

We Lwowie, dnia 4. września 1903.

Aleg. 246

# Sprawozdanie

Wydziału krajowego o ustaleniu kapitałów zakładowych kolei lokalnych Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno, pokryciu zwiększonych kosztów budowy tych kolei i o stanie krajowego funduszu kolejowego.

## Wysoki Sejmie!

### 1. Wstęp.

Uchwałami z dnia 4. maja 1900. r. zezwolił Wysoki Sejm na tymczasowe pokrycie zwiększonych wydatków po nad pierwotny kapitał zakładowy kolei lokalnych Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno na czas nie dłuższy niż 3 lat i równocześnie wezwał Wydział krajowy, aby przeprowadził z c. k. Rządem i stronami interesowanymi rokowania celem częściowego pokrycia tych zwiększonych kosztów, wreszcie aby na najbliższej sesji przedstawił Wysokiemu Sejmowi wnioski załatwiające definitywnie sprawę wysokości kapitałów zakładowych tych 3 kolei.

Uchwały te brzmią, jak następuje:

„1. Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, przewyższających kapitał zakładowy tej kolei ustanowiony statutem Towarzystwa akcyjnego w kwocie 3,920.000 zł. w. a. przez zaciągnięcie pożyczki bieżącej w Banku krajowym lub innym zakładzie kredytowym, lub też przez udzielenie pożyczki bieżącej z krajowego funduszu kolejowego do wysokości 410.400 zł. w. a., słowami: czterysta dziesięć tysięcy czterysta złotych w. a., na przeciąg nie dłuższy niż 3 lat od daty niniejszej uchwały; dla oprocentowania tej pożyczki bieżącej z przychodów kolei służyć ma pierwszeństwo przed gwarantowanymi przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 2,600.000 zł. w. a.

2. Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokalnej Trzebinia-Skawce, przewyższających kapitał zakładowy tej kolei ustanowiony uchwałami sejmowymi z dnia 15. lutego 1897. i z dnia 20. marca 1899. na łączną sumę 2,950.000 zł. w. a. przez zaciągnięcie pożyczki bieżącej w Banku krajowym lub innym zakładzie kredytowym, lub też przez udzielenie pożyczki bieżącej z krajowego funduszu kolejowego do wysokości 450.000 zł., słowami: czterysta pięćdziesiąt tysięcy złotych w. a., na przeciąg

czasu nie dłuższy, niż 3 lata od daty niniejszej uchwały; odsetki przypadające od tej pożyczki opłacane być mają z dochodów tej kolei z pierwszeństwem przed gwarantowaniami przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 1,660.000 zł. w. a.

3. Sejm zezwala na tymczasowe pokrycie wydatków budowy kolei lokalnej Piła-Jaworzno, przewyższających kapitał zakładowy tej kolei ustanowiony uchwałą sejmową z dnia 8. lutego 1896. na sumę 696.000 zł. w. a. przez zaciągnięcie pożyczki bieżącej w Banku krajowym lub innym zakładzie kredytowym, lub też przez udzielenie pożyczki bieżącej z krajowego funduszu kolejowego do wysokości 170.000 zł. w. a., słowami: sto siedemdziesiąt tysięcy złotych w. a., na przeciąg czasu nie dłuższy niż trzech lat od daty niniejszej uchwały; odsetki przypadające od tej pożyczki opłacane być mają z dochodów tej kolei z pierwszeństwem przed gwarantowaniami przez kraj ratami oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie 464.000 zł. w. a.

4. Wzywa się Wydział krajowy, aby w najbliższym czasie przeprowadził z c. k. Rządem a ewentualnie ze stronami interesowanymi rokowania celem pokrycia części pożyczek zezwolonych w rezolucyi 1, 2 i 3 i aby o ile możliwości już w roku przyszłym przedstawił Sejmowi odpowiednie wnioski załatwiające definitywnie sprawę uregulowania wysokości kapitałów zakładowych tych trzech kolei<sup>4</sup>.

Dotychczas Wydział krajowy, jak to zaznaczał w swych dorocznych sprawozdaniach, nie był w możności przedłożenia Wysokiemu Sejmowi wniosku uregulowania ostatecznego tych spraw, a to z powodu różnych wiszących kwestyi, czy to budowlanych, czy też obrachunkowych. Jakkolwiek i obecnie nie wszystkie budowy uzupełniające są już przeprowadzone, to jednak na podstawie projektów sporządzonych lub na podstawie przybliżonych obliczeń Wydział krajowy jest w możności, wstawiając pewną rezerwę, ułożyć preliminarz wydatków, które trzeba wyłożyć na całkowite przeprowadzenie robót inwestycyjnych dokonać się mających i na rozwikłanie spraw w toku będących, na ciężar rachunku budowy tych trzech kolei. W ten sposób zestawiając wydatki dokonane i dalsze wydatki wiadome wraz z rezerwą na nieprzewidziane, wypośredkowano ostateczną wysokość kapitałów zakładowych.

Intencją Wydziału krajowego było obniżyć te zwiększone koszta budowy i z tego powodu przedstawił w swem sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 10. listopada 1899. do 30. listopada 1900. (punkt 1.) możność zredukowania pierwotnych swych preliminarzy przedstawionych Wysokiemu Sejmowi sprawozdaniem z dnia 26. kwietnia 1900. r. l. 27.423 (Aleg. 141). Niestety przewidywania te nie ziściły się, lecz przeciwnie zestawienia obecne wykazują potrzebę ustalenia kapitałów zakładowych w wyższych kwotach, niż je Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi w tem sprawozdaniu wykazał.

## 2. Zestawienie kapitałów budowy.

Na podstawie zamknięć rachunkowych i należycie udokumentowanych preliminarzy przedstawiają się koszta budowy trzech kolei w mowie będących, jak następuje:

### a) Kolej lokalna Trzebinia-Skawce.

Koszta budowy zestawione po dzień 31. lipca 1903. wynoszą	6,656.295 K. 06 gr.
na dalsze wydatki, procenta interkalarnie, rezerwę na nieprzewidziane preliminarzuje się	243.704 „ 94 „
łącznie zwiększony kapitał zakładowy	6,900.000 K. 00 gr.
dotychczasowy kapitał	5,900.000 „ 00 „
Przekroczenie zatem wynosi	1,000.000 K. 00 gr.
Sprawozdaniem z dnia 26. kwietnia 1900. r. l. 27.423 (Aleg. 141)	
przewidziano niedobór w kwocie	900.000 „ 00 „
t. z. mniejszy o kwotę	100.000 „ 00 „
niż obecnie wyrachowany.	

Różnica ta pochodzi stąd, że w r. 1900. nie wliczono kosztów budowy strażnicy wojskowej przy moście na Wiśle w kwocie 40.000 koron, gdyż wówczas spodziewano się, że pokryje ten wydatek wojskowość, dla której celów wyłącznie postawiono tę strażnicę; w r. 1900. nie mógł być przewidziany udział konkurencyjny kolei lokalnej Trzebinia-Skawca w kosztach regulacji rzeki Skawy w kwotach 2.522-25 koron i 20.000 koron.

Celem ugodowego rozwikłania rachunków z przedsiębiorstwem budowy nieodzownym było przyznać mu dodatkowe wynagrodzenie w kwocie 45.000 koron tytułem robót nadkosztorysowych i szkód zrzadzonych wielkimi wodami w r. 1899. Pretensye te przedsiębiorstwa budowy w razie sporu znalazłyby ni-wątpliwie uznanie. Na żądanie władz państwowych w stacyi wodnej w Spytkowicach urządza się pulsometer kosztem około 4.000 koron.

### b) kolej lokalna Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

Po dzień 31. lipca 1903. wynoszą koszta budowy . . . . .	8,519.384 K. 91 gr.
na dalsze wydatki, procenta interkalarne, rezerwę na nieprzewidziane prelinuje się . . . . .	630.615 „ 09 „
zwiększony kapitał zakładowy wynosi przeto . . . . .	9,150.000 K. 00 gr.
dotychczasowy kapitał . . . . .	7,840.000 „ 00 „
Przekroczenie przeto wynosi . . . . .	1,310.000 K. 00 gr.
Sprawozdaniem z dnia 26. kwietnia 1900. L. 27.423 (aleg. 141) przewidziano niedobór w kwocie . . . . .	900.000 „ 00 „
t. zn. mniejszy o . . . . .	410.000 K. 00 gr.

Zwiększone to przekroczenie kapitału zakładowego powodują najpierw koszta rekonstrukcyi części linii kolejowej koło Delatyna zniszczonej wielkimi wodami w lipcu 1900. Z ogólnych kosztów tej rekonstrukcyi w kwocie 412.208 koron 38 gr. przypada kwota 176.228 koron 88 gr. na rachunek eksploatacyi, podczas gdy resztę w kwocie 235.979 koron 50 gr. pokrywa rachunek budowy.

Z kosztów wymiany progów miękkich na dębowe przypada różnica wartości tych progów na rachunek budowy w kwocie 155.225 koron, które nie mogły być jeszcze wstawione w preliminarz z r. 1900. Celem zabezpieczenia ruchu w porze zimowej przed zawiejami śnieżnymi przewiduje się obecnie wydatek na śniegowce w kwocie 15.000 koron. Dla ożywienia ruchu towarowego postanowiono dodatkowo w przystanku Rakowczyk urządzić ładownię kosztem 3.500 koron. Na żądanie władz państwowych postawiono latarnie ostrzegawcze na mijalniach kosztem 1350 koron.

### c) kolej lokalna Piła-Jaworzno.

Koszta budowy po dzień 31. lipca 1903. wynosiły . . . . .	1,700.497 K. 66 gr.
na dalsze wydatki, procenta interkalarne, rezerwę na nieprzewidziane prelinuje się kwotę . . . . .	79.502 „ 34 „
Zwiększony kapitał zakładowy wynosi przeto . . . . .	1,870.000 K. 00 gr.
dotychczasowy kapitał . . . . .	1,421.000 „ 00 „
Przekroczenie zatem . . . . .	449.000 K. 00 gr.
Gdy zaś w r. 1900. na to przekroczenie prelinowano kwotę . . . . .	340.000 „ 00 „
przeto przekroczenie obecnie wynosi więcej . . . . .	109.000 K. 00 gr.

Zwiększone te koszta spowodowane zostały kosztami następujących robót i budowl, jakoteż wydatkami, których nie można było jeszcze przewidzieć w r. 1900, a mianowicie postawieniem mostku w Kątach po nad tory kolei lokalnej dla kopalni galmanu dla umożliwienia jej wywozu wydobytej z kopalni ziemi, kosztem 10.880 koron. Koszta wykupna gruntów wraz z kosztami założenia księgi kolejowej i odgraniczenia szlaku kolejowego wzrosły o około 5000 koron; urządzenie i założenie definitywnej stacyi wodnej w Jaworznie kosztowało 4.400 koron, gdyż pierwotna studnia zawiodła; nadto mostek dla pieszych w stacyi Chrzanów po nad tory kosztował o 3.500 koron więcej z powodu wymagań kolei północnej i ministerstwa kolejowego. Koszta złączenia w Chrzanowie z ko-

leją północną i przejazdu tej kolei po nad tory kolei lokalnej wyniosły więcej około 25.000 koron. Z powodu nieukończenia na umówiony termin budowy przez przedsiębiorstwo i zwleczenia z tego powodu otwarcia ruchu o dalsze 4 miesiące wzrosły koszty zarządu, kierownictwa i nadzoru budowy około 12.000 koron. Procenta interkalarne wynoszą więcej około 35.000 koron; obecnie prelinujemy na nieprzewidziane o 13.300 koron więcej.

Zaznaczamy tu w końcu, że przedsiębiorstwo budowy wystąpiło z pretensjami na kwotę 517.294 koron 79 gr. z najrozmaitszych tytułów, że jednak ani Towarzystwo kolejowe ani Wydział krajowy nie mogły uznać tych pretensyi. Sprawa jest w toku przed sądem polubownym.

### 3. Udział państwa i stron interesowanych w częściowym pokryciu zwiększonych kapitałów zakładowych.

Jak już w poprzednich sprawozdaniach Wydział krajowy zaznaczył, wdrożył piśmie z dnia 3. lipca 1900 l. 36.166 rokowania z c. k. rządem o pokrycie częściowe przez fundusz państwowy zwiększonych kapitałów zakładowych kolei lokalnych Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno. Wynikiem tych rokowań było udzielone pismem c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 2. kwietnia 1901. l. 7225/2 zapewnienie c. k. rządu przyczynienia się udziałem. najwyżej w kwocie 309.000 koron dla kolei Trzebinia-Skawce, 365.000 koron dla kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i 133.000 koron dla kolei Piła-Jaworzno w zamian za akcje zakładowe tych kolei w równej wartości imiennej.

Udziały te zostały udzielone ustawą z 1. lipca 1901. Dz. u. p. Nr. 85, a dotychczas w całości wpłacone na kolej Trzebinia-Skawce i Delatyn-Kołomyja-Stefanówka; na kolej Piła-Jaworzno wpłacono dotychczas kwotę 94.000 koron, tak że pozostaje jeszcze do żądania kwota 39.000 koron.

Rokowania ze stronami interesowanymi o objęcie udziałów w tych powiększeniach kapitałowych, o ile te rokowania w ogóle mogły być podjęte, nie przyniosły żadnego dodatniego rezultatu.

Jedynie przekroczenie przy kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka znajduje częściowe pokrycie w kwocie 79.200 koron przez interesentów dostarczonej; albowiem z mocy uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 8. lutego 1896. upoważniony był Wydział krajowy objąć imieniem kraju na podstawie dochodu gwarantowanego przez interesowane powiaty i gminy w kwocie rocznej 70.882 koron, akcje zakładowe w imiennej kwocie nie niższej niż 1,496.000 koron. Wskutek korzystniejszego jednak, niż wówczas prelinowano, sfinansowania na ten cel zaciągniętej pożyczki, gwarancja ta wystarcza na objęcie akcji zakładowych za większą kwotę o 79.200 koron, t. j. za kwotę 1,575.200 K.

### 4. Zaliczki na tymczasowe pokrycie zwiększonych kosztów budowy.

Z mocy upoważnienia udzielonego przez Wysoki Sejm uchwałami na wstępie powołanymi z dnia 4. maja 1900. r. Wydział krajowy udzielał z krajowego funduszu kolejowego zaliczek na tymczasowe pokrycie wydatków spowodowanych zwiększonymi kosztami budowy.

Według stanu z dnia 31. lipca 1903 zaliczki te wynosiły dla

kolei lokalnej Trzebinia-Skawce	495.838 K. 19 gr.
„ „ Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	586.206 „ 59 „
„ „ Piła-Jaworzno	278.592 „ 16 „

Udzielenie zaliczki dla kolei Delatyn-Kołomyja Stefanówka w kwocie 130.406 K. 59 gr. większej, jak również zaliczki dla kolei Piła-Jaworzno w kwocie 71.592 koron 16 groszy większej, niż Wysoki Sejm zezwolił powołanymi uchwałami, tłómaczy się wydat-

kami, których nie można było odwlec bez narażenia funduszków towarzystw kolejowych, względnie gwarantującego krajowego funduszu kolejowego na procesa i straty.

Zresztą przewyżki te stanowią w znacznej części procenta interkalarne, głównie przez krajowy fundusz kolejowy pobrane.

## 5. Ustalenie kapitałów zakładowych i plan sfinansowania zwiększonych kosztów budowy.

Wydział krajowy wnosi na podstawie powyższych wywodów i zestawień ustalenie kapitałów zakładowych tych trzech kolei, jak następuje:

### a) Kolej lokalna Trzebinia-Skawce.

Wykazany w ustępie 2. a) niniejszego sprawozdania niedobór kapitału zakładowego wynosi efektywnie . . . . . 1,000.000 K. — gr.  
z których pokrywa państwo w zamian za akcje zakładowe . . . . . 309.000 „ — „  
pozostaje przeto efektywnie do pokrycia . . . . . 691.000 K. — gr.

Gdy uzyskanie datków ze strony interesentów okazało się niemożliwe, wskazaniem jest pokryć ten niedobór przez zaciągnięcie przez kolej lokalną dodatkowej 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-wej pożyczki gwarantowanej przez kraj w wysokości 720.000 K, biorąc za podstawę kurs zrealizowania po 96<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Roczna rata oprocentowania i umorzenia tej pożyczki wyniesie 32.000 K.

Wobec korzystnej rentowności tej kolei rata ta roczna zapewne nie obciąży gwarantującego funduszu kolejowego, gdyż czyste dochody kolei wystarczą nie tylko na ratę pierwotnej pożyczki, ale i na ratę pożyczki dodatkowej.

W ten sposób uzupełniony kapitał zakładowy składałby się:

1. z gwarantowanej pożyczki pierwszeństwa . . . . .	3,320.000 K. — gr.
2. z gwarantowanej pożyczki dodatkowej . . . . .	720.000 „ — „
3. z akcji pierwszeństwa . . . . .	900.000 „ — „
4. z akcji zakładowych pierwotnej emisji . . . . .	1,680.000 „ — „
5. „ „ drugiej emisji . . . . .	309.000 „ — „
Razem . . . . .	6,929.000 K. — gr.

W kapitale tym udział kraju wynosiłby:

a) w gwarantowanych pożyczkach . . . . .	4,040.000 K. — gr.
b) w akcjach pierwszeństwa . . . . .	266.000 „ — „
Łącznie . . . . .	4,306.000 K. — gr.

która to kwota nie przekracza ustawowej granicy udziału kraju t. j. dwóch trzecich całego kapitału zakładowego.

### b) Kolej lokalna Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

Niepokryte pierwotnym kapitałem zakładowym zwiększone koszta budowy wynoszą (jak wykazano w punkcie 2. b) niniejszego sprawozdania) . . . . . 1,310.000 K. — gr.  
Z tego pokrywa udział państwa . . . . . 365.000 K. — gr.  
Udział interesentów . . . . . 79.200 „ — „ 444.200 „ — „

Pozostaje do pokrycia efektywnie . . . . . 865.800 K. — gr.  
podobnie jak przy kolei Trzebinia-Skawce przez pożyczkę gwarantowaną przez kraj, a którą zaciągnie Towarzystwo kolejowe.

Celem uzyskania powyższej sumy 865.800 K. trzeba będzie przy kursie sfinansowania po 96<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zaciągnąć 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ową pożyczkę w nominalnej wysokości 900.000 K., a roczne raty oprocentowania i umorzenia wynosić będą 39.900 K.

W ten sposób powiększony kapitał zakładowy kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka składałby się:

1. z pierwotnej gwarantowanej pożyczki	. . . . .	5,200.000 K. — gr.
2. z dodatkowej gwarantowanej pożyczki	. . . . .	900.000 „ — „
3. z akcji zakładowych pierwotnej emisji	. . . . .	2,640.000 „ — „
4. „ „ drugiej emisji	. . . . .	441.200 „ — „
Razem	. . . . .	9,184.200 K. — gr.

Udział kraju w tym kapitale zakładowym udzielony w formie gwarancji pożyczek w sumie 6,100 000 K nie przekracza dwóch trzecich części całego kapitału.

### C. Kolej lokalna Piła-Jaworzno.

Koszta budowy tej kolei, jak to wykazano w punkcie 2-gim lit c, niniejszego sprawozdania, przewyższają pierwotny kapitał zakładowy o kwotę . 449.000 K. — gr. z której pokrywa udział państwa . . . . . 133.000 „ — „

Resztę w kwocie . . . . . 316.000 K. — gr. wobec braku jakichkolwiek udziałów stron interesowanych należy pokryć przez zaciągnięcie przez Towarzystwo kolejowe 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-wej pożyczki gwarantowanej przez kraj. Na pokrycie powyższej kwoty przy kursie 96<sup>0</sup>/<sub>0</sub> trzeba będzie zaciągnąć pożyczkę w kwocie . . . . . 330.000 „ — „ a roczne raty oprocentowania i umorzenia wynosić będą 14.700 K.

Przy tej sposobności zauważa się, że interesenci miejscowi przyczynili się udziałem koron 25.000 w zamian za akcje zakładowe do kosztów budowy przedłużenia kolei Piła-Jaworzno zezwolonej uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 11. lipca 1902. Udział ten już wpłynął.

Kapitał zakładowy w ten sposób uzupełniony będzie się przeto składać:

1. z pierwotnej gwarantowanej pożyczki w kwocie	. . . . .	928.000 K. — gr.
2. z dodatkowej gwarantowanej pożyczki	. . . . .	330.000 „ — „
3. z akcji zakładowych pierwszej emisji	. . . . .	464.000 „ — „
4. z akcji zakładowych drugiej emisji	. . . . .	158.000 „ — „
5. z udziału bezwrotnego (à fond perdu)	. . . . .	29.000 „ — „
		<u>1,909.000 K. — gr.</u>

Udział kraju w tym kapitale zakładowym udzielony w formie gwarancji pożyczek w sumie 1,258.000 koron nie przekracza dwóch trzecich części całego kapitału.

## 6. Stan krajowego funduszu kolejowego.

W sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 30. listopada 1901. do 1. grudnia 1902. nie mógł być z całą dokładnością przedstawiony stan krajowego funduszu kolejowego z powodu nieznanego jeszcze wówczas obciążenia tego funduszu, które wyniknie z powiększenia kapitałów zakładowych kolei lokalnych Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno.

Obecnie tedy na podstawie powyżej obliczonych obciążeń z tego tytułu, przedstawia się stan dochodów krajowego funduszu kolejowego następująco:

Roczna dotacja z funduszu krajowego po	. . . . .	750.000 K. — gr.
roczne zwolnienia funduszu kolejowego na podstawie dochodów kolei lokalnych, przyjęte przez Wysoki Sejm uchwałą z 4. lipca 1901.	. . . . .	200.000 „ — „
Razem	. . . . .	950.000 K. — gr.

Na tych stałych przychodach funduszu kolejowego ciężą następujące zobowiązania:

1. roczne raty od pożyczek czy to gwarantowanych przez kraj czy też zaciągniętych przez kraj według 6. punktu sprawozdania Wydziału krajowego z czynności Dep. IV. w sprawach kolejowych za czas od 30. listopada 1901. do 1. grudnia 1902. . . . .	870.000 K. — gr.	
2. roczne raty od pożyczek w sumie łącznej 1,950.000 koron zaciągnąć się mających na powiększenie kapitałów zakładowych kolei Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno (jak wyżej punkt 5) około . . . . .	86.600 K. — gr.	956.600 K. — gr.

pozostaje przeto niepokrytych rocznie . . . . . 6.600 K. — gr.

Nadto rocznie raty od pożyczki, którą się ma zaciągnąć na kolej lokalną Przeworsk-Bachórz (Dynów) po myśli sprawozdania Wydziału krajowego do Wysokiego Sejmu z dnia 2. września 1903. LW. 77.269. z powodu przedłużenia tej kolei do Dynowa, wzrosną w stosunku przypadającej części tych kosztów na pożyczkę gwarantowaną o około . . . . . 6.000 „ — „

Pozostanie przeto jeszcze do pokrycia rocznie . . . . . 12.600 K. — gr.

Roczna ta kwota znachodzi pokrycie w odsetkach od zapasów złożonych na 30/0 rachunku bieżącym w Banku krajowym. Utrzymywanie stale znaczniejszej gotówki w zapasie funduszu kolejowego jest rzeczą wskazaną względami administracyjno-rachunkowemi. Odsetki od tych zapasów pokrywać powinny w zupełności powyżej wykazaną roczną kwotę 12.600 K.

W ten sposób dochody roczne krajowego funduszu kolejowego wyczerpane są w zupełności rocznymi zobowiązaniami tego funduszu.

Stan zasobów krajowego funduszu kolejowego z dniem 31. lipca 1903. przedstawia się następująco:

1. W zaległych ratach interesentów . . . . .	34.623 K. 33 gr.
2. Zwrotne zaliczki na budowę względnie eksploatacyą udzielone kolejom lokalnym . . . . .	330.002 „ 19 „
3. Zwrotne zaliczki na tymczasowe pokrycie przekroczeń budowy kolei:	
a) Trzebinia-Skawce . . . . .	495.838 K. 19 gr.
b) Delatyn-Kołomyja-Stefanówka . . . . .	586.206 „ 59 „
c) Piła-Jaworzno . . . . .	278.592 „ 16 „
	1,360.636 „ 94 „
4. Zwrotne zaliczki udzielone kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka w zastępstwie c. k. Rządu . . . . .	127.002 „ 75 „
5. Bieżące nadpłaty z tytułu gwarancyi kraju przypadające w r. 1903. do zwrotu . . . . .	235.261 „ 43 „
6. W oprocentowanych przez gwarantów akcyach kolei Chabówka-Zakopane . . . . .	370.000 „ — „
7. W 40/0 obligacjach kolejowych Banku krajowego imieniem 22.000 K., nabytych po kursie 970/0 . . . . .	21.340 „ — „
8. Lokacya w Banku krajowym na 30/0 rachunku bieżącym . . . . .	2,303.608 „ 56 „
Razem . . . . .	4,782.475 K. 20 gr.

Z kwoty tej są rozporządzalne zasoby:

1. Zwrotne zaliczki udzielone kolejom lokalnym w łącznej sumie . . . . .	2,036.959 „ 56 „
2. W 40/0 obligacjach kolejowych Banku krajowego jak wyżej pod 7. . . . .	21.340 „ — „
3. Lokacya w Banku krajowym jak wyżej pod 8. . . . .	2,303.608 „ 56 „
Razem . . . . .	4,361.908 K. 12 gr.

Od tej sumy należy strącić:

1. pożyczkę bieżącą przyrzeczoną uchwałą Wysokiego Sejmu z 11. lipca 1902 dla kolei Piła-Jaworzno na budowę przedłużenia linii . . . . . 370.000 K. — gr.
2. 3-cią ratę na kolej lokalną Janów-Jaworów . . . . . 100.000 „ — „ 470.000 K. — gr.

W ten sposób otrzymalibyśmy kwotę . . . . . 3,891.908 K. 12 gr.

Od tego udział kraju w kapitale zakładowym projektowanej kolei lokalnej Lwów-Podhajce po myśli uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 12. lipca 1902. . . . . 1,500.000 „ — „

Pozostaje przeto kapitał . . . . . 2,391.908 K. 12 gr. jako granica, w której Wydział krajowy będzie mógł przy dotychczasowej dotacyi funduszu kolejowego zrobić użytek z upoważnień uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 4. lipca 1901, co do poparcia objętych tą uchwałą kolei lokalnych drugiego programu.

Z kwoty tej mają korzystać koleje lokalne w miarę dopełnienia warunków zastrzeżonych powołaną uchwałą z dnia 4. lipca 1901. (Ustęp V.).

## 7. Wyniki eksploatacyjne za rok 1902.

Ostatnie sprawozdanie doroczne z czynności w sprawach kolejowych zamknięte z 1. grudnia 1902. nie zawiera wyników eksploatacyjnych kolei lokalnych przez kraj popartych za r. 1902.

Pozostawiając szczegóły do najbliższego dorocznego sprawozdania, poniżej zestawiamy dotychczasową rentowność kolei lokalnych I-go programu z uwzględnieniem wyników z roku 1902:

Kolej	otwarcie ruchu nastąpiło	Wynik eksploatacji w koronach + (nadwyżka dochodów nad wydatki ruchu) — (niedobór)					
		1897	1898	1899	1900	1901	1902
Borki wielkie-Grzymałów	<sup>12</sup> / <sub>8</sub> 1897	+10423·77	+26031·45	+27393·24	+37144·87	+40088·79	+45573·11
Łupków-Cisna	<sup>22</sup> / <sub>1</sub> 1898	—	—43661·50	—6307·90	+7097·44	+21017·87	+41030·20
Trzebinia-Skawce	<sup>15</sup> / <sub>8</sub> 1899	—	—	+16029·23	+70789·80	+100432·20	+161244·95
Chabówka-Zakopane	<sup>25</sup> / <sub>10</sub> 1899	—	—	+7769·11	+112544·87	+109984·62	+143635·73
Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	<sup>18</sup> / <sub>11</sub> 1899	—	—	—12263·88	—164026·32	+54869·23*	+52168·85
Piła-Jaworzno	<sup>27</sup> / <sub>10</sub> 1900	—	—	—	—5938·98	—14693·91	+401·57
Kraków-Kocmyrzów	<sup>11</sup> / <sub>12</sub> 1899	—	—	—	+13835·58	+22898·85	+28872·31

\*) Część kosztów rekonstrukcyi linii wskutek powodzi z r. 1900 w kwocie 176228·88 koron obciąża rachunek zwłok kosztów eksploatacyi.



## 8. Wnioski.

Zamykając sprawozdanie swe, uprasza Wydział krajowy:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm upoważnia Wydział krajowy do podwyższenia imieniem kraju udzielonej uchwałami sejmowemi z dnia 8. lutego 1895. i z dnia 15. lutego 1897. kolei lokalnej Trzebinia-Skawce gwarancyi dochodów o tę kwotę, która potrzebną jest do oprocentowania po cztery od sta (4<sup>o</sup>/<sub>o</sub>), opłacania bankowego dodatku administracyjnego i prawidłowego umorzenia najdalej do końca r. 1968. pożyczki, którą Towarzystwo akcyjne tej kolei zaciągnie w imiennej sumie nie wyższej niż 720.000 koron na pokrycie zwiększonych kosztów budowy, a która wpisana będzie w księdze kolejowej na karcie ciężarów na drugim miejscu t. j. po pożyczce pierwszeństwa w sumie 3,320.000 koron.

2. Sejm upoważnia Wydział krajowy do podwyższenia imieniem kraju udzielonej uchwałami sejmowemi z dnia 8. lutego 1895. i z dnia 8. lutego 1896. kolei lokalnej Delatyn - Kołomyja - Stefanówka gwarancyi dochodów o tę kwotę, która potrzebną jest do oprocentowania po cztery od sta (4<sup>o</sup>/<sub>o</sub>), opłacania bankowego dodatku administracyjnego i prawidłowego umorzenia najdalej do końca r. 1968. pożyczki, którą Towarzystwo akcyjne tej kolei zaciągnie w imiennej sumie nie wyższej niż 900.000 koron na pokrycie zwiększonych kosztów budowy, a która wpisana będzie w księdze kolejowej na karcie ciężarów na drugim miejscu t. j. po pożyczce pierwszeństwa w sumie 5,200.000 K.

3. Sejm upoważnia Wydział krajowy do podwyższenia imieniem kraju udzielonej uchwałami sejmowemi z dnia 8. lutego 1895. i z dnia 8. lutego 1896. kolei lokalnej Piła - Jaworzno gwarancyi dochodów o tę kwotę, która jest potrzebną do oprocentowania po cztery od sta (4<sup>o</sup>/<sub>o</sub>), opłacania bankowego dodatku administracyjnego i prawidłowego umorzenia najdalej do końca r. 1968. pożyczki, którą Towarzystwo tej kolei zaciągnie w imiennej sumie nie wyższej niż 330.000 koron na pokrycie zwiększonych kosztów budowy, a która wpisana będzie w księdze kolejowej na karcie ciężarów na drugim miejscu t. j. po pożyczce pierwszeństwa w sumie 928.000 koron.

4. Warunki zaciągnięcia tych pożyczek i ich zrealizowania, jak również warunki przyznania tych zwiększonych gwarancyi dochodów ustanowi Wydział krajowy.

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

Marszałek krajowy:  
*St. Badeni* w. r.

Sprawozdawca:  
*Dr. Stanisław Dąbbski* w. r.  
Członek Wydziału krajowego.

