

Aleg. 478

Sprawozdanie

Komisji kolejowej: 1° o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie zmiany uchwały sejmowej z dnia 12. lipca 1902 r. o projektowanej kolei lokalnej ze Lwowa do Podhajec i podwyższenia udziału funduszu krajowego w kosztach budowy tej kolei; 2° o petycji miasta Lwowa do L. 3.240 w sprawie powyższej kolei; wreszcie 3° o petycji konsorcyum tejże kolei lokalnej do L. 2.714 w sprawie podwyższenia udziału funduszu krajowego o kwotę 850.000 K.

Wysoki Sejmie!

Ustawa państwowa z dnia 15. lipca 1903 Dz. p. p. Nr. 154 o budowie kolei lokalnej ze Lwowa do Podhajec upoważniła c. k. Rząd do zapewnienia budowy tej kolei przez udzielenie państwowej gwarancyi czystego dochodu, potrzebnego do oprocentowania po 4 od sta i umorzenia w ciągu 76 lat pożyczki, zaciągnąć się mającej na cel budowy tej kolei w takiej nominalnej wysokości, jaka okaże się potrzebną do uzyskania w gotówce kwoty 12,000.000 K. Przyznanie gwarancyi państwowej czyni ustawa zawisłem od tego, że kraj z funduszków krajowych wraz z interesentami przyczyni się do kosztów budowy w gotówce kwotą przynajmniej 3,500 000 K, postanawiając zarazem, iż powyższe udziały kraju i interesentów wpłacone być mogą bądź w akcyach pierwszeństwa, bądź w akcyach zakładowych utworzyć się mającej Spółki akcyjnej dla budowy tejże kolei lokalnej.

Normując w ten sposób zasady finansowego współdziałania państwa, kraju i lokalnych interesentów przy pokryciu kosztów budowy tej kolei, zmieniła powyższą ustawą państwowa z dnia 15. lipca 1903 r. zupełnie warunki, pod którymi Wysoki Sejm uchwałą z dnia 12. lipca 1902 r. udzielił subwencji krajowej w sumie 1,500.000 K na rzecz budowy kolei Lwowsko-Podhajeckiej, albowiem w myśl tej uchwały miał być udział kraju wpłacony w papierach wartościowych równorzędnych z temi, które państwo ze swej strony miałyby objąć.

Ponieważ c. k. Rząd centralny zwrócił się obecnie za pośrednictwem c. k. Namiestnictwa do Wydziału krajowego z przedstawieniem powyższego stanu rzeczy i z żądaniem uzyskania od Wys. Sejmu odpowiedniej zmiany uchwały sejmowej z dnia 12. lipca 1902 r., Wydział krajowy, czyniąc zadość temu żądaniu oraz spełniając polecenie Wysokiego Sejmu, zawarte w IV-tym ustępie powyższej uchwały sejmowej, przedstawił sprawozdaniem z dnia 19. października b. r. LW. 94.435 Wysokiemu Sejmowi umotywowane wnioski co do zmiany uchwały sejmowej z dnia 12. lipca 1902 r.

Mianowicie proponuje Wydział krajowy, by pod warunkami, wskazanymi względami na interes funduszu krajowego i ogólne interesa krajowe, udział kraju w akcyach pierwszeństwa przyszłego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej Lwowsko-Podhajeckiej podwyższony został z kwoty 1,500.000 K do kwoty 2,000.000 K. Podwyższenie to motywuje Wydział krajowy z jednej strony okolicznością, iż popierając starania konsorcyum kolejowego w zebraniu jak najwyższego datku interesentów miejscowych, przyszedł do przekonania, że brakującej pełnej kwoty 2,000.000 K nie zbierze się, z drugiej zaś strony tem, iż — zdaniem Wydziału krajowego — udziały prywatnych interesentów i miejscowych ciał autonomicznych winny być uzupełnione do kwoty 1,500.000 K, resztę zaś 2,000.000 K należy pokryć z funduszu

krajowego, jeżeli budowa powyższej kolei lokalnej ma w ogólności przyjść do skutku. W końcu nadmienia Wydział krajowy, iż projektowane o kwotę 500.000 K podwyższenie udziału kraju znajduje zupełne pokrycie w zasobach funduszu kolejowego, jak to wykazano w sprawozdaniu Wydziału krajowego do Wysokiego Sejmowi z dnia 4. września 1903 roku L. W. 77.270/1903.

Obydwie te same sprawy dotyczące petycyje t. j. petycyja konsorcjum kolei lokalnej Lwowsko-Podhajeckiej do L. 2.714 oraz petycyja gminy m. Lwowa do L. 3.240 upraszają, by Wysoki Sejm podwyższył udział kraju w kosztach budowy tej kolei o 850.000 K t. j. do kwoty 2,350.000 K wobec niemożności zebrania przez lokalnych interesentów wyższej kwoty ponad subskrybowane dotychczas udziały w kwocie 1,500.000 K oraz wobec pomyślnego stanu krajowego funduszu kolejowego, który na pokrycie całej brakującej sumy 850.000 K wystarcza. Nadto uprasza gmina m. Lwowa, by przy urzeczywistnieniu projektu budowy tej kolei, a wszczętym w ogólności przy ułożeniu jej trasy nie pominięto żywotnych interesów stolicy kraju.

Komisja kolejowa uchwaliła przedstawić Wysokiemu Sejmowi do uchwały wszystkie przez Wydział krajowy proponowane wnioski z tą jedynie zmianą, iż w porozumieniu z Wydziałem krajowym podwyższyła udział kraju z kwoty 1,500.000 K na 2,100.000 K czyli o 600.000 K, a więc o 100.000 K wyżej ponad pierwotny wniosek Wydziału krajowego. Oprócz tego przyjęła Komisja jako punkt VI-ty wniosków dodatkowy ustęp, czyniący zadość uzasadnionym postulatowi stolicy kraju, zawartym w powyższej powołanej petycyi m. Lwowa.

Natomiast nie przychyliła się Komisja do żądania konsorcjum kolejowego, by udział kraju podwyższyć o całą brakującą kwotę 850.000 K t. j. do sumy 2,350.000 K.

Akceptując w zupełności zajęte przez Wydział krajowy stanowisko, powodowała się Komisja kolejowa następującymi motywami:

W porównaniu z innemi kolejami lokalnemi, bądź już przez kraj subwencjonowanemi, bądź przynajmniej uznanemi za „użyteczne i potrzebne ze względu na ogólne interesa kraju“ (§. 2. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 r. Nr. 42 Dz. u. kr.) i przyjętami na tej podstawie do dalszego programu budowy kolei lokalnych, nie ustępuje projektowana kolej Lwowsko-Podhajecka pod względem ważności i ekonomicznego znaczenia.

Jestto linia o długości 129 km, a więc o 17 km dłuższa od najdłuższej ze wszystkich dotąd przez kraj zbudowanych lub subwencjonowanych kolei lokalnych¹⁾.

Chociaż sama długość linii kolejowej nie stanowi o jej znaczeniu ekonomicznem, to jednak od długości kolei zależy w znacznej mierze t. zw. sfera jej ciężenia t. j. rozległość terytorium kraju ku tej kolei ekonomicznie (komunikacyjnie) grawitującego. Tę sferę ciężenia oblicza c. k. Rząd w swem przedłożeniu do Rady państwa na okragło 270.000 hektarów. Obok tego wpływa długość na ogólny koszt budowy każdej linii, — co oddziaływa z natury rzeczy na wysokość finansowego udziału kraju.

Znaczenie ekonomiczne kolei Lwowsko-Podhajeckiej polega na tem, że przeryna ona 4 powiaty (lwowski, przemyslański, brzeżański i podhajecki), które bądź wcale komunikacyi kolejowej nie posiadają, bądź też przynajmniej nie są dostatecznie pod względem komunikacyjnym wyposażone; że dalej łączy ze sobą stolicę kraju i 3 większe miasta powiatowe (Przemysły, Brzeżany i Podhajce); że wreszcie posiada szczególnie ważne znaczenie dla handlowych, komunikacyjnych i ogólno-ekonomicznych interesów m. Lwowa, jako reprezentacya stolicy kraju w wielokrotnie powtarzanych petycyach do Wysokiego Sejmowi i do c. k. Rządu wszechstronnie uzasadniła.

Ważność tej kolei dla m. Lwowa należy w szczególności tem silniej zaznaczyć, że stolica kraju, jako taka, oraz jako największy kontrybuent podatkowy kraju, zasługuje niezawodnie na szczególne uwzględnienie przy uchwalaniu przez Wysoki Sejm finansowego poparcia z funduszu krajowego dla budowy kolei lokalnych. Nie

¹⁾ Według swej długości grupują się linie kolei lokalnych w następujący sposób:

1. Kolej Łupków-Cisna	długość 25.3 km	6. Kolej Tarnów-Szczucin	długość 48.7 km
2. „ Piła-Jaworzno	„ 26.0 „	7. „ Przeworsk-Dynów	„ 50.0 „
3. „ Tarnopol-Zbaraż	„ 26.0 „	8. „ Trzebinia-Skawce	„ 60.0 „
4. „ Borki W.-Grzymałów	„ 32.6 „	9. „ Delatyn-Stefanówka	„ 112.0 „
5. „ Chabówka-Zakopane	„ 43.4 „	10. „ Lwów-Podhajce	„ 129.0 „

da się zaś zaprzeczyć, iż w dotychczasowym I. i II. programie budowy kolei lokalnych nie ma, z wyjątkiem właśnie jedynym kolei Lwowsko-Podhajeckiej, ani jednej większej linii kolejowej¹⁾, któraby posiadała bezpośrednie ekonomiczne znaczenie dla stolicy kraju.

Najbardziej znamienitym dowodem znaczenia ekonomicznego tej kolei dla całego obszaru kraju, przez który ma przechodzić, jest niezawodnie fakt, iż zarówno stolica kraju, jak reszta interesowanych miast i powiatów zobowiązały się przyczynić do kosztów budowy tej linii znaczną stosunkowo kwotą 720.000 K., a nie jest rzeczą nieprawdopodobną, iż na wypadek potrzeby udziały powyższe, a zwłaszcza udział m. Lwowa, jeżeli trasa projektowanej kolei uczyni zadość interesom gminy, jeszcze cokolwiek podwyższone zostaną.

Wszystkie powyższe względy skłoniły też Wysoki Sejm, że już dwukrotnie, mianowicie uchwałą z dnia 5 lipca 1901 roku i z dnia 12 lipca 1902 roku uznał projektowaną kolej Lwowsko-Podhajecką jako „potrzebną i użyteczną ze względu na ogólne interesa kraju”. Nadto wzywając powołaną uchwałą z 12. lipca 1902 roku c. k. Rząd, „aby projektowana kolej Lwów-Podhajece zamieszczoną została w przedłożeniu rządowem do Rady państwa o tych kolejach, których budowa zapewnioną ma być w 1903 roku” — wyraził Wysoki Sejm przekonanie, iż uznaje możliwe przyspieszenie budowy tej kolei za rzecz dla kraju całego doniosłą.

W myśl powyższej uchwały sejmowej Koło polskie wyjednało u c. k. Rządu centralnego i przeprowadziło w Radzie Państwa uchwalenie ustawy, zapewniającej kolei Lwowsko-Podhajeckiej poparcie finansowe z funduszy państwowych w sumie niezwykle wysokiej 12,000.000 K pod warunkiem, że kraj wraz z miejscowymi interesentami złoży resztę potrzebnego kapitału w łącznej kwocie 3,500.000 K. Rząd centralny nie poprzestał jednak na wydaniu powyższej ustawy państwowej, ale przeprowadził już za pośrednictwem swego c. k. Kierownictwa budowy we Lwowie wszystkie przygotowawcze roboty techniczne tak, że rewizya trasy części przestrzeni od km 17.5 do końca linii już się odbyła w czerwcu b. r., zaś projekt wstępny dla początkowej przestrzeni (powiat lwowski) km 0.00—17.5, obejmujący wszystkie trzy alternatywy połączenia ze Lwowem, został już c. k. Ministerstwu kolei żelaznych przedłożony dla zarządzenia rewizyi trasy, która — według zasiągniętych informacji — odbyć się ma już w ciągu listopada b. r. Żądając obecnie zmiany uchwały sejmowej z dnia 12. lipca 1902 r. oraz podwyższenia udziału kraju i interesentów miejscowych, a zwłaszcza m. Lwowa, do wysokości sumy 3,500.000 K, oznaczonej ustawą państwową z dnia 15. lipca 1903 r. c. k. Rząd centralny uzasadnia to swoje żądanie tem, iż od spełnienia powyższego warunku zależy urzeczywistnienie budowy kolei Lwowsko-Podhajeckiej, która to budowa przed rokiem przez Wysoki Sejm i Koło polskie jako bardzo nagła była uznana.

Stojąc więc na stanowisku poprzednich uchwał Wysokiego Sejmu, Komisya kolejowa nie mogła nie uznać, iż należy przyznać kolei Lwowsko-Podhajeckiej odpowiednie finansowe poparcie z funduszu krajowego i że wysokość udziału kraju oznaczyć wypada w odpowiednim stosunku do znaczenia ekonomicznego tej kolei oraz do udziału miejscowych interesentów, licząc się jednak z obecnym stanem funduszu kolejowego.

W myśl obowiązującej ustawy krajowej „o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych” z dnia 17. lipca 1893 r. popierał kraj dotychczas koleje lokalne w regule w ten sposób, iż dostarczał z funduszu krajowego około $\frac{2}{3}$ kapitału budowy, jeżeli państwo i miejscowi interesenci (związki autonomiczne i osoby prywatne) pokryli udziałami swemi $\frac{1}{3}$ kapitału. Dopiero w ostatnich latach — głównie z powodu wyczerpania funduszu kolejowego — przyznawał Wysoki Sejm niższy stosunkowo udział z funduszu krajowego, żądając natomiast odpowiedniego podwyższenia udziału ze strony skarbu państwa, a niekiedy także miejscowych interesentów.

Wysokość udziału miejscowych interesentów przedstawia bardzo znaczne przy poszczególnych liniach różnice. Zależała ona najczęściej od wysokości korzyści i stopnia gospodarczego znaczenia, jakie budowa projektowanej linii przedstawiała dla interesowanych czynników miejscowych.

¹⁾ Pomijamy tutaj jako rzecz drobniejszego znaczenia subwencyonowanie przez kraj kwotą 300.000 K. przedłużenia kolei Lwowsko-Janowskiej do Jaworowa.

Cyfrowo ilustruje poniżej zamieszczona tablica wzajemny stosunek finansowego współdziałania państwa, kraju i interesentów miejscowych przy budowie dotychczasowych kolei lokalnych w kraju:

L. p.	K o l e j	Udział Państwa koron	%	Udział kraju koron	%	Udział inte- resentów koron	%
1.	Borki W.-Grzymałów.	420.000	23·3	1,200.000	66·6	180.000	10·0
2.	Łupków-Cisna	—	—	1,050.000	66·5	530.000	33·5
3.	Trzebinia-Skawce . . .	1,149.000	16·6	4,306.000	62·1	1,474.000	21·3
4.	Chabówka-Zakopane .	3,070.000	52·9	2,260.000	39·0	470.000	8·1
5.	Delatyn-Stefanówka .	1,215.000	13·2	6,100.000	66·4	1,869.200	20·4
6.	Piła-Jaworzno	365.000	16·0	1,628.000	71·5	286.000	12·5
7.	Przeworsk-Dynów . . .	1,152.000	25·9	2,964.000	66·7	330.000	7·4
8.	Tarnów-Szczucin	1,200.000	35·3	1,700.000	50·0	500.000	14·7
9.	Tarnopol-Zbaraż	1,635.000	65·7	600.000	24·1	255.000	10·2
10.	Lwów-Podhajce	12,000.000	77·45	2,100.000	13·55	1,400.000	9·0

Z powyższego zestawienia okazuje się, że proponowany przez Komisję kolejową w porozumieniu z Wydziałem krajowym udział kraju przy budowie kolei Lwowsko-Podhajskiej w kwocie 2,100.000 K, co reprezentuje 13·55⁰/₁₀₀ kapitału budowy, nie może być uznany jako wygórowany w stosunku do wysokości udziałów kraju, przyznawanych poprzednio przez Wysoki Sejm lokalnym liniom kolejowym.

Co się zaś tyczy udziału miejscowych interesentów, to, nie rozstrzygając kwestyi, o ile poszczególni prywatni interesenci okazali dostateczne finansowe zainteresowanie dla projektowanej kolei, Komisja kolejowa nie mogła nie przyznać, iż łączny udział miejscowych interesentów, a zwłaszcza powiatów i miast, o ile podniesionym zostanie do kwoty 1,400.000 K, nie odbiegnie daleko od przeciętnej normy, jaką dotychczas przy uchwalaniu kolei lokalnych wobec miejscowych interesentów stosowano.

W sprawozdaniu Wydziału krajowego z dnia 4. września 1903 r. oraz w sprawozdaniu Komisji kolejowej z dnia 13. października 1903 r. wykazano obecny stan krajowego funduszu kolejowego. Wypływa stąd, iż podwyższenie udziału kraju o kwotę 600.000 K na rzecz kolei Lwowsko-Podhajskiej znajdzie w całości pokrycie w zasobach tego funduszu.

Na podstawie powyższych wywodów Komisja kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm uchyla w całej osnowie uchwały I—VII powzięte na posiedzeniu z dnia 12. lipca 1902 w sprawie poparcia budowy kolei lokalnej Lwów-Podhajce.

II. Sejm upoważnia Wydział krajowy do objęcia imieniem kraju akcji pierwszeństwa przysługującego towarzystwu akcyjnego kolei lokalnej Lwów-Podhajce w sumie nie przekraczającej kwoty 2,100.000 t. j. dwóch milionów sto tysięcy koron przez wpłatę za nie w pełnej imiennej wartości z zasobów krajowego funduszu kolejowego, a to pod warunkami:

1. że interesenci miejscowi wpłacą na akcje zakładowe tego towarzystwa przynajmniej kwotę 1,400.000 t. j. milion czterysta tysięcy koron,

2. że wpłata na akcje pierwszeństwa, które kraj obejmie, nastąpi wtenczas, gdy interesenci miejscowi uiszcza gotówką wpłatę na akcje zakładowe, a od gwarantujących ciał autonomicznych ich ewentualne zobowiązania gwarancyjne oprocentowania i umorzenia pewnej części zakładowego kapitału akcyjnego będą prawnie zabezpieczone,

3. że warunki koncesyjne i postanowienia statutu przysługującego Towarzystwa akcyjnego co do porządku użycia dochodów kolei, ułożone będą w porozumieniu i przy współdziale Wydziału krajowego.

4. że Wydziałowi krajowemu będzie zapewniony odpowiedni udział w zarządzie towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej Lwów-Podhajce, i

5. że budowa tej kolei, jakoteż dostawy dla tej kolei i t. p. będą rozdane o ile możliwości w porozumieniu z Wydziałem krajowym i o ile możliwości z uwzględnieniem sił i dostawców krajowych, a w szczególności budowa kolei przeprowadzona będzie na zasadzie ograniczonego lub publicznego zaproszenia do złożenia ofert.

III. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zawarcia imieniem kraju z koncesjonaryuszami kolei lokalnej Lwów-Podhajce umowy spółkowej, w której będą zastrzeżone wszystkie powyżej wymienione warunki udziału kraju w kapitale budowy tej kolei i w której będzie ustanowiony sposób i terminu wpłaty tego udziału.

IV. Sejm upoważnia Wydział krajowy, aby w razie potrzeby zaciągnął w Banku krajowym lub też w innym zakładzie finansowym pożyczkę w wysokości potrzebnej do wpłaty w pełnej imiennej wartości na akcje pierwszeństwa kolei lokalnej Lwów-Podhajce, które ma objąć kraj w sumie nie przekraczającej kwoty 2,100.000 koron (ustęp II.) i aby roczne raty na oprocentowanie najwyżej po 4 od sta i umorzenie tej pożyczki najdalej do końca r. 1968 wraz z bankowym dodatkiem administracyjnym pokrywał z dochodów krajowego funduszu kolejowego.

V. O ileby według uznania Wydziału krajowego zachodziła potrzeba zamiast wpłaty przez ciała autonomiczne na akcje zakładowe, przyjąć ich gwarancję oprocentowania i umorzenia pewnej części kapitału akcyjnego zakładowego, upoważnia Sejm Wydział krajowy do objęcia zrealizowania tej gwarancji i pokrycia tem spowodowanego wydatku z zasobów krajowego funduszu kolejowego lub z funduszy uzyskanych przez zaciągnięcie na ten cel pożyczki. Dla zabezpieczenia funduszu krajowego od wszelkich strat z tego powodu, zawrze wprzód Wydział krajowy stosowne umowy z gwarantującymi ciałami autonomicznymi.

VI. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by przy ustaleniu trasy projektowanej kolei Lwowsko-Podhajckiej poparł interesa m. Lwowa, o ile będzie to zgodnem z interesami finansowymi i ekonomicznymi kraju.

Przewodniczący:

Zaleski.

Sprawozdawca:

Leo.

