

Aleg. 179

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o przedłożeniu Wydziału krajowego w przedmiocie zapewnienia budowy kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy (L. W. k. 102.280/1907).

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu dnia 21. listopada 1905 powziął Sejm następujące uchwały:

a) Projektowaną linię kolejową z Muszyny do Krynicy uznaje się za pożyteczną i potrzebną;

b) poleca się Wydziałowi krajowemu, aby projektowaną kolej zbadał pod względem technicznym i rentowności, jakoteż kosztów budowy i przeprowadził rokowania z interesowanymi stronami i c. k. Rządem, czy i o ile do kosztów budowy by się przyczynili i stosownie do wyniku tych badań poczynił ewentualne wnioski na najbliższej sesji sejmowej.

W wykonaniu tych uchwał przeprowadził Wydział krajowy potrzebne badania i pertraktacje i podaje ich wyniki do wiadomości Sejmu częściowo w sprawozdaniu z czynności Dep. IV. w sprawach kolejowych za r. 1906 pod punktem 18. a częściowo w osobnym sprawozdaniu z dnia 2. lutego 1907 l. 10.280, przedstawiając zarazem wniosek o finansowe poparcie projektowanej kolei z funduszków krajowych a to w formie udzielenia gwarancyi dla pożyczki pierwszeństwa w wysokości 53·57% ogólnych kosztów budowy.

Ze sprawozdań Wydziału krajowego wynika, że kolej Muszyna - Krynica projektowaną jest jako normalno-torowa kolej lokalna.

Długość jej wynosić będzie około 11 kilometrów.

Projekt wstępny wypracowany staraniem ś. p. Gwałberta Ziembickiego stanowił przedmiot rewizyi trasy i komisji stacyjnej odbytej w listopadzie 1906 r. i uznany został za odpowiedni, tak że służyć może obecnie za podstawę do wypracowania projektu szczegółowego przeznaczonego dla komisji obchodowej i expropriacyjnej oraz dla rozdania budowy.

Wypracowanie projektu szczegółowego może być bezzwłocznie podjęte.

Koszta budowy kolei tej obliczone przez krajowe biuro kolejowe i ustalone w porozumieniu z c. k. Ministerstwem kolei żelaznych wynoszą . . . 1,400.000 K.

Pokrycie ich nastąpić ma w sposób następujący:

1) udziałem państwa na podstawie uchwalonej już przez obie izby Rady państwa ustawy w formie wpłaty na akcje zakładowe w wysokości . . . 550.000 K.

2) udziałami interesentów miejscowych, których zebranie jest w toku, w wysokości . . . 100.000 K.

3) proponowaną przez Wydział kraj. gwarancją dla pożyczki pierwszeństwa w wysokości 750.000 K.

Za proponowanym poparciem finansowym przemawia przede wszystkim to, że kolej projektowana jest dla rozwoju Krynicy jako największego zdrojowiska w kraju sprawą pierwszorzędnej wagi.

Nadto zaznaczyć wypada, że kolej z Muszyny do Krynicy prócz znaczenia ogólnokrajowego ze względu na uzdrowisko, jest także i typową koleją lokalną dla potrzeb miejscowych a nie stanowi jak większość dotychczasowych kolei lokalnych uzupełnienia sieci głównej.

Objęcie proponowanego przez Wydział krajowy zobowiązania gwarancyjnego nie wymaga nowego obciążenia finansowego kraju, gdyż znajduje zupełne pokrycie w zasobach krajowego funduszu kolejowego (vide Punkt 24. sprawozdania Dep. IV. Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych za r. 1906).

Rentowność projektowanej kolei lokalnej obliczona przez krajowe biuro kolejowe li tylko na podstawie istniejącego już w jej obrębie ciężenia obrotu osobowego i towarowego — a więc bez względu na naturalny przyrost transportów po otwarciu ruchu — wystarczy prawdopodobnie na oprocentowanie i umorzenie około 50% nominalnego kapitału zakładowego.

Na podstawie powyższego sprawozdania, komisja kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla normalnotorowej kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy na przeciąg 75 lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi, gwarancyi czystego dochodu potrzebnego do oprocentowania najwyżej po cztery od sta rocznie (4%), opłacania bankowego dodatku administracyjnego i umorzenia prawidłowego pożyczki pierwszeństwa, którą zaciągnie koncesyonaryusz tej kolei najwyżej w sumie 750.000 K, słowami siedmset pięćdziesiąt tysięcy koron, celem pokrycia części kosztów budowy tej kolei.

II. Gwarancya ta obowiązuje kraj w ten sposób, że jeżeli dochody kolei nie osiągną gwarantowanej wysokości, brakująca reszta uzupełnioną będzie z krajowego funduszu kolejowego.

Wpłacone przez fundusz kolejowy zaliczki gwarancyjne stanowią bezprocentowy dług przedsiębiorstwa kolejowego.

III. Upoważnienie pod I. Wydziałowi krajowemu udzielone czyni się zależnym od następujących warunków:

a) Kapitał zakładowy normalnotorowej kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy ustanowiony będzie w porozumieniu z Wydziałem krajowym i nie będzie przekraczać imiennej sumy 1,400.000 K.

b) Reszta kapitału zakładowego po nad pożyczkę pierwszeństwa w kwocie nie wyższej niż 750.000 K. (jak uchwała I.) będzie wpłacona przez c. k. Skarb państwowy i interesentów miejscowych

W zamian za te udziały będą wydane w swoim czasie akcye zakładowe, którym nie przysługują procenta interkalarne przez czas budowy.

c) Warunki udzielenia koncesyi ułożone będą w porozumieniu i za współudziałem Wydziału krajowego, który ma baczyć, by kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy przyznane zostały przez c. k. Rząd w myśl ustawy z 31. grudnia 1894 Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895 takie ulgi, ułatwienia i uwolnienia, które według uznania Wydziału krajowego są potrzebne i wskazane.

d) Wydział krajowy zawrze z koncesyonaryuszem kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy umowę gwarancyjną, w której zastrzeżony będzie Wydziałowi krajowemu bezpośredni wpływ na rozdanie budowy, przeprowadzenie budowy, zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa, sprawy finansowe i wogóle zarząd kolei względnie Towarzystwa kolejowego, jak również ułożenie taryf przewozowych, — a to na cały czas koncesyi.

e) Rozdział dochodów przyszłego Towarzystwa kolejowego ustanowiony będzie za zatwierdzeniem Wydziału krajowego; w szczególności z dochodów kolei mają być uiszczane podatki w następującym porządku:

1. koszta ruchu i administracyi Towarzystwa,
2. raty roczne pożyczki pierwszeństwa (jak punkt I.),
3. zwrot dopłat krajowego funduszu kolejowego z tytułu gwarancyi dochodów,
4. umorzenie akcji zakładowych,
5. dywidenda od nieumorzonych akcji zakładowych.

Termin, od którego rozpocznie się umarzanie akcji zakładowych, jak również plan umorzenia dla tych akcji ułożony będzie za zgodą Wydziału krajowego i za zatwierdzeniem c. k. Rządu.

f) Wydział krajowy przeprowadzi rokowania w sprawie warunków, pod którymi obejmie c. k. Zarząd kolei państwowych prowadzenie ruchu na kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy. Jeżeliby porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a c. k. Zarządem kolei państwowych nie przyszło do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależęć będzie od postanowienia Wydziału krajowego.

g) Statut przyszłego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy ułożony będzie w porozumieniu z Wydziałem krajowym tak, aby zapewnić dla kraju należyty wpływ w zarządzie Towarzystwa na cały czas trwania koncesyi.

IV. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty na akcye zakładowe przyszłego Towarzystwa kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy przyjąć gwarancję interesowanych ciał autonomicznych, oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału zakładowego, Sejm upoważnia Wydział krajowy do objęcia w ich miejsce odpowiedniej liczby akcji zakładowych, wpłacenia na nie w pełnej imiennej wartości i pokrycia tego 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 poprzód Wydział krajowy stosowne umowy z gwarantującymi ciałami autonomicznymi.

V. Sejm upoważnia Wydział krajowy do uzyskania koncesyi na budowę i eksploatację normalno-torowej kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy, o ile by to Wydział krajowy uznał za stosowne.

Zastępca przewodniczącego :

Meciński, w. r.

Sprawozdawca:

Struszkiewicz, w. r.

