

Aleg. 435

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o sprawozdaniu 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!

W latach 1899 i 1900 oddano dla ruchu publicznego kolej lokalną Trzebinia-Skawce, kolej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i kolej Piła-Jaworzno, a jest to znamienne, że przy wszystkich tych trzech kolejach przekroczenia kwot kosztorysowych były bardzo znaczne.

Już w poprzednich sprawozdaniach Komisji kolejowych podniesiono jako główną wadę ówczesnej akcji krajowej kolejowej, że kosztorysy dla kolei lokalnych były jak najbardziej szczupłe i niewystarczające. Prócz tego szereg wydatków nieprzewidzianych pierwotnymi, przez Ministerstwo kolei żelaznych zatwierdzonymi kosztorysami, spowodowany został żądaniem dodatkowymi administracji kolei państwowych i wojskowości. Nadto sprawozdanie Wydziału krajowego z 26. kwietnia r. 1900 wspomina o ogólnym braku rozporządzalnych sił technicznych w kraju, który wówczas panował.

Sprawozdanie Komisji kolejowej z dnia 3. maja 1900 nadmienia, „że się nie da zaprzeczyć, że w niejednym wypadku wytłómaczyć się dają te przekroczenia okolicznościami, które przewidzieć było trudno, jednakowoż z drugiej strony z pewnością nie zawsze miało to miejsce i winę przypisać należy niedosyć oględnemu i dokładnemu zestawieniu kosztorysów, oraz nie dosyć oszczędnemu przeprowadzeniu budowy“. Komisja kolejowa od szeregu lat wykazywała, że siły techniczne biura kolejowego były niedostateczne. A dosłowne brzmienie odnośnego sprawozdania zauważa w tej mierze dalej: „jest bowiem rzeczą niesłychanie ważną, aby Biuro kolejowe rozporządzało dostateczną ilością sił i to o ile możności wyborowych“.

Już wówczas był bowiem do przewidzenia znaczny niedobór kosztów budowy w porównaniu z preliminarzem przy kolejach Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno, a Komisja kolejowa ówczesnie sądziła, że trzeba niedobór w kwocie 2,060.000 koron „nie widząc innego wyjścia“, zaliczyć na razie z funduszu kolejowego.

Na propozycję Komisji kolejowej uchwałami z dnia 4. maja 1900 r. zezwolił Wysoki Sejm na tymczasowe pokrycie zwiększonych wydatków ponad 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, załatwiająca 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 zacią-

gnięcie 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 gwarantowaniem 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 sejmowemi 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 gwarantowaniem 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 gwarantowaniem 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 możności już w roku przyszłym przedstawił Sejmowi odpowiednie wnioski załatwiające definitywnie sprawę uregulowania wysokości kapitałów zakładowych tych trzech kolei“.

Gdy trzechlecie zezwolone powołaną uchwałą Sejmu upłynęło, Wydział krajowy przedkłada wniosek, ażeby Wysoki Sejm upoważnił Wydział krajowy do podwyższenia gwarancji dochodów przy kolejach Trzebinia-Skawce, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno, a czyni to „jakkolwiek i obecnie nie wszystkie budowy uzupełniające są już przeprowadzone“, na podstawie projektów przedłożonych lub na podstawie obliczeń przybliżonych, zostawiając nadto pewną rezerwę.

Gdyby bowiem Wydział krajowy nie przyszedł z takim wnioskiem, musiałby przyjść z wnioskiem na przedłużenie zezwolenia pokrycia wydatków budowy przez zaliczenie tymczasowe z krajowego funduszu kolejowego na przeciąg dalszego roku albo dwóch lat t. j. aż do czasu, aż wszystkie roboty uzupełniające będą gotowe i definitywnie zarachowane.

Intencją Wydziału krajowego była także niezawodnie prócz tego chęć przedstawienia Wysokiemu Sejmowi definitywnego stanu rozporządzalnych zasobów funduszu kolejowego na dalszą akcję kolejową.

Komisya kolejowa znajduje się tedy w przymusowym położeniu spowodowanym tem, że merytorycznie musi wszystkie przekroczenia kosztów budowy przyjąć do wiadomości i ma tylko do wyboru albo skutecznie refundowanie przekroczeń już teraz albo odroczyć to do chwili, kiedy definitywne obrachunki budowlane będą zamknięte.

Ponieważ atoli kalkulacje jeszcze niewykonanych i niezarachowanych robót Biuro kolejowe przeprowadziło z możliwą ścisłością i nie należy się już dalszych znaczniejszych przekroczeń spodziewać, sądzi Komisya kolejowa, że nie jest wskazanem utrzymać prowizoryum dotychczasowe na dalsze lata i stawia wniosek zgodnie z Wydziałem krajowym definitywnego sprawy załatwienia, a to tem bardziej, że udział Rządu przy zwiększonych kosztach budowy jest definitywnie uregulowany.

Sprawozdanie Wydziału krajowego omawia w rozdziale drugim zestawienie kapitałów budowy i przyczyny przekroczeń przy pojedynczych szlakach, która to część sprawozdania Wydziału krajowego nie wymaga uzupełnienia.

Również nie wymagają uzupełnienia wyjaśnienia Wydziału krajowego co do udziału Państwa i stron interesowanych w częściowem pokryciu zwiększonych kapitałów zakładowych. Przy kolejach Delatyn-Kołomyja-Stefanówka i Piła-Jaworzno suma zaliczek na zwiększone koszty budowy została przekroczoną w porównaniu do kwot, przez Sejm w r. 1900 dozwolonych. Należy to wytknąć, że Wydział krajowy, skoro widział się w potrzebie zwiększonego kredytu, nie odniósł się w tej mierze do Sejmu. Jakkolwiek nie jest rzeczą wykluczoną, że mimo najprzezorniejszej kalkulacyi co do wydatków jeszcze nie uskutecznionych i zaliczonych może powstać kiedyś jeszcze dalsze przekroczenie, należy przyjąć do wiadomości liczebne zestawienie „ustalenia kapitałów zakładowych i plan z finansowania zwiększonych kosztów budowy“ przez Wydział krajowy przedstawiony.

Uporządkowanie sprawy przekroczeń kosztorysowych przy trzech lokalnych kolejach objętych tem sprawozdaniem daje możność Wydziałowi krajowemu obliczenia zasobów funduszu kolejowego; przede wszystkim Wydział krajowy oblicza wartość rocznych zobowiązań na oprocentowanie i umorzenie kolejowych pożyczek pierwszeństwa oraz pożyczek zaciągniętych na wpłatę za akcye pierwszeństwa i akcye zakładowe, przez kraj objęte a to w przypuszczeniu, że Wysoki Sejm dozwoli refundowanie zaliczek danych na pokrycie tymczasowych przekroczeń kosztorysowych przy kolejach T. S., D. K. S. i P. J. Na oprocentowanie i umorzenie udziału kraju w tem refundowaniu będzie potrzebną roczną ratą w wysokości 86.600 koron.

Roczne zobowiązania funduszu kolejowego będą tedy wynosić po myśli obliczenia Wydziału krajowego 956.600 koron i znajdują pokrycie w dotychczasowej rocznej dotacyi z funduszu krajowego po 750.000 koron i w rocznych zwolnieniach funduszu kolejowego pochodzących z dochodów kolei lokalnych w przyjętej sumie 200.000 koron.

Już niejednokrotnie wykazała Komisya kolejowa, że suma 200.000 koron jako przyjęte zwolnienie funduszu kolejowego nie jest optymistycznie kalkulowane, ale przedstawia minimalną wartość tego źródła dochodu. A ilustrującym znamieniem tego twierdzenia są następujące daty

w roku 1900	wynosiły	koron 204.752·67
„ 1901	„	„ 239.245·75
„ 1902	„	„ 292.372·23

a w sprawozdaniu Komisji o czynnościach Dep. IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych z dnia dzisiejszego, które równocześnie przedkładamy Wysokiemu Sejmowi wykazała Komisya kolejowa, że jeżeli nie nastąpią wypadki nieprzewidziane, należy się spodziewać dalszego zrostu absolutnej cyfry dochodu dla funduszu kolejowego z kolei lokalnych.

Spodziewać się tedy należy, że roczne zobowiązania funduszu kolejowego znajdują pokrycie w wymienionych rubrykach rocznego dochodu a mianowicie w rocznej dotacyi i nadwyżkach eksploatacyjnych.

Stąd wynika, że cały resztujący majątek funduszu kolejowego należy uważać za wolny od zobowiązań, jedyny wyjątek w tej mierze jest kwota 1 500.000 koron, przyznana warunkowo po myśli uchwały Sejmu z dnia 12. lipca 1902 na kolej Lwów-Podhajce i kwota 600.000 koron na poparcie budowy kolei Tarnopol-Zbaraż, Lwów-Podhajce i kwota 1 791.908·12 K do dyspozycyi na dalszą akcye kolejową w całym kraju.

Wysokość tych zasobów krajowego funduszu kolejowego oblicza Wydział krajowy na kwotę 4.782.475·20 K, z której to kwoty rozporządzalne są 3.891.908·12 K. Jeżeli od tej kwoty rozporządzalnej potrąci się kwotę 2.100.000 K na kolei Lwów-Podhajce i Tarnopol-Zbaraż pozostaje kapitał 1.791.908·12 K do dyspozycyi na dalszą akcye kolejową w całym kraju.

Krajowy fundusz kolejowy nie może pozostać оголоzony z zasobów pieniężnych, ponieważ niejednokrotnie znajduje się w potrzebie zaliczenia większych kwot, bądź to na koszty budowy, bądź to z tytułu gwarancyi. Ażeby mówić przykładami: Rząd zobowiązał się na budowę kolei P. B. wpłacić swój udział w 4 ratach rocznych, z których ostatnia rata jest płatna w rok po ukończeniu budowy, regularna wpłata rat bankowych od zaciągniętych pożyczek jest konieczną nawet przed czasem wpłynięcia nadwyżek dochodów z zarządu kolejowego i t. p.

Z tych tedy powodów sądzi Komisya kolejowa, że z rozporządzalnych kapitałów funduszu kolejowego, wykazanych w kwocie 1.791.908·12 K, musi pozostać przynajmniej nienaruszalna kwota 1.000.000 K jako rezerwa dyspozycyjna,

nie mogąca być przeznaczoną na fundowanie dalszych kolei lokalnych. Jeżeli zaś tę kwotę potrącimy od powyższej kwoty pozostaje właściwie do dyspozycji Wys. Sejmu na całą dalszą akcyę kolejową niespełna 800.000 koron.

Stan funduszu kolejowego jest tedy taki, że jak długo W. Sejm nie zadecyduje podwyższenia dotacyi rocznej na cele popierania kolei niższorzędnych, w rzeczywistości każda akcyja w kierunku budowy kolei lokalnych ustać musi. Komisya kolejowa zwraca uwagę Wysokiego Sejmu na tę okoliczność i wnosi, by Wydział krajowy na następnej sesyi sejmowej przedstawił Wysokiemu Sejmowi wnioski co do sposobu dalszego poparcia kolei lokalnych w przyszłości budować się mających. Komisya kolejowa zwraca uwagę Wydziału krajowego, że jest to tem pilniejsze i potrzebniejsze, o ile z programu inwestycyjnego państwowego z r. 1901 przypaść ma dla Galicyi kwota kilku milionów na koleje lokalne, z których zrealizowanie zawisłe jest od udziału kraju.

Z tych powodów wnosi Komisya kolejowa zgodnie z Wydziałem krajowym:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm upoważnia Wydział krajowy do podwyższenia imieniem kraju udzielonej uchwałami sejmowemi z dnia 6. 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%) opłacania bankowego dodatku administracyjnego i prawidłowego umorzenia najdalej do końca r. 1908 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%) opłacania bankowego dodatku administracyjnego i prawidłowego umorzenia najdalej do końca r. 1908 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%) opłacania bankowego dodatku administracyjnego i prawidłowego umorzenia najdalej do końca r. 1908 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 K.

4. Warunki zaciągnięcia tych pożyczek i ich zrealizowania, jak również warunki przyznania tych zwiększonych gwarancyi dochodów ustanowi Wydział krajowy, — a oprócz tego wnosi Komisya:

5 Sejm wzywa Wydział krajowy, ażeby na najbliższej sesyi sejmowej przedłożył projekt i plan finansowy dalszej akcyi kraju na polu poparcia budowy kolei niższorzędnych i uwzględnił to już przy przedłożeniu budżetu krajowego na r. 1905

Przewodniczący :

Zaleski.

Sprawozdawca :

Kolischer.