

Lwów, dnia 1. maja 1900.

Aleg. 154

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie udzielenia przez Bank krajowy pożyczki kolejowej przedsiębiorstwu kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż.

Wysoki Sejmie!

Dr. Tadeusz Niementowski, właściciel dóbr Zbaraż, zwrócił się do Banku krajowego z prośbą o finansowe poparcie budowy projektowanej kolei lokalnej z Tarnopola do Zbaraża przez udzielenie koncesyonaryuszowi względnie zawiązać się mającemu Towarzystwu akcyjnemu tej kolei pożyczki w 4% obligacjach kolejowych w wysokości 1,663.000 koron.

Po myśli §. 56. lit. b) statutu może Bank krajowy udzielić pożyczkę w obligacjach kolejowych i prywatnym przedsiębiorstwom kolei żelaznych do wysokości owej sumy, której oprocentowanie i amortyzacja są zapewnione gwarancją państwa, kraju lub też w inny sposób.

Przyznanie takiej pożyczki kolejowej nastąpić może z reguły tylko za uchwałą Rady nadzorczej Banku krajowego, przez Wysoki Sejm zatwierdzoną, jeżeli chodzi o galicyjskie koleje, których czysty dochód nie jest przez państwo lub kraj już poręczony, co ma miejsce właśnie w niniejszym wypadku.

Na posiedzeniu Rady nadzorczej Banku krajowego powzięto następującą zasadniczą uchwałę:

„Wychodząc z założenia, że kapitał zakładowy na budowę kolei lokalnej z Tarnopola do Zbaraża wynosić będzie k. 2,580.000, a więc po kursie 95% k. 2,716.000 — i pokryty zostanie emisją akcji zakładowych pełnowpłaconych w imiennej kwocie k. 1,052.800, — zaś 4 $\frac{1}{2}$ % akcji pierwszeństwa imiennej wartości k. 1,663.200, Rada nadzorcza pod zastrzeżeniem wymaganego statutem zatwierdzenia ze strony Wysokiego Sejmu upoważnia Dyrekcyę Banku do finansowego poparcia budowy tejże kolei przez udzielenie koncesyonaryuszowi lub zawiązać się mającemu Towarzystwu akcyjnemu kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż — po uzyskaniu koncesyi rządowej i ulg finansowych przewidzianych w ustawie z 31. grudnia 1894 L. 2. Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, pożyczki w 4% obligacjach kolejowych w wysokości k. 1,663.200, potrzebnej na pokrycie 4 $\frac{1}{2}$ % akcji pierwszeństwa w tejże samej wysokości, a to po myśli §. 56. lit. b. statutu, za skryptem dłużnym na hi-

„potece tejże linii kolejowej prawem hipoteki zabezpieczonym i za złożeniem w zastaw tychże akcji pierwszeństwa, pod warunkami:

„1. jeżeli rzeczona kolej uchwałą Wysokiego Sejmu uznana zostanie za stanowiska interesów krajowych za pożyteczną i potrzebną,

„2. jeżeli pewna wpłata akcji zakładowych w wysokości imiennej koron 1,052.800 będzie zapewnioną, a względnie do rąk Banku krajowego uskutecznią,

„3. jeśli Wysoki c. k. Rząd po myśli art. II. ustawy z 31. grudnia 1894 Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895 zobowiąże się prawomocnie objąć ruch na rzeczonej kolei, a zarazem przyzna przedsiębiorstwu pierwszeństwo pokrywania kosztów oprocentowania i umorzenia pożyczki, a względnie akcji pierwszeństwa przed kosztami ruchu z dochodów przedsiębiorstwa opłacać się mu mającemi, a Wysoki Wydział krajowy rentowność tej kolei stwierdzi,

„4. jeżeli kasa Banku krajowego ustanowioną zostanie kasą przedsiębiorstwa tejże kolei, a w końcu:

„5. jeżeli przedsiębiorstwo zapewni Bankowi krajowemu odpowiednią ingerencję na tok spraw finansowych i nadzór nad budową kolei“.

Rządowa komisya rewizyjna trasy i komisya stacyjna odbyła się dnia 4. i 5. grudnia 1899 r. z pomyślnym rezultatem. Starający się o koncesyję odniósł się już do c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z prośbą o wejście z nim w pertraktacje koncesyjne.

Wedle wyniku zbadania kosztorysu budowy przez krajowe biuro kolejowe preliminowany kapitał efektywny w kwocie 2,580.000 koron jest zupełnie odpowiedni potrzebie, jest ułożony oględnie i do miejscowych stosunków zastosowany. C. k. Ministerstwo kolejowe zastrzegło sobie jednak dodatkowe zrektyfikowanie kapitału zakładowego.

Kapitał imienny miałby wynosić 2,716.000 koron i składać się z akcji zakładowych pełnowpłaconych w imiennej wartości 1,052.800 k. i z akcji pierwszeństwa imiennej wartości 1,663.200 k., którymby przysługiwała dywidenda pierwszeństwa w wysokości 4·5 od sta. Stosunek akcji zakładowych do akcji pierwszeństwa byłby jak 38·762 : 61·238.

Starający się o koncesyję projektuje prowadzenie ruchu na tej kolei przez c. k. Zarząd kolei państwowych i spodziewa się uzyskać od c. k. Rządu po myśli artykułu IX. p. 1. ustępu 3. ustawy z dnia 31. grudnia 1894 Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895 przyznanie przedsiębiorstwu kolejowemu pierwszeństwa pokrywania kosztów oprocentowania i umorzenia kapitału w akcyach pierwszeństwa względnie pożyczki pierwszeństwa z dochodów brutto kolei przed kosztami ruchu. Wedle powołanej ustawy c. k. Rząd ograniczony jest w przyznawaniu podobnego poparcia tem zastrzeżeniem, że poparcie to nie może pociągnąć za sobą trwałego obciążenia skarbu państwowego. W niniejszym wypadku przeto będą musiały być zbadane przez c. k. Administracyę państwa stosunki rentowności projektowanej kolei, a żądane poparcie będzie przyznane na ten wypadek, jeżeli rachunek rentowności wykaże spodziewane dochody w takiej wysokości, że nie będzie obawy trwałego obciążenia Skarbu państwowego. Przyznanie więc przez c. k. Rząd powyższego poparcia zapewniłoby odpowiednie dochody na oprocentowanie i umorzenie kapitału pierwszeństwa.

Projekt połączenia kolejowego między Tarnopolem a Zbarażem powstał z potrzeb ekonomicznych okolicy. Kolej ta wychodząc z Tarnopola dotykałaby gminy Szlacheńce, Kurniki i Iwazkowce i przebiegłszy 25·1 klm. kończyłaby się pod Zbarażem, t. j. na 4 mniej więcej kilometry przed granicą państwa pod Budami Zbarazkiemi. Linia ta kolejowa łączyłaby z Tarnopolem i koleją państwową Lwów-Podwołycką nie tylko szmat kraju leżący na północ od Tarnopola, lecz także część obszaru leżącego po za granicą państwa, który ciąży obecnie do stacji kolei państwowych położonych między Tarnopolem a Podwołyckymi. Ruch ten z zagranicy przez zbliżenie arteryi kolejowej wzrósłby znacznie. Projektowana linia służyć ma tedy wywozowi, a tem samem ułatwieniu zbytu produktów gospodarstwa rolnego, drzewa i produktów drobnego przemysłu, jak również dowozowi do Zbaraża i jego okolicy produktów gotowych i konsumcyjnych, nadto transportom zboża zagranicznego i znaczniejszych przedsiębiorstw eksploatujących lasy za granicą.

W przyszłości może się stać linia Tarnopol-Zbaraż częścią linii kolejowej łączącej Tarnopol z Krzemieniem i Dubnem.

Przyjmując obszary ról, łąk i lasów podane w sprawozdaniu technicznym starającego się o koncesyję i posługując się urzędowemi datami statystycznymi, a dotyczącemi stosunku ludności do obszaru, podziału roli na poszczególne kultury, przeciętnych planów rocznych, wreszcie przeciętnej konsumcyi na głowę mieszkańca, można teoretycznie ilość spodziewanych transportów wyśrodkować, jak następuje:

I. Ruch osobowy i pakunkowy.

W obec cyfry ludności można w ruchu osobowym liczyć na 30.000 podróży rocznie czyli 800.000 osobokilometrów po 3 groszy, co stanowiłoby dochód 24.000 koron na klasę II. 10% 2.400 „
 poczta i pakunki 3% 780 „
 łącznie 27.180 koron

II. Ruch towarowy.

Ogólna liczba transportów przedstawia się:

Zboże	4.200 ton
Mąka	1.016 „
Bydło opasowe	3.000 „
Trzoda chlewna	1.425 „
Jaja	1.600 „
Spirytus	710 „
Drzewo użytkowe	10.500 „
Konopie	310 „
Kamień	1.500 „
Nafta, sól, żelazo itp.	1.500 „
razem	25.261 ton

Przypuszczalny dochód z przesyłek powolnych licząc przeciętnie po 4 korony od tony wyniósłby zatem łącznie z należyciami ubocznymi	101.044 koron
przesyłki pospieszne 3%	3.000 „
razem	104.044 „
do tego dochód z ruchu osobowego	27.180 „
zatem dochód łączny	131.224 koron

czyli dochód od 1 kilometra rzeczywistej długości 5.240 koron rocznie.

Przed trzema laty wybudowana kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów w analogicznej okolicy podolskiej i o długości mniej więcej równej bo 32,4 kilometrów długa wykazała w roku 1898 dochód brutto 3.302 koron od 1 kilometra. Jeżeli więc powyższe obliczenie wykazuje dochód od 1 kilometra o 1.938 koron rocznie wyższy, niż na kolei Borki wielkie-Grzymałów, to z jednej strony w tej nadwyżce znalazł uwzględnienie transito ruch z Rosyi i do Rosyi w całej pełni, z drugiej zaś strony różnicę tę usprawiedliwia nader ścieśniony obszar ciężenia kolei Borki wielkie-Grzymałów z powodu sąsiedztwa od zachodu i południa kolei Tarnopol-Kopyczyńce.

W powyżej wypośrodkowanych dochodach znajdzie tedy pokrycie roczny wydatek na oprocentowanie po $4\frac{1}{2}$ od sta i umorzenie w 75 latach kapitału pierwszeństwa nominalnej wartości 1,663.200 koron w kwocie rocznej około 83.000 koron i na opędzenie kosztów Zarządu kolei i kosztów nie będących właściwymi kosztami ruchu, a które będą pokrywane przed wydatkiem oprocentowania i umorzenia kapitału pierwszeństwa; koszta te prelinuje się na kwotę 5.000 koron

Wydział krajowy wnosi przeto:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm nznaje projektowaną kolej lokalną z Tarnopola do Zbaraża ze stanowiska interesów kraju za pożyteczną.

II. Sejm zatwierdza uchwałę Banku krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem z dnia 4. kwietnia 1900 r. i upowaznia tenże Bank w razie wydania koncesyi na budowę i eksploatacyę projektowanej kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż, do udzielenia koncesyonaryuszowi względnie zawiązać się mającemu Towarzystwu akcyjnemu tej kolei lokalnej pożyczki w 4% obligacyach kolejowych do wysokości 1,663.200 koron, słowami jeden milion sześćset sześćdziesiąt trzy tysięcy dwieście koron, celem pokrycia akcyi pierwszeństwa w tej samej wysokości, którym przysługiwać ma $4\frac{1}{2}\%$ dywidenda pierwszeństwa, a to pod warunkami ustanowionymi statutem tego Banku krajowego dla udzielania pożyczek kolejowych i następnie pod warunkami:

1. że reszta kapitału zakładowego imiennego ustanowić się ostatecznie mającego przez c. k. Ministerstwo kolejowe a przez starającego się o koncesyę w sumie imiennej 1,052.800 koron preliminowanego, dostarczoną będzie przez emisyę akcyi zakładowych, a wpłata pełna tych akcyi zakładowych będzie należycie zapewniona, względnie do rąk Banku krajowego uskutecznią i że do tych akcyi zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych przez czas budowy.

2) że c. k. Rząd przyzna kolei tej ulgi przewidziane ustawą z 31. grudnia 1894. Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., a w szczególności zobowiąże się objąć ruch na niej i zarazem przyzna przedsiębiorstwu kolejowemu pierwszeństwo pokrywania z dochodów kolei kosztów potrzebnych na oprocentowanie i umorzenie akcyi pierwszeństwa przed wydatkami prowadzenia ruchu zwrócić się mającemi c. k. Zarządowi kolei państwowych,

3. że kasa Banku krajowego ustanowioną zostanie kasą przedsiębiorstwa tejże kolei,

4. że przedsiębiorstwo kolejowe zapewni Bankowi krajowemu odpowiednią wedle uznania tego Banku ingerencyę na tok spraw finansowych i nadzór nad budową kolei,

5. że statutem utworzyć się mającego Towarzystwa akcyjnego przewidziany będzie następujący rozdział dochodów: przedewszystkiem koszta administracyi Towarzystwa, następnie pokrywane będą roczne raty potrzebne na oprocentowanie akcyi pierwszeństwa w wysokości po 4.5 od sta i ich umorzenie, dalej koszta ruchu, pozostające zaś dochody mają być użyte na umorzenie i dywidendę akcyi zakładowych do wysokości 4 od sta.

III. Sejm wzywa Bank krajowy, by poczynił odpowiednie kroki, by siedzibą utworzyć się mającego Towarzystwa akcyjnego kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż był Lwów.

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

Marszałek krajowy:
St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:
Antoni Jaxa Chamiec w. r.
Członek Wydziału krajowego.