L. 1029/93

Aleg. 236.

Sprawozdanie

komisyi kolejowej nad wnioskiem hr. Borkowskiego i Towarzyszy o udzielenie dodatkowej subwencyi w kwocie 100.000 zł. na rzecz koleji podolskich.

Wysoki Sejmie!

Wniosek hrabiego Borkowskiego, udzielenia na rzecz koleji podolskich dodatkowej subwencyi 100.000 zł. został uzasadniony trudnością zebrania pomiędzy interesentami pierwotnie zamierzonej sumy 500.000 zł., a to z powodu, że skutkiem zmienionej trasy, lub innych okoliczności pewna część pierwotnych podpisów cofniętą została, tak że obecnie cały jeden powiat interesowany zgoła się nie przyczynia, inne powiaty zaś znacznie swoje udziały zmniejszyły, a prócz tego cały szereg najzamożniejszych obywateli w pobliżu dóbr których lub nawet przez których dobra, kolej przechodzi, usunęli się od udziału w zebraniu fundusz wymaganego.

Komisya sądzi jednakowoż, że podobne uzasadnienie nie jest dopuszczalne, albowiem tak Wydział krajowy i Wysoki Sejm z jednej strony, jakoteż i c. k. Rząd i Rada Państwa zgoła się z pojedyńczemi interesentami nie znosili, tylko przez cały czas dziesięcioletni wyłącznie działali na podstawie zobowiązań przyjętych przez konsorcyum ubiegające się o koncesyę, a reprezentowane przez hr. Władysła Baworowskiego. Rzeczą i obowiazkiem tego konsorcyum było przeprowadzić odnośne układy z interesentami, i w samej rzeczy też to konsorcyum przy każdej sposobności przy której zależało władzom krajowym lub rządowym na dowiedzeniu się na jakiej podstawie akcya zebrania funduszów potrzebnych na budowę koleji ma być oparta, zaręczało w imieniu interesantów, że podejmuje się zebrać kwotę pół miliona zł. Obowiązek ten wynika jasno z aktów dotyczących negocyacyi o przeprowadzenie tych koleji jakoteż z dyskusyi i uchwał tak Sejmu jak i Rady Państwa.

Kiedy Sejm w dniu 5 kwietnia 1892 r. uchwalił w zamian dawniej już udzielonej rocznej subwencyi, wstawić w budżet krajowy na rok 1893 kwotę 500.000 zł. żaden głos się nie podniósł jakoby ta kwota była nie wystarczająca, i jakoby konsorcyum przedstawiające interesentów nie mogło zebrać takiej samej kwoty 500.000 zł. Toż samo powtórzyło się później w Radzie Państwa. Konsorcyum z góry było poinformowane, że udział interesentów w kwocie pół miliona jest niezbędnem warunkiem wniesienia i przeprowadzenia ustawy o budowie koleji. W prawdzie konsorcyum w piśmie swojem z dnia 5 maja 1892 zwraca się do Ministerstwa handlu z uwagą, że pierwotne zobowiązania przyjęte przez strony interesowane gasną w Czerwcu 1892, a że nowych zobowiązań zbierać nie można dopóki trasa nie będzie ustaloną, ale też reskryptem ministeryalnym z dnia 15 Listopada 1892 r. zostało zawiadomionem o trasie ostatecznie przyjętej. Był więc czas zorientowania się pomiędzy listopadem 1892, a lutym 1893 kiedy ustawa rządowa została wniesiona przed Radę Państwa czy zobowiązanie kosorcyum może być dotrzymane lub nie. Dodatkowo upłynęło kilka tygodni

zanim sprawa dostała się do komisyi kolejowej. Był znowu kilkotygodniowy czas pomiędzy korzystnem załatwieniem w komisyi a 16-tym marca, w którym to dniu ustawa została uchwaloną przez Radę Państwa. Przez cały ten czas konsorcyum stało niezmiennie przy swojej pierwotnej propozycyi zebrania ze swojej strony kwoty 500.000 zł. A teraz kiedy ustawa już przeszła wszystkie instancye, kiedy 5-go kwietnia, t. r. uzyskała najwyższą sankcyę, kiedy ck. Rząd, przychylając się do życzeń wypowiadanych przez naszą delegacyą w imieniu całego kraju, przedsięwziął wszystkie przedwstępne kroki do jak najspieszniejszej organizacyi zarządu budowy, teraz co roboty mają się niebawem rozpocząć, teraz dopiero miałoby się pokazać, że ta podstawa pierwotna całej akcyi, t. j. współudział interesentów miejscowych, podstawa na mocy której uzyskało się pół miliona funduszów krajowych, a gwarancya rządowa na 10 milionów, miała być iluzoryczną.

Komisya jest zdania, że w interesie sprawy publicznej podobne postępowanie nie jest dopuszczalnem.

Konsorcyum przez cały czas negocyacyi wskazywało na datki interesentów jako dowody znaczenia ekonomicznego tej koleji i jej potrzeby dla Podola, które dostało zapewnienie tak szczodrych kontrybucyi ze strony kraju i państwa, kontrybucyi przewyższających i relatywnie i absolutnie podobne kontrybucye udzielane innym kolejom podobnym w innych krajach koronnych. To też konsorcyum winno jest wywiązać się również ze swoich zobowiązań i tak jak kraj i Państwo zrobili swoje także zrobić i co do niego należy, i że w tym obowiązku nie może w żaden sposób być wyręczone przez budżet krajowy.

Komisya jest zdania, że żadne względy poszczególne nie mogłyby uzasadnić odstąpienia w tym wypadku od koniecznych reguł ścisłej i sumiennej gospodarki finansowej i budżetowej.

Raz wytworzyć precedens, że zobowiązania czy to prywatnych czy to gmin, miast i powiatów, które się stają podstawą akcyi finansowej krajowej, mogą być później cofnięte lub nieuiszczone, a deficyt pokryty z budżetu krajowego, to znika wszelka podstawa do racyonalnego obliczenia zobowiązań krajowych i racyonalnego budżetowania. Mianowicie w obecnej chwili kiedy Wysoki Sejm ma niebawem obradować nad ustawą o kolejach lokalnych i kiedy akcya budowy koleji ma być wdrożoną na szerszą skalę, to taki precedens by z góry zwichnął całą zamierzoną akcyę i stał się przyczyną nieobliczalnych szkód dla zdrowej gospodarki krajowej, bo by od razu odebrał tę ścisłą podstawę budżetową zastósowania dokładnego rozmiarów tejże akcyi do środków któremi możemy dysponować, a mógł zapędzić kraj w nieobliczalne zobowiązania.

Z tych przyczyn komisya kolejowa sądząc, że nie zaszły żadne okoliczności któreby mogły zwolnić konsorcyum od zobowiązań przez nie przyjętych jednogłośnie uchwaliła przejść nad wnioskiem hr. Borkowskiego do porządku dziennego, a wszystkiemi głosami przeciw jednemu odrzuciła wniosek ażeby wezwać Wydział krajowy do udzielania swej interwencyi w celu zebrania u interesentów kwot potrzebnych do uzupełnienia funduszu pół milionowego. W opinii komisyi nie ma tu miejsca dla interwencyi publicznej, chociaż swoją drogą nie wykluczoną jest możliwość prywatnego i moralnego wpływu w celu skutecznego załatwienia sprawy.

Dodatkowo komisya sądzi, że dla informacyi kraju i stron interesowanych, należy przy tej sposobności podnieść pewne dodatnie strony ustawy o kolejach podolskich, które sprawują, że system gwarancyi przyjęty w tej ustawie nie dopuszcza do tych wyzyskiwań skarbu publicznego, które są pamiętne wszystkim co brali udział w prawach kolejowych przed dwudziestu laty i które doprowadziły do ogólnego potępienia systemu gwarancyjnego tak jak on dawniej był wykonywany. Obecna ustawa opisuje w całkiem jasny sposób poszczególne zobowiązania przyjęte przez każdą ze stron współdziałających i zapewnia, że te zobowiązania muszą być ściśle dopełnione i nie mogą być zastąpione żadnym ubocznym sposobem albo przez bank finansujący albo przez przedsiębiorstwo budujące, jak to często bywało w czasach dawniejszych.

Tak finansowanie, jak też i budowa koleji są wyłącznie w rękach Rządu. I jedno i drugie odbywa się na podstawie ofert publicznych. Niedopuszczalnem są więc zyski uboczne, czy to na finan-

sowaniu, czy to na budowie, zyski z których w czasach dawniejszych spekulacyi kolejowych, niejednokrotnie dopełniano zobowiązań interesentów tego samego rodzaju, jak te zobowiązania na rzecz koleji podolskich, o których tutaj mowa. Jest to zaletą tej ustawy a poniekąd i wzorem i wskazówką dla przyszłej akcyi krajowej.

Do ułatwienia interesentom płat powołane są krajowe instutucye finansowe, czy to przez kapitalizacyę rocznych zobowiązań, czy to udzielając pożyczki za wykazującem zabezpieczeniem. Ale co do Sejmu to w mniemaniu komisyi nie można odstąpić od ścisłej gospodarki wskazanej treścią ustawy, i dopuścić do jakiegokolwiek ubocznego sposobu wywiązania się z obowiązków raz na siebie przyjętych.

Komisya ma też przeświadczenie, że swoją uchwałą zastosowała się do wymagań takiej gospodarki i miała na oku raczej ogólny interes kraju aniżeli życzenia pewnych pojedyńczych insteresentów.

Z tych powodów komisya kolejowa wnosi

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Nad wnioskiem posła hr. Borkowskiego i towarzyszy, zmierzającego do udzielenia dodatkowej subwencyi 100.000 zł. na rzecz koleji podolskich, przechodzi się do porządku dzienuego.

We Lwowie 13. Maja 1893.

przewodniczący:

Jaworski w. r.

Sprawozdawca:

Stanisław Szczepanowski w. r.