nawet na stacjach wspólnych z koleją państwową praktykowanych, chciwie ze strony kolei północnej, — aby niedogodnej konkurencji przeszkodzić.

Tego zaś tem więcej spodziewać się należało wobec kolei Trzebinia-Skawce, której celem i przeznaczeniem jest odwrócenie frachtów, miliony centnarów wynoszących, a dotychczas wyłącznie linią kolei północnej transportowanych.

Odpada natomiast potrzeba dawniej projektowanego połączenia bezpośredniego z koleją północną do kilometra 1.444 w kwocie okrągłej 88.000 zł, więc różnica w kosztach przedstawia się w sumie 200.000 zł.

Opłaty żądane przez kolej północną wynosiłyby w obecnym stadyum ruchu kolei Skawce-Trzebinia-Siersza około 20.000 zł. i niewątpliwie jeszcze z powodu powiększenia ruchu podniosłyby się znacznie.

Opierając się tylko na tej minimalnej cyfrze, wynika jasno, biorąc za podstawę 4% oprocentowanie, że obciążenie żądane przez kolej północną przedstawia się kapitałowo w cyfrze 500.000 zł. albo 1.000.000 koron.

Wobec tego wydatek w kwocie 200.000 zł., to jest 400.000 koron przedstawia się jako konsekwencya niezbędna, mając na oku interes Towarzystwa akcyjnego kolei Trzebinia-Skawce, w którym to Towarzystwie akcyjnym kraj przez gwarancję pożyczki pierwszeństwa również jest zaangażowany; i nie przyjmując takiego rozwiązania tej kwestyi, byłby interes całej kolei, t. j. jej finansowego powodzenia nieodpowiednio załatwionym.

Co do pokrycia kwoty 400.000 koron mają według wniosku Wydziału krajowego być emitowane akcje pierwszeństwa w ilości 1.000 sztuk — po 400 koron, na okaziciela opiewające. Towarzystwo akcyjne kolei Trzebinia-Skawce godząc się na sfinansowanie 335 sztuk akcji pierwszeństwa w inny sposób, a opierając się na §. 2. ust. kraj. z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. kr. Nr. 42. wniosło do Wydziału krajowego prośbę o wyjednanie u Wysokiego Sejmu objęcia przez kraj pozostających 665 sztuk akcji pierwszeństwa. Wydział krajowy wnioskiem swoim wyrażonym w formie dołączonego do swego sprawozdania projektu uchwały, przychyliła się do tej prośby.

Powiększenie kapitału o 400.000 koron nie jest nową inwestycją nieprzewidzianą w pierwotnym kosztorysie, lecz tylko uzupełnieniem potrzebnej kwoty w celu

osiągnięcia pierwotnego celu, t. j. wybudowania kolei lokalnej Trzebinia-Skawce, i gdyby z góry mogło być wiadomem, że pretensje kolei północnej wystąpią w takich rozmiarach, byłyby w swoim czasie czynniki właściwe moment ten z góry wzięły w rachubę i nie przedłożyły potrzeby kapitału imiennego 2,500.000 zł., lecz większego o 200.000 zł., t. j. 2,700.000 zł., i byłyby wykazały potrzebę pożyczki pierwszeństwa nie w sumie 1,660.000 zł., lecz o 133.000 zł. większej, t. j. w sumie 1,793 000 zł.

Jednak z góry nie było można rachować na to nieprzyjazne stanowisko kolei północnej — i uchwalenie ostatniego ustępu uchwały z dnia 15. lutego 1897, jest świadectwem przenikliwej przezorności interesowanych czynników.

Jeżeli Wydział krajowy oświadcza się za objęciem przez kraj 665 sztuk akcji pierwszeństwa po 400 koron, to w pierwszym rzędzie musi być wyjaśniona kwestya, czy powiększenie zaangażowanego kapitału nie wpływa ujemnie na rentowność kolei, i w drugim rzędzie, czy objęcie 665 sztuk akcji pierwszeństwa przez kraj, jest krokiem leżącym w interesie kraju.

Co się tyczy pierwszego momentu, to poprzednio już wykazano, że wybudowanie oddzielnej stacji w Trzebinii przedstawia, kapitałowo biorąc, korzyść 300 000 zł. a wzięwszy wynik roczny, to ten się przedstawia w sumie 12.000 zł. zmniejszonych kosztów.

Biorąc pod uwagę, że pożyczkowe pierwszeństwo tej kolei wynosi 1,660.000 zł. której 4% oprocentowanie bez umorzenia wymaga rocznie 66.400 zł., to powiększenie kosztów administracyjnych bez wybudowania oddzielnej stacji w Trzebinii zniżyłyby czysty dochód o 12 tysięcy zł. a w. t. j. o blisko $\frac{1}{5}$ część sumy potrzebnej na oprocentowanie gwarantowanej przez kraj pożyczki pierwszeństwa, wybudowanie zaś oddzielnej stacji zmniejsza wydatki o 12.000 zł., — nakazuje to formalnie komisji kolejowej oświadczyć się za tem, że powiększenie kapitału akcyjnego o 400.000 koron nie tylko było wskazane, lecz po prostu konieczne.

Akcyonaryuszami kolei Trzebinia-Skawce są: państwo i szereg prywatnych osób, a kraj jest gwarantem dochodu potrzebnego na oprocentowanie i umorzenie pożyczki pierwszeństwa, więc w interesie kraju i akcyonaryusza leży uzyskać zmniejszenie kosztów administracyjnych; bo choć rentowność tej kolei nie ulega żadnej wątpliwości (odwołując się na sprawozdanie Wydziału krajowego z grudnia 1894, dotyczące się kolei Trzebinia-Skawce), to jednak okoliczność zmniejszenia kosztów o 12.000 zł. jest zbyt przekonującym argumentem, aby wszelkie kroki zmierzające do uzyskania tego rezultatu nie inaczej, jak z całą stanowczością aprobować.

Co do drugiego pytania, czy objęcie przez kraj 665 sztuk akcji pierwszeństwa jest rzeczą odpowiednią, należy rozważyć, czy operacya taka jest możebną ze względu na stan krajowego funduszu kolejowego i czy, jeżeli ta możebność się okaże, takie załatwienie jest wskazane.

Sprawozdanie Wydziału krajowego co do akcji kraju na polu popierania spraw kolejowych na rok 1897/8 wykazuje, że kraj dotąd zaangażował się, biorąc na siebie poręczenie pożyczek kolejowych, lub obejmując akcje, tudzież udzielając subwencye, łącznie do sumy 8,169.000 zł.

Z drugiej strony środki na ten cel przeznaczone przedstawiają wartość kapitałową zł. 8,621.800 z końcem roku 1899, więc dyfferencya w kwocie 452.800 zł. jest znacznie wyższą aniżeli ten specjalny wypadek wymaga, na który potrzeba kwoty 133.000 zł. bo resztę t. j. 67.000 zł. wpłacają w pełnej wartości prywatni odbiorcy.

Zaangażowanie kapitału 133.000 zł. dla kolei Trzebinia-Skawce nie pociąga również za sobą obawy, że dla innych zamierzonych projektów kolejowych braknie środków na udzielenie poręki kraju, albowiem tylko czysty dochód dawniej wybudowanej kolei Borki-Grzymałów, redukujący potrzebę dopłat gwarancyjnych z krajowego funduszu kolejowego, wzięty tu został w rachunek, a nie wzięto w kalkulacyę, że czysty dochód kolei Trzebinia-Skawce wystarczy w zupełności nie tylko dla umorzenia i oprocentowania pożyczki 1,660.000 zł., ale i dla pożyczki wyższej o 133.000 zł. t. j. 1,793.000 zł., gdyż według ścisłych przypuszczeń wynosić będzie 106.185 zł., podczas gdy na oprocentowanie i umorzenie pożyczki pierwszeństwa potrzeba zł. 77.000.

Co do drugiego pytania, czy pomimo możebności finansowej objęcie akcji pierwszeństwa tej kolei w kwocie 133.000 zł. przez kraj jest sprawą wskazaną —

miarodajnym jest pogląd na warunki, pod którymi fundusze na cel wskazany dałyby się uzyskać z innych źródeł kredytowych.

Sprawozdanie Wydziału krajowego przedstawia jedną możebność uzyskania na ten cel kredytu, mianowicie, że zarząd kolei państwowej zaliczyłby potrzebną kwotę za 4% oprocentowaniem i 2% stratą na kursie pożyczki przy zwrocie całej pożyczki w 10 ratach rocznych z pierwszeństwem przed ratami gwarantowanej przez kraj pożyczki.

Jeżeli z jednej strony przyznać trzeba, że wysokość procentów jest bardzo przystępną, to znowu z drugiej strony nadmienić należy, że szybka odpłata wynosząca 20.000—27.840 zł. rocznie, byłaby wobec wymaganego pierwszeństwa przed pożyczką zagwarantowaną przez kraj, przeciwną interesowi gwarantującego funduszu krajowego.

Roczna potrzeba umorzenia jak i oprocentowania poręczonej przez kraj pożyczki wymaga 77.000 zł.; — dodając do tej sumy jeszcze kwoty wyżej wykazane (20 — 27.840 zł. według lat), otrzymujemy taką cyfrę, że nie jest wykluczonem, iż w czystych dochodach tej kolei mogłoby się nie znaleźć całkowite pokrycie tych potrzeb, i że z nich nie byłyby pokryte raty gwarantowanej przez kraj pożyczki 1,660.000 zł. — zarazem też ucierpiałby interes akcyonaryuszy z powodu braku pokrycia dla wypłaty procentów.

Innych źródeł kredytu sprawozdanie nie wymienia i jeżeliby się miała znaleźć jaka oferta, to z całą stanowczością da się twierdzić, że taki kredyt zawsze miałby charakter długu bieżącego, — a poprzednio już wykazano, że wszelki kredyt spłacalny w krótkich terminach okazałby się jako niekorzystny dla poręki krajowej. Reasumując wszystkie poprzednio przytoczone wywody, wyraża komisya kolejowa swoje zapatrywanie, że powiększenie kapitału akcyjnego kolei lokalnej Trzebinia-Skawce, jak również objęcie imieniem kraju akcji pierwszeństwa w sumie 266.000 koron dla powiększenia kapitału akcyjnego, uważa jako akcyę ze wszech miar wskazaną i potrzebną.

II. Sprawa druga poruszona tem samym sprawozdaniem co poprzednia i objęta tym samym ustępem uchwały sejmowej z dnia 15. lutego 1897, tyczy się ewentualnego zakupu kolei Trzebinia-Siersza za 500.000 koron.

Nabycie tej kolei przedstawia się jako wskazane, jeżeli z powodu tej transakcyi Towarzystwo akcyjne kolei Trzebinia-Skawce, w której kraj jest interesowany przez swoją porękę, znajdzie pewne korzyści.

Kolej dowoza Trzebinia-Siersza, o długości blisko 6 kilometrów, obsługuje kopalnie węgla i hutę cynku w Sierszy, dalej rafinerję nafty w Trzebini.

Same zakłady Sierszeckie — bez rafinerji nafty w Trzebini — dostarczyły w roku 1897/8 frachtu 1 milion 710.000 cetn. metr. pozyskanie którego już zabezpiecza rentowność kolei Trzebinia-Skawce wogóle.

Osiągnięcie tego celu we wysokim stopniu ułatwi wcielenie kolei Trzebinia-Siersza do linii lokalnej Trzebinia-Skawce wskutek możności ustanowienia *bezpośredniej taryfy frachtowej w miarę potrzeby* dla zwalczenia konkurencyi dostawy tych samych produktów (szczególnie węgla) koleją północną, do Galicyi wogóle, a na linię Sucha-Nowy Sącz-Zagórze w szczególności. Oprócz tego kolej Trzebinia-Skawce, pobierając węgiel dla własnego ruchu wprost z kopalni w Sierszy, poczyni w tej rubryce wydatku znaczne oszczędności.

Na koniec zaś już sam dotychczasowy fracht rocznych 1,710.000 cetn. metr. zapewnia korzystne oprocentowanie — z amortyzacją — kapitału kupna, albowiem licząc brutto dochód nawet za całą ilość po najniższej od węgla na kolei państwowej ustanowionej opłacie 0·22 ct. od 1 km. i 10 cetn. metr. wynosiłby takowy rocznie brutto 22,572 zł., a z potrąceniem maksymalnych samokosztów przewozu 0·80 ct. (8.208 zł.) netto 14,364 zł. czyli przeszło 5½% ceny kupna, nie wzięwszy w rachubę dochodu za przewóz surowych i gotowych produktów rafinerji nafty. Ze zaś faktyczne oprocentowanie będzie znacznie większem, nie ulega żadnej wątpliwości, skoro bezpośrednie połączenie z kopalnią węgla, mogącą na długie lata swoją produkcję podwoić i potroić, spowoduje rozszerzenie ruchu tejże, i — jak to wszędzie w podobnych warunkach ma miejsce — stanie się ogniskiem różnych innych, na zasadzie taniego opału i dogodnej komunikacyi z handlem światowym powstających przedsiębiorstw fabrycznych.

Słusznie więc już w najbliższym czasie spodziewać się należy zwiększenia frachtu na linii Trzebinia-Siersza do 2 i 3 milionów cetn. metr. rocznie, t. j. podniesienie netto dochodu na $6\frac{1}{2}\%$ do $8\frac{1}{2}\%$ od ceny kupna.

Ze zaś nabycie linii Trzebinia-Siersza za 500.000 koron jest również ze stanowiska rzeczywistych kosztów budowy znakomitym interesem — wykazuje prosty rachunek, iż po odliczeniu 123.800 koron przez niego na rekonstrukcyę z własnych funduszkówłożyć się mających, otrzymuje dotychczasowy właściciel za 6 kilometrów kolei o *dębowych progach i o szynach profilu kolei pierwszorzędnych*, tylko 62.700 koron czyli 31.350 zł. za 1 kilometr, gdy normalne koszta budowy takowej 50 do 100% są wyższe.

Powyższe przedstawienie wyników finansowych przy obecnym ruchu towarowym wykazuje, że nabycie kolei dowozowej Trzebinia-Siersza, która ma stanowić integralną część kolei Trzebinia-Skawce jest rzeczą wskazaną, bo kolej Trzebinia-Skawce uzyskuje rentującą się już w obecnem położeniu linię, której rentowność, w ciągu dalszego podniesienia się ruchu transportowego znacznie się powiększy, przyczyniając się do rentowności całej przestrzeni kolei Trzebinia-Skawce i ułatwiając taryfowanie dla samej kolei i zniżenie kosztów transportowych dla konsumcyi.

Twierdzenie, że ruch transportowy z czasem się znacznie powiększy, nie jest bez podstawy, — opiera się na doświadczeniu wszystkich kolei — które jako główny artykuł transportu mają węgiel, drzewo etc.

Przychylając się do wszystkich warunków wymienionych pod 1. 2. 3. 4. 5. w sprawozdaniu Wydziału krajowego, a dotyczących się podwyższenia kapitału akcyjnego Towarzystwa o sumę 500.000 koron przez emisję 1250 sztuk akcji pierwszeństwa celem nabycia kolei Trzebinia-Siersza, wnosi komisya kolejowa:

Wysoki Sejm raczy:

1. przyjąć do wiadomości, iż Wydział krajowy, działając na mocy upoważnienia udzielonego mu uchwałą Wysokiego Sejmu z 15. lutego 1897 zezwolił na podwyższenie kapitału akcyjnego kolei lokalnej Trzebinia-Skawce przez emisję akcji pierwszeństwa w sumie 900.000 koron objętych i wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości a to:

a) w sumie 400.000 koron w celu przeprowadzenia robót i budowli nieprzewidzianych w pierwotnym projekcie szczegółowym, na które ustanowiony kapitał zakładowy okazał się niewystarczającym, — i

b) w sumie 500.000 koron w celu zakupna kolei górniczej Trzebinia-Siersza i wcielenia jej do kolei lokalnej Trzebinia-Skawce;

2. powziąć załączoną % uchwałę:

U c h w a ł a

w przedmiocie upoważnienia Wydziału krajowego do objęcia imieniem kraju akcji pierwszeństwa kolei lokalnej Trzebinia-Skawce z powodu powiększenia kapitału akcyjnego tej kolei i zaciągnięcia na ten cel pożyczki.

I. Na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 (Dz. u. kr. Nr. 42.) upoważnia się Wydział krajowy do objęcia imieniem kraju w pełnej imiennej wartości akcji pierwszeństwa kolei lokalnej Trzebinia-Skawce w sumie nie wyższej niż 266.000 koron, wyraźnie dwieście sześćdziesiąt sześć tysięcy koron, a to pod następującymi warunkami:

a) że za zatwierdzeniem c. k. Rządu kapitał akcyjny tej kolei z powodu budowy własnej stacji w Trzebini i na ten cel powiększony będzie przez emisję akcji pierwszeństwa w sumie nie większej niż 400.000 koron wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości;

b) że reszta z tych akcji pierwszeństwa w imiennej wartości 134.000 koron wyraźnie sto trzydzieści cztery tysiące koron objęta i wpłacona będzie w pełnej imiennej wartości przez odbiorców prywatnych;

c) o ile w mowie będące akcye pierwszeństwa wpłacone będą w ciągu pierwszego roku obrachunkowego, będą mieć udział w statutowym rozdziale zysków tegoż pierwszego roku, licząc pro rata temporis od dnia wpłaty na te akcye pierwszeństwa przysługujący im do wysokości 4 od sta procent pierwszeństwa.

II. Upoważnia się Wydział krajowy do zaciągnięcia na ten cel imieniem kraju w Banku krajowym lub w innej instytucji finansowej po kursie najkorzystniejszym czteroprocentowej pożyczki z terminem umorzenia do końca roku 1968 w wysokości potrzebnej do objęcia i wpłaty 665 sztuk powyższych akcji pierwszeństwa kolei lokalnej Trzebinia-Skawce po 400 koron w nominalnej wartości 266.000 koron.

Lwów, dnia 16. marca 1899.

Przewodniczący:

Zaleski.

Sprawozdawca:

Czecz.