

Aleg. 50

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o budowie projektowanej kolei lokalnej ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa.

Na posiedzeniu z dnia 29. października 1903. powziął Wysoki Sejm uchwałę, którą uznał budowę kolei lokalnej ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa ze względu na ogólne interesa kraju za użyteczną i potrzebną. Uchwałą zaś z 13. listopada 1905. r. polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu na wypadek, jeżeliby c. k. Rząd nie był skłonny podjąć budowy tej linii kolejowej jako państwowej, przeprowadzić z c. k. Rządem rokowania celem wyjednania wydatnej subwencji państwowej na budowę tej kolei jako lokalnej. Również polecił Sejm przeprowadzić rokowania z interesowanymi powiatami, miastami i stronami prywatnymi co do ich udziału w kosztach budowy i przedstawić na najbliższej sesji wniośki co do finansowego poparcia tej kolei przez kraj.

Nadto uchwałą w pierw powołaną z 29. października 1903. upoważnił Wysoki Sejm Wydział krajowy do wypracowania projektu szczegółowego dla kolei lokalnej Lwów-Stojanów, za zaliczeniem potrzebnych na to funduszy z krajowego funduszu kolejowego, które będą zwrotne z kapitału budowy.

Na podstawie tej ostatniej uchwały Wydział krajowy rozpoczął w sierpniu 1904. r. opracowywanie projektu dla tej linii. Obecnie ukończone są już zdjęcia na terenie i wypracowuje się projekt w biurze.

Koszta budowy kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa zostały w porozumieniu z c. k. Ministerstwem kolei żelaznych ustalone na kwotę 11,300.000 koron. Suma ta kosztorysowa stanowiła też podstawę dla pertraktacji z c. k. Rządem, celem uzyskania subwencji państwowej na koszta budowy, jak niemniej podstawę dla przedłożenia rządowego do Rady państwa o przyznanie tej subwencji.

Podczas rokowań zaszła ta korzystna zmiana w prowadzeniu trasy, że ze strony c. k. Rządu odstąpiono od żądania prowadzenia linii z głównego dworca we Lwowie, godząc się w uwzględnieniu motywów ekonomicznych i finansowych na złączenie linii Lwów-Stojanów ze stacją kolei państwowych Lwów-Podzamcze. Przyjęcie tej alternatywy mogłoby dać podstawę do uzyskania pewnego zaoszczędzenia w kosztach budowy. Z drugiej strony jednak okazało się wskazanem linii nie kończyć pod miasteczkiem Stojanowem, lecz doprowadzić ją o ile możliwości jak najbliżej granicy państwa, celem zapewnienia dla kolei przesyłek z Rosyi i udogodnienia manipulacji cłowej towarów przechodzących granicę. Z tego powodu linia przedłuży się o 3 kilometry.

Nadto Wydział krajowy wziął pod rozwagę, o ile możliwości jak największe przybliżenie linii do zakładów krajowych w Dublanach. Zmiana trasy z tego powodu jest obecnie przedmiotem studyów; już obecnie jednak jest wiadomem, że zmiana ta pociągnęłaby za sobą bardzo znaczne podrożenie kosztów budowy.

Gdy wreszcie i złączenie linii ze stacją Lwów-Podzamcze będzie wymagało poniesienia bardzo znacznego wydatku, Wydział krajowy uważa za stosowne nie zmieniać ustalonego w porozumieniu z c. k. Ministerstwem kolejowym kosztorysu na imienną sumę 11,300.000 koron.

Udział państwa w kosztach budowy zapewniony został w sumie 4,000.000 koron w zamian za akcje zakładowe przyszłego Towarzystwa akcyjnego tej kolei.

Pertraktacje z interesentami miejscowymi odniosły dotychczas ten skutek, że subskrybowano na akcje kwotę 817.000 koron. Z kwoty tej przypada kwota 368.000 koron na ciała autonomiczne, reszta na osoby prywatne. Gmina król. stol. miasta Lwowa na razie odmówiła swego przyczynienia się, Wydział krajowy nie wątpi jednak, że Reprezentacya stolicy kraju nie zapozna korzyści i ważności dla miasta tej arteryi dowozowej i że da wyraz temu przez zawotowanie odpowiedniego udziału, tak że udział interesentów uzupełniony będzie do sumy 900.000 koron. Rokowania w tym kierunku są w toku.

Brakującą część kapitału budowy miałyby pokryć pożyczka w nominalnej wysokości 6,400.000 koron, dla której wnosi Wydział krajowy udzielenie gwarancyi dochodów na przeciąg lat 75, licząc od dnia wydania koncesyi dla kolei lokalnej Lwów-Stojanów w wysokości potrzebnej dla oprocentowania nie wyżej niż po 4 sta rocznie i dla umorzenia tej pożyczki w czasie powyżej oznaczonych 75 lat.

Na pokrycie tego zobowiązania gwarancyjnego mogą w części służyć zwolnienia krajowego funduszu kolejowego, uzyskane przez większe dochody, gwarantowanych przez kraj kolei lokalnych. Jak w punkcie 26. sprawozdania Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 1. lipca 1905. do 30. listopada 1906. (strona 26) zaznaczyliśmy, Wydział krajowy nie uważał za odpowiednie, by na podstawie zwiększonych dochodów kolei lokalnych za r. 1905. ustalone zostały zwolnienia krajowego funduszu kolejowego w wyższej rocznej kwocie niż 300.000 koron, którą Wysoki Sejm przyjął uchwałą z 13. października 1903. r.

Nie mniej na podstawie wyników eksploatacyjnych za r. 1906. i częściowo 1907. r. będzie Wydział krajowy mógł przedłożyć swe wnioski co do ustalenia zwolnień w wyższej rocznej sumie.

Jednakowoż już obecnie da się przewidzieć, że te zwiększone zwolnienia krajowego funduszu kolejowego nie będą mogły pokryć w całości zobowiązania gwarancyjnego dla kolei Lwów-Stojanów, resztująca część przeto będzie musiała być pokryta nową dotacją roczną przyznać się mającą dla krajowego funduszu kolejowego.

Oдноśne swe wnioski przedłoży Wysokiemu Sejmowi Wydział krajowy w preliminarzu budżetu krajowego na rok 1908.

Wydział krajowy spodziewa się, że budowa kolei lokalnej Lwów-Stojanów będzie mogła być podjęta z wiosną 1908. r.

Celem zabezpieczenia finansowego budowy tej kolei raczy Wysoki Sejm powziąć następujące uchwały:

I. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla normalno-torowej kolei lokalnej ze Lwowa na Kamionkę Strumiłową do Stojanowa na przeciąg 75. lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi, gwarancyi czystego dochodu potrzebnego do oprocentowania najwyżej po cztery od sta rocznie (4^{0/0}), opłacania bankowego dodatku administracyjnego i umorzenia prawidłowego pożyczki pierwszeństwa, którą zaciągnie koncesyonaryusz tej kolei najwyżej w sumie imiennej 6,400.000, słowami sześć milionów czterysta 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 uzupełniona będzie z krajowego funduszu kolejowego.

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

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

1. Kapitał zakładowy normalno-torowej kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa ustanowiony będzie przez Wydział krajowy i nie będzie przekraczać imiennej sumy 11,300.000 koron.

2. Reszta kapitału zakładowego ponad pożyczkę pierwszeństwa w kwocie nie wyższej niż 6,400.000 K. (jak uchwała I.) będzie wpłacona przez c. k. Skarb państwowy i przez interesentów miejscowych w zamian za akcje zakładowe, którym nie przysługują procenta interkalarne przez czas budowy.

3. Warunki udzielenia koncesyi ułożone będą w porozumieniu i za współudziałem Wydziału krajowego, który ma baczyć, by kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa przyznano przez c. k. rząd w myśl ustawy państwowej z 31. grudnia 1894. r. Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895., takie ulgi, ułatwienia i uwolnienia, które według uznania Wydziału krajowego są potrzebne i wskazane.

4. Wydział krajowy zawrze z przyszłym Towarzystwem akcyjnym kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa 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 ułożenia taryf przewozowych, a to na cały czas trwania koncesyi.

5. Rozdział dochodów przyszłego Towarzystwa kolejowego ustanowiony będzie za zatwierdzeniem Wydziału krajowego; w szczególności z dochodów kolei mają być uiszczane wydatki w następującym porządku:

- a) koszta ruchu i administracyi Towarzystwa;
- b) roczne raty pożyczki pierwszeństwa (jak uchwała I.);
- c) zwrot dopłat krajowego funduszu kolejowego z tytułu gwarancyi dochodów;
- d) umorzenie akcji zakładowych;
- e) 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.

6. Wydział krajowy przeprowadzi rokowania w sprawie warunków, pod którymi obejmie c. k. Zarząd kolei państwowych prowadzenie ruchu na kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa. Jeżeliby porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a c. k. Zarządem kolei państwowych nie przyszło do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego.

7. Statut przyszłego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa ułożony będzie za zgodą Wydziału krajowego tak, aby zapewnić dla kraju należyty wpływ w zarządzie Towarzystwa przez cały czas trwania koncesyi.

IV. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty na akcje zakładowe przyszłego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa, przyjęć gwarancyę interesowanych ciał autonomicznych oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału akcyjnego, 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 za-
ciągnięcie na ten cel pożyczki kolejowej. 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 eksploatacyę normalnotorowej kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa.

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

Zastępca Marszałka krajowego:

Dr. Tadeusz Pilat, w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Stanisław Dąbbski, w. r.

Członek Wydziału kraj.

Aleg. 51

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o budowie kolei lokalnej z Drohobycza do Truskawca.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z 4. lipca 1901. uznał Wysoki Sejm projektowaną kolej lokalną z Borysławia do Stebnika za użyteczną i potrzebną ze względu na ogólne interesa kraju i zapewnił dla tej kolei gwarancję dochodu w wysokości potrzebnej do oprocentowania i umorzenia połowy kapitału budowy.

Uzupełniając sprawozdanie z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. lipca 1905. do 30. listopada 1906. punkt 11. strona 16. zdaje niniejszem Wydział krajowy sprawę z wyniku rokowań z c. k. Rządem w sprawie uzyskania subwencji państwowej dla budowy linii z Drohobycza do Truskawca. Od wyniku studyów trasy będzie zależeć, czy linia budować się będzie ze stacji Drohobycz linii Sambor-Stryj, czy też przystanku „Drohobycz-Truskawiec“ linii Drohobycz-Borysław. Na ten wypadek trasę poprowadzi się ewentualnie na Truskawiec do Stebnika.

Na podstawie ustawy wniesionej przez c. k. Rząd do Rady państwa, przyznany jest udział państwa w kosztach budowy tej kolei w sumie 750.000 koron, w zamian za akcje zakładowe przysłałego Towarzystwa akcyjnego kolei w mowie będącej. Wobec obliczonych kosztów budowy na kwotę 1,700.000 koron i spodziewanego udziału interesentów w sumie 100.000 koron, przypada na pożyczkę pierwszeństwa kwota 850.000 koron, dla której kraj miałby udzielić gwarancję dochodów. Udział kraju wyniesie tedy 50% ogólnej sumy kosztów budowy.

Powyższe zobowiązanie gwarancyjne znajduje zupełne pokrycie w zasobach krajowego funduszu kolejowego, wykazanych w powołanem powyżej tut. sprawozdaniu punkt 24. strona 25.

Celem zapewnienia finansowego kolei lokalnej z Drohobycza do Truskawca raczy Wysoki Sejm uchwalić:

I. Sejm uchyla uchwały swe z dnia 4. lipca 1901, o ile odnoszą się do zapewnienia krajowej gwarancji dochodów dla kolei lokalnej z Borysławia do Stebnika.

II. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla normalnotorowej kolei lokalnej z Drohobycza do Truskawca na przeciąg lat 75, licząc od dnia udzielenia koncesyi, gwarancji czystego dochodu potrzebnego do oprocentowania najwyżej po cztery od sta rocznie (4%), opłacania bankowego dodatku administracyjnego i umorzenia prawidłowego pożyczki pierwszeństwa, którą zaciągnie