

Aleg. 207

Sprawozdanie

Komisji budżetowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego o petycji Towarzystwa tanich mieszkań dla robotników katolickich w Krakowie, względem udzielenia gwarancyi kraju dla pożyczki w kwocie 40.000 K. na hipotekę realności pod l. 11. w Krowodrzy zaciągnąć się mającej.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z d. 3. maja 1900 przyznał Wys. Sejm Towarzystwu tanich mieszkań dla robotników katolickich w Krakowie subwencję w kwocie 1600 K rocznie przez lat 10 celem pokrycia odsetek od pożyczki 40.000 K, którą to Towarzystwo zaciągnąć zamierza, celem wybudowania nowych 3 domów parterowych w Krowodrzy obok 3 już istniejących.

Zaciągnięcie tej pożyczki, którą już jedna pożyczka hipoteczna poprzedza, okazało się niemożliwym, ponieważ realność Towarzystwa leży w obrębie rejonu fortyfikacyjnego i jest obciążoną rewersem demolacyjnym.

Prośba Towarzystwa do Wysokiego Sejmu o umożliwienie zaciągnięcia pożyczki przez udzielenie gwarancyi kraju, przekazaną została uchwałą z dnia 8. lipca 1901 Wydziałowi krajowemu do zbadania.

Wydział krajowy w uznaniu pożytecznej działalności Towarzystwa przedkłada wniosek na udzielenie tej gwarancyi, sądząc, że Towarzystwo będzie w stanie po upływie lat dziesięciu na które subwencya 1.600 K. przyznaną została, z własnych dochodów procenta i amortyzacyę pożyczki pokrywać.

Komisya budżetowa nie może doradzać Wysokiemu Sejmowi zasadniczo udzielania gwarancyi jakimukolwiek prywatnemu Towarzystwu, gdyż kraj byłby obowiązany corocznie zastąpić Towarzystwo w płaceniu rat, gdyby ono ich płacić nie chciało lub nie mogło, nie mając z jednej strony budżetowego pokrycia dla tego wydatku, z drugiej strony nie mogąc użyć doraźnych kroków egzekucyjnych, przeciw Towarzystwu.

Zdaniem Komisji budżetowej tak w tym wypadku i jak i w każdym innym jest to tylko możliwym wobec gminy lub powiatu, gdzie Wydział krajowy ma prawo płynne raty od pożyczki do budżetu ewentualnie wstawić i zapłaty domagać się. Z drugiej jednak strony Komisya budżetowa uważa cel Towarzystwa za pożyteczny, doniosły i godny poparcia kraju i dlatego sądzi, że jeżeli Wysoki Sejm przyznaną Towarzystwu subwencję 1.600 K. rocznie na lat 10 przedłuży jeszcze o lat 20, będzie Towarzystwo w stanie, mając zapewnione opłacenie procentów zaciągnąć pożyczkę pod korzystnymi warunkami bez gwarancyi kraju.

Zarazem jednak sądzi Komisya, iż jest rzeczą Wydziału krajowego zapewnić się w sposób prawnie obowiązujący, że przez cały czas trwania subwencyi domy

wybudowane dla dostarczenia tanich mieszkań dla robotników wyłącznie do tego celu służyć będą, a tem samem, że myśl która Wysoki Sejm do hojnej pomocy spowoduje w zupełności zrealizowaną zostanie. W szczególności sądzi Komisya budżetowa, że Wydział krajowy domagać się musi od Towarzystwa spełnienia tych wszystkich warunków, które określa ustawa państwowa o uwolnieniu od podatków tanich mieszkań dla robotników.

Komisyja budżetowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Przyznaną uchwałą z dnia 3. maja 1900 Towarzystwu tanich mieszkań dla robotników katolickich w Krakowie na lat 10 (dziesięć) opłatę 4^o/_o od pożyczki 40.000 K. w rocznej kwocie 1.600 K., przedłuża się na dalszych lat dwadzieścia.

Za przewodniczącego:

K. Badeni.

Sprawozdawca:

Stanisław Badeni.

Aleg. 208

Sprawozdanie

Komisji kolejowej w przedmiocie petycyi konsorcyum starającego się o doprowadzenie do skutku budowy projektowanej budowy kolei lokalnej Lwów-Podhajce.

Wysoki Sejmie!

Konsorcyum starające się o doprowadzenie do skutku budowy projektowanej kolei lokalnej Lwów-Podhajce wniosło d. 27. czerwca 1902 petycyę do Wysockiego Sejmu, w której uprasza, by:

I. Sejm wezwał c. k. Rząd do zamieszczenia wymienionej kolei w przedłożeniu rządowem do Rady Państwa w rządzie tych kolei lokalnych, których budowa zapewnioną być ma w ciągu r. 1903.

II by Sejm wezwał c. k. Rząd do udzielenia na rzecz tej kolei gwarancyi państwowej w wysokości 12,000.000 Koron.

III. by Sejm upoważnił Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju przez czas trwania koncesyi na kolej Lwów-Podhajce gwarancyi rocznego dochodu, równającego się racie rocznej, potrzebnej do oprocentowania po 4 od sta i umorzenia pożyczki zaciągnąć się mającej przez konsorcyum ewentualnie przez zawiązać się mające Towarzystwo akcyjne w wysokości 3,000.000 Koron.

IV. by Sejm polecił Wydziałowi krajowemu, aby starania konsorcyum o uzyskanie koncesyi na budowę, o sfinansowanie, oraz o możliwie jak najspieszniejsze przeprowadzenie budowy jak najusilniej popierał.

V. by Sejm polecił Wydziałowi krajowemu, aby na wypadek, gdyby udział Państwa i kraju, oraz dotychczas zadeklarowane datki interesentów nie wystarczyły na całkowite pokrycie kosztów budowy, przeprowadził rokowania ze stronami interesowanymi co do pokrycia tej ewentualnej nadwyżki.

W załatwieniu sprawozdania komisji kolejowej o petycyach w sprawie popierania przez kraj budowy kolei Lwów-Winniki-Przemysłany-Brzeżany-Podhajce powiały Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 5. lipca 1901 następujące uchwały:

„1. Sejm uznaje projektowaną kolej Lwów-Winniki-Przemysłany-Brzeżany-Podhajce jako potrzebną i użyteczną dla interesowów kraju.

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu:

a) aby wyjednał u c. k. Rządu uzyskanie zagwarantowania przez Państwo oprocentowania i amortyzacyi kapitału pierwszeństwa w sumie przynajmniej 10,000.000 koron;

b) aby przeprowadził rokowania i interesentami o pokrycie nadwyżki potrzebnej do budowy kapitału, we formie akcji zakładowych, lub ewentualnie akcji pierwszeństwa.

3) Sejm upoważnia Wydział krajowy do objęcia agend konsorcyum projektowanej kolei, a to tak co do starań o uzyskanie koncesyi na budowę i eksploatacyę, jak i co do przeprowadzenia powyż wspomnianych rokowań z c. k. Rządem, z poleceniem przedłożenia wniosku na najbliższej sesyi sejmowej, co do sposobu pokrycia nadwyżki kapitału potrzebnej do przeprowadzenia budowy.“

Uchwalony poprzednio przez Wysoki Sejm w dniu 4. lipca 1901 dalszy program popierania budowy kolei niższo-rzędnych, obejmujący 6 kolei, oparty był na tem częściowem zwolnieniu krajowego funduszu kolejowego z ciążących już na nim zobowiązań, jakie wynika z częściowej rentowności zbudowanych dotychczas i w ruchu będących kolei lokalnych. To częściowe zwolnienie krajowego funduszu kolejowego wykazane było tak sprawozdaniem Wydziału krajowego z dnia 3. czerwca 1901 LW. 35.496, jak i sprawozdaniem sejmowej Komisji kolejowej z dnia 30. czerwca 1901 Ls. 1.354 w kwocie okrągłej 200.000 koron (ściśle koron 202.776) rocznie, odpowiadającej kapitałowi koron 4,500 000.

Zaznaczyć atoli trzeba, iż ów w dniu 4. lipca 1901 przez Wysoki Sejm uchwalony program nie był oparty na kosztorysach, których wówczas nie było, a po sporządzeniu których okazało się, iż już na wykonanie tego programu nie wystarczają rozporządzalne środki wykazane w cyfrze koron 4,500.000, a to nawet w tym wypadku, jeżeliby się utrzymał postulat, iż dla 3 kolei tego programu, dla których ma być daną gwarancya kraju za oprocentowanie i umorzenie pożyczek pierwszeństwa, gwarantowane przez kraj pożyczki pierwszeństwa nie mogą przenosić połowy całego na budowę potrzebnego kapitału imiennego. Okazało się mianowicie, iż na wykonanie w mowie będącego programu, przy uwzględnieniu kosztorysów tych 3 kolei, dla których kraj miałby gwarantować połowę całego potrzebnego kapitału — obliczona kapitałowo partycypacya kraju wymagałaby środków rozporządzalnych w kwotach następujących:

	Kosztorys	Udział kraju
kolej Tarnów - Szczucin	(K. 3,100.000)	K. 1,550.000
" Borysław - Stebnik	(K. 1,600.000)	" 800.000
" Janów - Jaworów	—	" 300.000
" Tarnopol - Zbaraż	—	" 600.000
" Podgórze - Myślenice - Lubień	—	" 500.000
" Nowy - Sącz - Szczawnica (tor wąski)	(K. 4,360.000)	" 2,180.000
	Razem	K. 5,930.000

nadto dodać tu należy na przedłużenie kolei Piła-Jaworzno, którego konieczność wykazał Wydział krajowy przedłożeniem LW. 41.881/902 a za którym oświadczyła się już także Komisya kolejowa K. *) 345.000

Suma K. 6,275.000

Wobec tego Komisya kolejowa musiała dobrze wziąć pod rozwagę, czy bez podwyższenia dotacyi krajowego funduszu kolejowego — którego nie dopuszcza stan funduszu krajowego i wiadome wielkie i coraz większe zapotrzebowania budżetu krajowego na inne cele ekonomiczne i kulturalne — może w ogóle tak wykonany być program uchwalony przez Wysoki Sejm w dniu 4. lipca 1901, jak przyznana jakakolwiek subwencya na kolej Lwów-Podhajce.

Komisya kolejowa widzi potrzebę uprzytomnić tu raz jeszcze Wysokiemu Sejmowi stan i zasoby krajowego funduszu kolejowego z jednej, a zobowiązania dotychczasowe tegoż funduszu z drugiej strony, przy dotychczasowej dotacyi po K. 750.000 rocznie.

Sprawozdaniem Wydziału krajowego z czynności Dep. IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. grudnia 1900 do 30. listopada 1901 wykazane pod poz. 33. raty pożyczek już ciążących na funduszu kolejowym wynoszą półrocznie K 364.385 58

czyli: rocznie K 728.771 16

raty gwarantować się mającej imieniem kraju pożyczki pierwszeństwa na kolej lokalną Przeworsk-Bachórz (Dynów) wynosić będą rocznie (okrągło) " 100.000 —

razem cięży na funduszu kolejowym K 828.771 16

dotacya roczna wynosi " 750.000 —

brakująca rocznie kwota K 78.771 16

znajduje pokrycie w zmiennych odsetkach od zasobów funduszu kolejowego. Zasoby tego funduszu powstały głównie wskutek tego, iż roczna dotacya jego (pierwotnie

*) W powołanem przedłożeniu Wydział krajowy preliminuje na ten cel K. 370 000; — świeżo atoli w ciągu obecnej sesji sejmowej, wpłynęła deklaracya jednego z interesentów tego przedłużenia na przyczynienie się kwotą K. 25.000.

w kwocie K 600.000) zaczęła się w r. 1893, a ukończenie budowy poszczególnych kolei lokalnych I-go programu przypadło w latach od r. 1897 do r. 1900, częściowo zaś powstały te zasoby także skutkiem tego, iż za 3 z tych kolei krajowy fundusz kolejowy faktycznie ponosił część tylko rat gwarantowanych.

Stan tych zasobów krajowego funduszu wynosił w d. 20. października 1901 K 3,648.338 44 a aktywa jego składały się z zaliczek udzielonych poszczególnym kolejom z obligacji kolejowych Banku krajowego, z rachunku bieżącego w tymże Banku z oprocentowanych przez gwarantów akcji pierwszeństwa kolei Chabówka-Zakopane i t. d.*)

Z tych zasobów w sumie K 3,648.338 44
stracić atoli należy:

a) różne należności bierne K 68.820

b) przewidywany udział w zwiększonych kosztach budowy kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, Trzebinia-Skawce i Piła-Jaworzno (jak powołane sprawozdanie Wydziału krajowego) „ 1,253.800**) „ 1,322.620 —

tak iż w rachunku może być wzięta tylko cyfra tych zasobów K 2,325.718 44

od której odsetki zapewniają pokrycie brakującej, jak wyżej, do pokrycia zobowiązań funduszu kolejowego kwoty K 78.771 16.

Tak więc dotacya i zasoby krajowego funduszu kolejowego wystarczają ściśle tylko na zobowiązania dotychczasowe, a za rozporządzalne środki tegoż mogły być uważane tylko przeciętne wyniki eksploatacyi kolei Borki wielkie-Grzymałów, Trzebinia-Skawce i Chabówka-Zakopane, na podstawie których można ten fundusz uważać za faktycznie do wysokości K 200.000 rocznie (w kapitale K 4,500.000) zwolniony z dotychczasowych zobowiązań.

Komisya kolejowa nie może atoli tać, że mogą być pod tym względem zawody i niespodzianki; tak n. p. kolej Trzebinia-Skawce miała za pierwsze pięć miesięcy b. r. 1902 dochodu brutto o K 44.100 mniej, a dalej Chabówka-Zakopane a K 5.200 mniej, niż w tym samym okresie roku 1901; na kolei Borki wielkie-Grzymałów jest do przewidzenia zmniejszenie się rentowności.

Z drugiej wszakże strony komisya kolejowa podnieść musi przypuszczalne widoki rentowności kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, która już za rok 1901 dała nadwyżkę dochodów nad wydatki w kwocie K 54.869 23, a której dochody brutto za pierwsze cztery miesiące b. r. 1902 są o K 24.895 większe, niż w tym samym okresie roku 1901. W związku z poczynionemi już zarządzeniami, mającemi na celu zredukowanie kosztów eksploatacyi, a skutkiem których preliminarz tychże na rok 1902 jest niższy o K 65.560 od preliminarza na rok 1901, można przeto przypuszczać, że ta kolej częściowo rentować się będzie, przez co — po pokryciu jej dotychczasowych niedoborów — krajowy fundusz kolejowy będzie też prawdopodobnie w ciągu lat najdalej trzech częściowo zwolniony od zobowiązań z tytułu gwarancyi za jej pożyczkę pierwszeństwa. Reszta niedoborów tej kolei z lat poprzednich, wraz z przyjętą na rachunek eksploatacyi częścią kosztów rekonstrukcyi, wynosi kwotę około K 300.000, co do której przypuszczamy, iż w ciągu najdalej 3 lat umorzona będzie nadwyżkami eksploatacyjnymi tej kolei. Komisya kolejowa sądzi, iż nie łądzi się, przyjmując, iż nadwyżki eksploatacyjne tej kolei wynosić będą conajmniej po K 120.000, i że zatem po upływie 3 lat krajowy fundusz kolejowy będzie o tę kwotę corocznie zwolniony ze swoich zobowiązań. Biorąc zaś równocześnie pod uwagę, iż uchwalony przez Wysoki Sejm w dniu 4. lipca 1901 r. drugi program akcji kolejowej może być wykonanym dopiero w szeregu lat kilku, tudzież, że tylko kwoty K 300.000 na kolej Janów-Jaworów, K 600.000 na kolej Tarnopol-Zbaraż i K 500.000 na kolej Podgórze-Mysłenice-Lubień, jako przeznaczone na wpłatę akcji zakładowych, którym nie przysługuje prawo pobierania procentów interkalarnych przez czas budowy, — będą już od chwili zapewnienia budowy obciążać krajowy fundusz kolejowy, a na-

*) Stan tych aktywów zmienia się w szczegółach nieustannie — suma ich łączna atoli zmienia się tylko nieznacznie.

**) Obecnie jest już przewidywana potrzeba większego udziału kraju, cyfrowo jednak ustalić się jeszcze nie dającego.

tomiast zamierzona gwarancya kraju dla kwot K 1,550.000 na kolej Tarnów-Szczucin i K 2,180.000 na kolej Nowy-Sącz Szczawnica będzie ten fundusz obciążać ewentualnie dopiero po ukończeniu budowy (z powodu, iż odsetki interkalarne ponosi kapitał budowy), że wreszcie oprocentowanie i umorzenie kwoty K 345.000 na przedłużenie kolei Piła-Jaworzno ma pokrycie w zapewnionych transportach węgla dla kolei państwowych z kopalni gwarectwa Jaworzniańskiego, — Komisya kolejowa sądzi, iż już obecnie minimalną roczną rentowność kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka w kwocie K 120.000 można zaliczyć do rozporządzalnych środków dla celów programu, którego wykonanie wymaga szeregu lat kilku.

Zamiast zatem rozporządzalnych środków w kwocie po K 200.000 rocznie (czyli w kapitale K 4,500.000), przyjmuje Komisya kolejowa te rozporządzalne środki w kwocie po K 320.000 rocznie, czyli w kapitale K 7,225.000, nadto przyjmuje, iż w ciągu lat 3 przynajmniej, potrzebnych do wykonania w mowie będącego programu, zasoby funduszu kolejowego, wykazane w sumie K 2,325.718.44 wzrosną odsetkami o 10%, t. j. okragło o kwotę K 232.000, przez co powyżej obliczona w kapitale suma K 7,225.000 wzrośnie do sumy K 7,457.000 rozporządzalnych ogółem środków.

Gdy zaś wykonanie programu uchwalonego przez Wysoki Sejm w d. 4. lipca 1901 r. wymagałoby pod warunkami tąż uchwałą zastrzeżonymi — udziału kraju w sumie łącznej K 5,930.000, przeto z przeciwstawienia otrzymujemy:

rozporządzalne środki jak wyżej	K 7,457.000
na wykonanie uchwały Wys. Sejmu z d. 4. lipca 1901 potrzeba	5,930.000
	K 1,527.000

Z powyższego sama przez się byłaby daną ta najdalsza granica, do jakiej zdaniem Komisji kolejowej, posunąć się może ofiarność kraju na kolej Lwów-Podhajce, t. j. do okragłej kwoty K 1,500.000.

Komisya kolejowa zaznacza wszakże, iż dobrze jest świadomą że powyższe zestawienie nie opiera się na niewątpliwych i niezbitych podstawach, które winny być warunkiem każdej dalszej akcji kraju na polu popierania budowy kolei lokalnych. — O ile bowiem na nie nowa dotacya przeznaczoną być nie może, powinna się ona opierać na stwierdzonej w szeregu przynajmniej kilku lat przeciętnej rentowności kolei już zbudowanych.

Nie tai również Komisya kolejowa, iż przez ewentualną w pomienionej kwocie K 1,500.000 ofiarność kraju celem poparcia budowy kolei Lwów-Podhajce cała akcyja kolejowa kraju pozbawioną byłaby wszelkiej przezornością wymaganej rezerwy.

Niemniej zwraca Komisya kolejowa uwagę Wysokiego Sejmu na niebezpieczeństwo tkwiące w tem, iż w razie uchwalenia pomienionej kwoty na kolej Lwów-Podhajce, i jeżeliby zawiodły przypuszczenia co do rentowności kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka lub też obniżyłaby się rentowność innych wziętych w rachunek kolei, to albo okazałaby się nieunikniona konieczność zaniechania w części wykonania programu uchwalonego przez Wysoki Sejm w d. 4. lipca 1901, albo Wysoki Sejm znalazłby się w przymusowem położeniu uchwalania dodatkowej dotacyi bez względu na stan funduszu krajowego w ogóle i na inne potrzeby budżetu krajowego.

Jeżeli mimo to Komisya kolejowa poszła tak daleko, iż w zestawieniach powyższych oparła się na przypuszczeniach prawdopodobnej rentowności kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i utrzymaniu się dotychczasowej rentowności innych wziętych do rachunku kolei lokalnych, a nie na samych dłuższym okresie czasu stwierdzonych, zatem za trwale uważanemi być mogących wynikach, — uczyniła to wprost w zamiarze umożliwienia przyjscia do skutku kolei Lwów-Podhajce, które bez finansowego poparcia przez kraj mogłoby być zakwestyonowane. Ze względu na doniosłość tej projektowanej kolei dla miasta Lwowa i dla 4-rech powiatów Wysoki Sejm uchwałą z d. 5. lipca 1901 uznał ją za potrzebną i użyteczną dla interesów kraju — z tych samych względów są widoki na finansowe jej poparcie przez państwo w znacznej mierze. — Tuszyć również należy, iż wszystkie interesowane czynniki miejscowe przyczynią się do jej budowy w wydatnym stopniu.

Z tych wszystkich powodów Komisya kolejowa czuła się zniewoloną do zaznaczonej powyżej konkluzyi, i sądzi, że odpowie intencyom Wysokiego Sejmu, przychodząc z odpowiednimi wnioskami.

Niemniej jest Komisya kolejowa tego zdania, iż kolej Lwów-Podhajce należy, co do poparcia przez kraj, postawić równorzędnie z 6 kolejami II programu objętymi uchwałą Wysokiego Sejmu z d. 4 lipca 1901 r.

Ustęp V. tej uchwały opiewa jak następuje:

„Wszystkie pod 1, 2, 3, 4, 5 i 6 wymienione koleje są co do prawa pierwszeństwa postawione równorzędnie. Ale mają być wybudowane nie jednocześnie, lecz jedna po drugiej. Porządek, w jakim budowa ma postępować, oznaczy Wydział krajowy, kierując się następującymi względami:

„a) wcześniejsze wypełnienie przez strony interesowane i c. k. Rząd warunków stawianych im przez kraj;

„b) korzystniej obliczona rentowność kolei;

„c) większe stosunkowo przyczynienie się stron interesowanych miejscowych;

„e) mniejszy stopień ryzyka dla krajowego funduszu kolejowego.

Gdy finansowe przez kraj poparcie kolei Lwów-Podhajce ma być, bez specjalnej na ten cel dotacyi, oparte na tej samej dotacyi, na podstawie której kraj doprowadził do skutku budowę 6 kolei I. programu i na podstawie której rozpoczyna się niebawem budowa kolei Przeworsk-Bachórz, oraz która służyć ma za podstawę dla II-go programu z d. 4. lipca 1901 obejmującego 6 kolei, — jest niewątpliwie uzasadnionem i koniecznem ustanowienie równorzędności kolei Lwów-Podhajce z kolejami II. programu co do prawa pierwszeństwa.

Jest to zwłaszcza potrzebnem ze względu na większe lub mniejsze przyczynienie się miejscowych stron interesowanych, gdyż wiadomo, jak bardzo różną bywa pod tym względem ofiarność interesentów.

Komisyja kolejowa sądzi, iż pożytecznem będzie przypomnieć na tem miejscu niektóre przykłady. Tak n. p. celem doprowadzenia do skutku kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka (długość 112 km.) zapewniły oprocentowanie i umorzenie powiat Kołomyja dla kapitału

powiat Kołomyja dla kapitału	K 531.200
miasto Kołomyja „ „	„ 531.200
powiat Horodenka „ „	„ 442.000
miasto Horodenka „ „	„ 70.800
razem	K 1,575.200

nadto jeden interesent prywatny wpłacił w kapitale „ 60.000

łącznie przyczynili się interesenci miejscowi kwotą K 1.635,200

Celem doprowadzenia do skutku kolei Chabówka-Zakopane, długiej 45 km. przyczynili się interesenci miejscowi kwotą 470.000 kor., częścią w kapitale, częścią przez gwarancję (pow. Nowy Targ dla kapitału 100.000 kor., gmina Zakopane dla kapitału 120.000 kor., stacya klimatyczna Zakopane dla kapitału 150.000 koron).

Powołanym ustępem V. uchwały z d. 4. lipca 1901 Wysoki Sejm uznał też większe lub mniejsze przyczynienie się interesentów miejscowych za jeden z momentów, mających decydować o pierwszeństwie co do finansowego przez kraj poparcia.

Komisyja kolejowa uważała za wskazane oznaczyć cyfrowo minimum kwoty, jakiejby należało domagać się od Rządu jako subwencyi celem zapewnienia przyjsia do skutku tej kolei i uznała jako takie minimum kwotę 12.000.000 koron.

W myśl powyższych wywodów Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do zatwierdzającej wiadomości oświadczenie Wydziału krajowego, na podstawie tegoż uchwały z dnia 27. maja 1902, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Sejm uczynione c. k. Rządowi co do gotowości objęcia przez kraj akcji pierwszeństwa projektowanej kolei Lwów-Podhajce na kwotę 1,500.000 kor., w pełnej imiennej wartości wpłacić się mających, — pod warunkiem, iż budowa tej kolei zapewnioną będzie w ten sposób, iż reszta kapitału potrzebnego ponad udział interesentów miejscowych i ponad wymieniony wyżej udział kraju, będzie dostarczoną bądź przez objęcie przez państwo akcji równorzędnych z objąć się mającemi przez kraj, bądź przez zagwarantowanie przez państwo takichże równorzędnych akcji.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby poczynił starania u c. k. Rządu dla uzyskania dla tej kolei subwencyi państwowej w wysokości przynajmniej 12.000.000 koron.

III. Sejm uznaje kolej Lwów Podhajce za równorzędną z objętymi uchwałą sejmową z d. 4. lipca 1901 kolejami lokalnymi w ten sposób, iż postanowienia ustępu V. tej uchwały w całej pełni do niej zastosowane być mają.

IV. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu wdrożyć rokowania z c. k. Rządem w tym kierunku, iżby kolej Lwów-Podhajce była zbudowaną i eksploatowaną jako kolej państwowa i na ten wypadek upoważnia Wydział krajowy do zapewnienia na rzecz budowy tej kolei tej samej kwoty 1,500.000 kor. jako subwencji bezzwrotnej (à fond perdu), zamiast objęcia akcji pierwszeństwa.

V. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby projektowana kolej Lwów-Podhajce zamieszczoną została w przedłożeniu rządowem do Rady państwa o tych kolejach, których budowa zapewniona ma być w r. 1903.

Powyższymi wnioskami załatwioną zostaje także petycja Rady król. stol. miasta Lwowa w sprawie tej kolei.

Przewodniczący :

Zaleski.

Sprawozdawca :

Vivien.