

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany postanowień uchwał sejmowych z dnia 8. lutego 1895, 7. lutego 1896 i 8. lutego 1896 dotyczących poparcia budowy kolei lokalnej Chabówka-Nowy targ-Zakopane.

Wysoki Sejmie!

W sprawozdaniu naszym w przedmiocie spraw kolejowych za czas od 26. listopada 1895 do 18. listopada 1896 (ustęp 17), nadmieniliśmy, że w razie pokrycia przez skarb Państwa nadwyżki kosztów, wynoszącej 1,300.000 a wynikającej z wymaganej przez c. k. Rząd budowy szlaku Chabówka-Nowy targ, o normalnym zamiast o wąskim torze, stałoby się możliwem sfinansowanie całej kolei lokalnej, stosownie do wymogów normalnotorowego typu budowy.

Budowa części kolei Nowy targ-Zakopane o normalnym torze jest bowiem w obec powyższej zmiany stosunków stanowczo wskazaną ze względu na to, że prowadzenie ruchu na 23-kilometrowym szlaku normalnym Chabówka-Nowy targ, a w dalszym ciągu na 19-kilometrowym szlaku wąskotorowym Nowy targ-Zakopane, nie tylko powiększyłoby trudności i kosztu eksploatacji, ale nadto zmniejszyłoby surowe dochody szlaku Nowy targ-Zakopane. Oczywiście, wyniknęłaby stąd także niedogodność dla podróźnych, gdyż wagony osobowe nie mogłyby już dotrzeć wprost do miejsca przeznaczenia, odległego tylko o 19 km. od Nowego targu, co dla uzdrowiska jest ważną okolicznością. O wiele jednak ważniejszymi są niekorzyści, dla eksploatacji i dochodów szlaku Nowy targ-Zakopane, któreby wynikły z przeładowywania towarów w Nowym targu. Koszta i uciążliwości takiego przeładowywania, wobec niewielkiej odległości od Zakopanego, prowadziłyby do tego rezultatu, że ruch towarowy przeważnie odbywałby się i nadal dotychczasowym utartym szlakiem drogowym, nie korzystając z kolei wąskotorowej. Biorąc oprócz tego na uwagę konieczność utrzymywania i reparacji osobnego, dla tak małej przestrzeni taboru wąskotorowego, musi się dojść do przekonania, że użyteczność i rentowność wąskotorowej części kolei, nie stałaby w odpowiednim stosunku do ofiar na jej budowę, a zwiększone wydatki eksploatacji i urzędzeń, przekroczyłyby kwotę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie nadwyżki kosztów, przekształcenia projektowanej wąskotorowej na normalnotorową kolej między Nowym targiem a Zakopanem.

Zauważyć nadto należy, że warunki terenu na tej przestrzeni są znacznie łatwiejsze niż na części Chabówka-Nowy targ, a tor wąski istotnie tam tylko przynosi korzyści

taniej budowy i ekonomicznej użyteczności, gdzie na znacznej przestrzeni teren przedstawia wielkie trudności.

W wyżej przytoczonym sprawozdaniu nadmieniliśmy, że ubiegający się od lat kilku o koncesję na kolej lokalną Chabówka-Zakopane, Władysław hr. Zamoyski, przedsięwziął w ostatnich czasach opracowanie projektu szczegółowego o normalnym torze dla całej linii, w celu wdrożenia na podstawie tegoż nowych rokowań o koncesję. Roboty około tego projektu zostały ukończone na terenie 15. grudnia tak, że dla obu części kolei normalnotorowej: Chabówka-Nowy targ i Nowy targ-Zakopane, trasa i wszelkie szczegóły jej założenia są dokładnie oznaczone. Na podstawie pomienionych dat, krajowe biuro kolejowe było w możności obliczyć z całą ścisłością nadwyżkę kosztów, potrzebną na przekształcenie pierwotnie projektowanej wąskotorowej części Nowy targ-Zakopane na szlak o normalnym torze, a nadwyżka ta według pomienionych obliczeń wynosi efektywnie 190.000 zł. czyli imiennie 200.000 zł. licząc kurs po 95%.

W memoryale technicznym, który przesłaliśmy c. k. Ministerstwu handlu d. 5 marca 1895, L. W. 5.582/95, wykazaliśmy byli, że koszta budowy wąskotorowej kolei Chabówka-Zakopane, wynosiłyby dla części:

	efektywnie	imiennie
Chabówka-Nowy targ	723.240 zł.	747.000 zł.
Nowy targ-Zakopane	630.100 „	653.000 „

Dodając do każdej z powyższych kwot imiennych odnośną nadwyżkę kosztów potrzebną do przekształcenia wąskiego toru na normalny, a mianowicie dodając dla części Chabówka-Nowy targ nowy udział Państwa w kwocie 1,300.000 zł., zaś dla części Nowy targ-Zakopane wyżej obliczoną nadwyżkę w kwocie 200.000 zł., otrzymany dla pierwszej z wymienionych części kapitał imienny 2,047.000 zł. a dla drugiej 853.000 zł.

Koszta budowy toru normalnego miałyby się przeto do kosztów budowy toru wąskiego na części Chabówka-Nowy targ jak 2,74 do 1, zaś na części Nowy targ-Zakopane jak 1,31 do 1. Z tego najlepiej się okazuje, jak tanim stosunkowo kosztem możnaby osiągnąć wielkie korzyści toru normalnego dla szlaku Nowy targ-Zakopane. Różnica zaś tych stosunków łatwo się tłumaczy tem, że trasa Chabówka-Nowy targ walczy z warunkami ciasnej doliny Raby, przerzuca się kilkakrotnie z jednej na drugą stronę rzeki Raby i rzeki Lebednicy, przekracza dział wód między Rabą a Dunajcem, wymaga więc bardzo znacznych robót ziemnych i robót ubezpieczających, budowy wielkich mostów i tunelu, wówczas gdy trasa Nowy targ-Zakopane prowadzi szeroką i płaską doliną Białego Dunajca, a oprócz mostu na Dunajcu nie wymaga żadnych ważniejszych robót.

Wydział krajowy mniema przeto, jak to już zaznaczył w swem sprawozdaniu w przedmiocie spraw kolejowych do LW. 72.767/96, że jest ze wszechmiar wskazanem, aby wobec dodatkowego udziału państwa dla normalnotorowej kolei Chabówka-Nowy targ w kwocie 1,300.000 zł. kraj także się przyczynił do umożliwienia budowy normalnotorowej kolei Nowy targ-Zakopane przez zabezpieczenie z krajowego funduszu kolejowego potrzebnej na ten cel dodatkowej sumy w odpowiedniej wysokości.

Przypomnieć tu należy, że niektórzy z miejscowych interesentów a mianowicie rada powiatowa nowotarska i właściciel obszaru dworskiego w Poroninie złożyli swego czasu oświadczenie, iż w razie budowy kolei Chabówka-Zakopane o normalnym torze, obejmą znacznie większe udziały w zamian za akcje zakładania niż te, które deklarowali na rzecz wąskiego toru.

Dodatkowy udział kraju równać się będzie w takim razie różnicy między kwotą 200.000 zł. a kwotą złożyć się mającą dodatkowo przez wywymienionych interesentów. Pomienioną różnicę zabezpieczyłby fundusz krajowy przez udzielenie gwarancji pożyczki pierwszeństwa w odnośnej kwocie, o którą to kwotę zwiększyłaby się pożyczka pierwszeństwa uchwalona już przez Wysoki Sejm dnia 8-go lutego 1895 dla tej linii.

Zapewnienie gwarancyi oprocentowania i umorzenia powyższej części pożyczki pierwszeństwa przez fundusz kolejowy nastąpić może bez żadnych trudności, albowiem stan tego funduszu z końcem roku 1897 przedstawiać się będzie, wedle szczegółowych obliczeń krajowego biura kolejowego kwotą rozporządzalną wynoszącą 324.000 zł. ponad wymagane wydatki.

Nowe sfinansowanie całej kolei lokalnej Chabówka-Nowy targ-Zakopane przedstawiłoby się w powyższych warunkach jak następuje:

1) Pożyczka pierwszeństwa przez kraj gwarantowana uchwalona dnia 8 lutego 1895	930.000 zł.
2) Dodatkowy udział kraju i interesentów	200.000 „
3) Udziały interesentów miejscowych w zamian za akcje zakładowe <i>al pari</i> , jak pierwotnie	235.000 „
4) Udział państwa w zamian za akcje zakładowe <i>al pari</i> , zapewniony ustawą z dnia 19. czerwca 1895	235.000 „
5) Dodatkowy udział państwa	1,300.000 „
Cały kapitał imienny	2,900.000 zł.

W celu zabezpieczenia budowy całej powyższej kolei o normalnym zamiast o wąskim torze, zachodzi potrzeba zmiany dotychczasowych uchwał, powziętych przez Wysoki Sejm w sprawie pomienionej kolei.

W myśl powyższego sprawozdania Wydział krajowy wnosi przeto:

Wysoki Sejm raczy:

- 1) przyjąć pomienione sprawozdanie do wiadomości,
- 2) powziąć załączone uchwały.

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

Lwów dnia 3 lutego 1897.

Marszałek krajowy:

Stanisław Badeni.

Sprawozdawca:

Antoni Jaxa Chamiec

członek Wydz. kraj.

Uchwały

w przedmiocie zmiany postanowień uchwał sejmowych, dotyczących poparcia budowy kolei lokalnej Chabówka - Zakopane, a mianowicie uchwały z dnia 8. lutego 1895: zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 5. stycznia 1896, uchwały z dnia 7. lutego 1896, zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 26. sierpnia 1896 i uchwały z dnia 8. lutego 1896., która nie uzyskała jeszcze Najwyższego zatwierdzenia.

Uchwała I.

Oznaczenie kolei lokalnej, zawarte pod al. b) ustępu A. punktu 1go, tudzież postanowienie ustępu b) punktu 2go, uchwały I. Sejmu krajowego z dnia 8. lutego 1895, obejmującej program poparcia poszczególnych kolei lokalnych, zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 5. stycznia 1896, dotyczące kolei lokalnej Chabówka - Zakopane, zostają uchylone w dotychczasowem brzmieniu i mają opiewać jak następuje:

ad al. b) ustępu A. punktu 1go:

„Chabówka - Nowy targ - Zakopane, normalno-torowa“;

ad b) punktu 2go: „930.000 złotych wyraźnie dziewięćset trzydzieści tysięcy złotych dla kolei Chabówka - Nowy targ - Zakopane, a nadto gwarancya dochodu tej kolei od takiej dodatkowej kwoty, jaka okaże się potrzebną celem uzupełnienia do wysokości 200.000 złotych wyraźnie dwakroć sto tysięcy złotych udziałów, mających być dodatkowo objętymi przez interesentów miejscowych na rzecz przekształcenia projektowanej wąskotorowej kolei na normalno-torową z zastrzeżeniem, że kapitał imienny ustanowiony będzie na sumę 2,900.000 złot. wyraźnie dwa miliony dziewięćset tysięcy złotych w. a.

„Reszta kapitału imiennego, a to 1,770.000
 „złot. wyraźnie milion siedemset siedemdzie-
 „siąt tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną
 „będzie w następujący sposób:

„α) 470.000 wyraźnie czterysta siedm-
 „dziesiąt tysięcy złotych w. a. przez emisję
 „akcji zakładowych, wpłaconych w pełnej
 „imiennnej wartości, z których 235 000 zł.
 „obejmie państwo, a 235.000 zł. interesenci
 „miejscowi i do których to akcji zakładowych
 „nie będzie przywiązaniem prawo pobierania
 „procentów interkalarnych za czas budowy;

„β) 1,300.000 zł. wyraźnie milion trzy-
 „sta tysięcy złotych w. a. dostarczy państwo.

„O ileby według uznania Wydziału kra-
 „jowego zochodziła potrzeba, zamiast akcji
 „zakładowych przez miejscowe czynniki inte-
 „resowane, przyjąć ich gwarancję oprocen-
 „towania i umorzenia odpowiedniej części
 „kapitału zakładowego, upoważnia się Wy-
 „dział krajowy do objęcia za nich odpowie-
 „dniej części akcji zakładowych, wpłacenia
 „ich w pełnej imiennnej wartości i pokrycia
 „odnośnego wydatku z krajowego funduszu
 „kolejowego, a to po zawarciu umowy z gwa-
 „rantującymi interesentami, zabezpieczającej
 „fundusz rzeczony od strat.

„Powzięta w tym ostatnim przedmiocie
 „osobna uchwała sejmowa z dnia 8. lutego
 „1896, która nie otrzymała dotychczas Naj-
 „wyższego zatwierdzenia, zostaje niniejszem
 „uchyloną“.

Uchwała II.

U s t a w a

z dnia dla Królestwa Galicyi i Łodomeryi z Wielkiem
 Księstwem Krakowskiem w przedmiocie zezwolenia Reprezentacji powiatu
 Nowy Targ do pokrywania niedoborów lokalnej kolei Chabówka-Nowy Targ-
 Zakopane.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Łodomeryi z Wielkiem
 Księstwem Krakowskiem, postanawiam co następuje:

Art. I.

„Reprezentacji powiatu Nowy Targ ze-
 zwala się na przyjęcie imieniem powiatu w obec

funduszu krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem obowiązku uiszczenia corocznie przez lat 75 od chwili udzielenia koncesyi na lokalną koleją żelazną z Chabówki przez Nowy Targ do Zakopanego kwot potrzebnych na oprocentowanie po 4% tudzież planem wskazane umorzenie sumy 50.000 złr. w. a. stanowiącej część kapitału zakładowego powyższej kolei.“

Art. II.

„Kiedy i o ile obowiązek wymieniony w Art. I. niniejszej ustawy ma być dopełnionym, określi osobna umowa między Reprezentacją powiatową Nowy Targ a Wydziałem krajowym Królestwa Galicyi i Lodomeryi z W. Księstwem Krakowskiem“.

Art. III.

„Równocześnie traci moc obowiązująca ustawa z d. 26. sierpnia 1896.“

Art. IV.

„Wykonanie niniejszej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.“
