

Aleg. 215.

Sprawozdanie

komisji kolejowej o wniosku p. Struszkiewicza i towarzyszy domagającym się aby w budżet krajowy na fundusz kolei lokalnych wstawiać corocznie 300.000 zł. przez lat 75.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą Sejmu z dnia 13. maja 1893 upoważniony został Wydział krajowy do wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania budowy kolei niższego rzędu dotacyi 300.000 zł. w. a. przez lat 30 począwszy od roku 1894.

Przewodnią myślą uchwały tej było, aby umożliwić tak krajowi samemu, jakoteż przedsiębiorstwom prywatnym, którym kraj pomocy na cele kolei niższego rzędu udzieli — zeskontowanie, czyli sfinansowanie funduszu w ratach rocznych przez pewien szereg lat udzielonych w ten sposób, iżby skutkiem operacyi finansowej na podstawie tej rocznej prestacyi krajowej uzyskać już z góry fundusz w kapitale w ciągu lat umorzyć się mający, a potrzebny do przeprowadzenia budowy poszczególnych linii kolei niższego rzędu. Nie można bowiem budowy kolei rozkładać na długi szereg lat w miarę wypłaty rocznych subwencyi, ani też zaciągać długoletnich zobowiązań w obec przedsiębiorców budowy i dostawców materiałów na długie okresy.

Wychodząc z tej słusznej zasady, okazuje się niezbędną potrzeba, aby zapewniona mogła być pomoc kraju na tak długi okres, jak długo amortyzować się zwykły długi i inwestycje na budowę kolei.

Trzydziestoletni okres amortyzacyjny w obu kierunkach jest niedostatecznym, a obligacje pierwszeństwa dotychczasowych przedsiębiorstw kolejowych przechodzą zazwyczaj do wypłaty względnie umorzenia w przeciągu lat 50, 75, a nawet 90.

Jeżeli nadto się zważy, że w myśl w §. 1 ustawy z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. i rozp. kr. Nr. 42. kraj może przyjść w położenie nabywania tytułów kolejowych (akcyi lub obligacyi pierwszeństwa), które poszczególne przedsiębiorstwa wydawać zechcą, a tytuły te z natury rzeczy

będą o dłuższym, niż 30-letnim planie umorzenia, to okaże się już wtedy konieczność zmiany na czele powołanej uchwały sejmowej.

Wprawdzie w każdym konkretnym wypadku zmiana taka łatwo nastąpić może a zmianie tej nie stoi na przeszkodzie rzeczona uchwała — wszakże samo już istnienie takiej uchwały utrudnia Wydziałowi krajowemu pertraktacje z interesowanymi stronami, wobec których Wydział krajowy przyrzeczeń po za granice zasadniczej uchwały Sejmowej dawać nie może — a nadto utrudnia z góry wszelkie kombinacje finansowe.

Przypuszczając bowiem, iż finansowanie pomocy krajowej dla budowy kolei odbywać się będzie w Banku krajowym, to w myśl uchwalonych już przez Radę Nadzorczą tegoż Banku „Przepisów o udzielaniu pożyczek kolejowych“ odpowiada w stosunku $4\frac{1}{4}$ roczna rata:

300.000 zł. przy 30-letniej amortyzacji, kapitałów	5,033.705
„ 57 „ „ „	6,400.565
„ 75 „ „ „ „	6,747.632

Gdyby zaś ndało się pozyskać fundusze na cele wskazane jeszcze taniej, t. j. za opłatą 4^o/_o rocznie wraz z dodatkiem na administrację, to wzrosną te cyfry na

zł. 5,187.610	przy 30-letniej amortyzacji
„ 6,698.024	„ 57 „ „
„ 7,104.122	„ 75 „ „

Zważywszy wreszcie, że kilka lat upłynie nim cała budżetem, przewidziana kwota 300.000 zł. na budowę kolei niższego rzędu, zakupno tytułów kolejowych, lub udzielanie pożyczek przedsiębiorstwom kolejowym wyczerpaną zostanie — że więc późniejsze zgłoszenia i zapotrzebowania coraz krótszy będą miały okres pomocy względnie amortyzacji przed sobą — przeto przy dzisiejszej uchwale przecięcie równałoby się 25—26-letniemu okresowi amortyzacyjnemu i odpowiadającemu temu okresowi 4,600.000 zł. w. a. w obec zaś wniosku posła Struszkiewicza i towarzyszy przyjąwszy można przeciętny okres amortyzacyjny na 57 lat, odpowiadający kapitałowi około 6,500.000 zł.

Zresztą przedłużenie okresu, w ciągu którego kraj z pomocą ma przychodzić kolejom niższorzędnym okazałoby się samo przez się koniecznem po 30 latach, gdyż nie można przypuszczać, żeby kraj po 30 latach mniej miał się okazać chętnym do popierania budowy kolei w kraju naszym, niż dziś, a ponowna uchwała po 30 latach ten sam ciężar na kraj nałoży, obecna zaś odstraszy kapitał od podjęcia się jakichkolwiek operacji finansowych. Że zaś właśnie w początkach pomocy kraju jest najpotrzebniejszą, a zachęcenie kapitału do przedsiębiorstw kolejowych niezbędne, przeto wskazanem jest już dziś, zmienić uchwałę Sejmu z 13. maja 1893 w duchu przez wnioskodawców wskazanym.

Komisya zaś wyrażając przekonanie, że Wydział krajowy w granicach kwoty budżetowej 300.000 zł. w. a. czynić będzie wnioski do Sejmu z możliwą oględnością dla funduszu krajowego, sądzi, że nie ulega wątpliwości, iż zasiłki z tej rubryki — w jakiegokolwiek formie udzielone — w regule nie będą przepadały, i że skapitalizowane do funduszu krajowego wpływać będą.

W tej też nadziei, komisya porusza nadto myśl tworzenia z tej rocznej dotacji, stałego funduszu kolejowego do którego wpływałyby na tę rubrykę i oszczędności i wszelkie zwroty tak w kapitale jak i w procentach.

Utworzenie takiego funduszu ułatwi dalsze popieranie budowy kolei w kraju bez dalszego obciążenia budżetu rocznego i okaże się dla kraju tak pożytecznem, jak utworzenie funduszu koszarowego, przemysłowego itd., a nadto wydatek ten roczny powiększy zarazem majątek administracyi krajowej.

Na tych wywodach opierając się, wnosi komisya:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Uchwałę sejmową z dnia 13. maja 1893, a brzmiącą: „upoważnia się Wydział krajowy do wstawienia w preliminarz funduszu kraj. na cele popierania kolei niższego rzędu w myśl powyższej ustawy rocznej dotacyi w kwocie 300.000 zł. przez lat 30 począwszy od roku 1894“, znosi się; — a natomiast:

Upoważnia się Wydział kraj. do wstawienia w preliminarz funduszu kraj. na cele popierania budowy kolei niższego rzędu w myśl ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. i rozp. kr. Nr. 42 rocznej dotacyi w kwocie 300.000 zł. przez lat 75 począwszy od roku 1894.

Wszelkie oszczędności w tej rubryce, jakoteż wszelkie wpływy od dłużników, lub z tytułów kolejowych przez kraj nabytych, tak w kapitale, jak i w odsetkach wpływać będą do funduszu kolejowego, który osobno zarachowywany i administrowany być ma.

Lwów dnia 11. lutego 1894.

Przewodniczący

Zaleski.

Sprawozdawca

Męciński.

