

We Lwowie, dnia 3. maja 1900.

Aleg. 198

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petycji Dr. Tadeusza Niementowskiego jako koncesjonariusza kolei lokalnej Tarnopol-Zbaraż w sprawie budowy tejże kolei.

Wysoki Sejmie!

Dr. Tadeusz Niementowski, właściciel dóbr i prezes Rady powiatowej w Zbarażu, uzyskawszy jeszcze w roku 1898 od c. k. Ministerstwa kolei wstępną koncesyę, wypracował szczegółowe plany i kosztorys trasy normalnotorowej kolei lokalnej z Tarnopola do Zbaraża a po odbytej w grudniu roku 1899 rewizyi trasy i Komisji stacyjnej uzyskał reskrytem c. k. Ministerstwa kolejowego z dnia 22. lutego 1900 l. 2.215 zatwierdzenie trasy i planów budowy tej kolei.

Ze stanowiska interesów kraju przedstawia zamierzona budowa kolei Tarnopol Zbaraż następujące korzyści:

Nie ulega wątpliwości, że brak połączenia kolejowego między Tarnopolem a Zbarażem wpływa ujemnie na rozwój tamtejszych stosunków tak pod względem ogólno-ekonomicznym, jakoteż pod względem handlowym, przemysłowym i gospodarczym. Projektowana linia kolejowa w długości 25·10 kilometrów przecinać będzie jedną z najbardziej żyznych okolic naszego Podola i ułatwając zbytnie produktów rolnych, wpłynie korzystnie na zwyżkę cen tychże produktów a z drugiej strony obniży ceny wszystkich artykułów, które okoliczna ludność dla braku połączenia kolejowego transportem kołowym po droższych cenach sprowadzać musi. W najbliższej okolicy Zbaraża jest 8 dużych gorzeli w ruchu a prócz tego w samym Zbarażu turbinowy młyn amerykański, dla którychto przedsiębiorstw potaniecie kosztów transportu jest rzeczą pierwszorzędnego znaczenia.

Wiadomem jest, że każda nowo otwarta kolej oprócz wielu innych korzyści, jakie okolicznym mieszkańcom przynosi, stwarza warunki powstawania i rozwoju dla nowych przedsiębiorstw przemysłowych, o których przedtem dla braku komunikacji kolejowej nawet marzyć nie było można. Już w najbliższej przyszłości spodziewać się można, że spółka akcyjna cukrowni w Przeworsku, która nosi się z myślą założenia cukrowni w okolicach Tarnopola, do skutecznienia tego zamiaru tem chętniej przystąpi, gdy kolej Tarnopol-Zbaraż wybudowaną zostanie. Wtedy bowiem Tarnopol stanie się ważnym węzłem kolejowym a dowóz buraków ze wszystkich stron będzie ułatwionym. Zbytecznem byłoby wywodzić, jak dalece gleba w okolicy Zbaraża jest dla uprawy buraków podatną i jak wielkie korzyści plantacya buraków właścicielom gruntów i ludności zarobkującej przynosi.

Komora celna w Budach zbarazkich dowodzi, że już obecnie istnieje znaczny stosunkowo ruch transitowy między Wołyniem rossyjskim a naszym krajem w kierunku przez Zbaraż do Tarnopola. Nie ulega wątpliwości, że gdy Zbaraż otrzyma połączenie kolejowe z Tarnopolem, ruch ten wzmoże się bardzo znacznie i zadecydować może o przyszłym rozwoju miasta Zbaraża. Po drugiej bowiem stronie gra-

nicy cała okolica Wiśniowca nie ma połączenia kolejowego i z pewnością z kolei Tarnopol-Zbaraż korzystać będzie. Możliwym jest także, że gdy w okolicach niezbyt odległego Krzemieńca eksploatacya istniejących tam bogatych pokładów węgla brunatnego rozwinięta zostanie, będzie mogło całe nasze Podole przy pomocy kolei Tarnopol-Zbaraż zaopatrywać się tym tanim środkiem opałowym. A i dziś już projektowana linia kolejowa ułatwi bezleśnemu Pololowi dowóz drzewa materiałowego i opałowego z bogatych lasów okolicy Wiśniowca na Wołyniu. Nie jest także wykluczonym, że w przyszłości stanie się kolej Tarnopol-Zbaraż ważną arterią ruchu międzynarodowego, mianowicie wtedy, gdy kolei rosyjska z Krzemieńca na Kołodno do granicy naszej przedłużoną zostanie.

Z uwagi więc na podniesione powyżej okoliczności, dalej z uwagi, że każda nowa kolej wpływa korzystnie na ekonomiczny i kulturowy rozwój danej okolicy; z uwagi wreszcie, że każde rozszerzenie istniejącej już w kraju sieci kolejowej podnosi ruch i pożytek na dotychczasowych liniach kolejowych — przychodzi się do wniosku, że zamierzona kolej z Tarnopola do Zbaraża jest ze stanowiska interesów kraju w wysokim stopniu pożyteczną a tem samem projektowi jej zbudowania niewątpliwa życzliwość towarzyszyć musi.

Kosztorys budowy tej linii kolejowej składa się z następujących pozycji:

	1. Koszta przedwstępne i nadzór budowy	zł.	43.925	kor.	87.850
	2. Wykupno gruntów tudzież inne odszkodowania				
	3. Roboty ziemne	"	187.397	"	374.794
	4. Roboty uboczne	"	188.050	"	376.100
	5. Małe budowy sztuczne	"	131.047	"	262.094
	6. Większe budowy sztuczne, wiadukty, tunele	"	86.734	"	173.468
	7. Szutrowanie i ułożenie budowy na wierzchu	"	19.801	"	39.602
	8. Materiały do budowy na wierzchu	"	132.220	"	264.440
	9. Budynki i zaopatrzenie w wodę	"	252.316	"	504.632
	10. Wyposażenie kolejowe, urządzenie i wydatki wstępne na ruch	"	69.625	"	139.250
	11. Park jazdy	"	32.106	"	64.212
	12. Urządzenia (zmiany do budowy) w stacji połączenia w Tarnopolu razem z ubezpieczeniem wjazdu	"	85.050	"	170.100
		"	1.500	"	3.000
	Razem	zł.	1,229.771	kor.	2,459.542
	5% odsetki interkalarne za czas półrocznej budowy	"	35.224	"	70.458
	Fundusz rezerwowy 2%-owy	"	25.000	"	50.000
	Suma okrągło	zł.	1,290.000	kor.	2,580.000

Wedle opinii biura kolejowego w Wydziale krajowym kosztorys ten ułożony został racjonalnie i odpowiada tak zamierzonemu celowi, jakoteż miejscowym stosunkom co do cen materiałów i robocizny.

Wedle projektu koncesjonaryusza fundusze potrzebne na pokrycie kosztów tej budowy w łącznej sumie 2,580.000 koron miałyby być pokryte w sposób następujący:

a) przez emisję 1,663.200 kor. 4 $\frac{1}{2}$ % akcji pierwszeństwa po kursie 95 = 1,580.040 koron.

b) przez emisję 4% akcji zakładowych w sumie 1,052.800 koron po kursie 95 = 1,000.160 koron.

Na oprocentowanie 4 $\frac{1}{2}$ % akcji pierwszeństwa ma Rząd udzielić po myśli art. IX. ustępu drugiego ustawy z dnia 31. grudnia 1894 Nr. 2. dz. p. p. z r. 1895 pierwszeństwo przed kosztami ruchu (Stundung der Betriebskosten) i gdy w ten sposób oprocentowanie tych akcji po myśli §. 56. ustępu b) Statutu Banku krajowego będzie zapewnione, uchwaliła Rada Nadzorcza Banku krajowego na wniosek Dyrektora udzielić koncesjonaryuszowi Drowi Tadeuszowi Niementowskiemu względnie Towarzystwu akcyjnemu dla kolei Tarnopol-Zbaraż powstać mającemu, pod warunkami w tej uchwale bliżej określonymi pożyczkę w 4% obligacjach kolejowych w wysokości 1,663.200 koron.

Wedle dalszego projektu koncesjonaryusza akcyje zakładu w sumie 1,052.800 koron mają być w ten sposób wpłacone, że za zezwoleniem c. k. Rządu złożony zo-

stanie fundusz rezerwowy w akcyach zakładowych w nominalnej wartości 50.000 koron; należytość za park i urządzenia kolejowe przyjmie c. k. Rząd w akcyach zakładowych w sumie 214.000 koron; koncesjonariusz i przedsiębiorcy budowy wpłacą akcyi zakładowych w łącznej sumie 188.800 koron; reszta zaś w sumie 600.000 koron miałyby być wedle petycji koncesjonariusza subskrybowaną przez Wydział krajowy a wpłaconą z waluty 4⁰/₁₀ obligacyi kolejowych, które w tym celu przez Bank krajowy za gwarancją oprocentowania ze strony kraju mają być emitowane.

W taki sposób przedstawiony przez koncesjonariusza projekt sfinansowania interesu jest zupełnie odmienny od normy dotychczas używanej przy budowie kolei lokalnych; nie można mu jednak odmówić pomysłowości i znaczenia; bliższe więc zbadanie spodziewanego efektu wydaje się komisji kolejowej wskazaniem.

Zważywszy, że c. k. Rząd tylko wtedy udzieli 4¹/₂ % akcyom pierwszeństwa przed kosztami ruchu, jeżeli po przeprowadzeniu szczegółowych badań nabierze przekonania, że dana kolej będzie się rentowała, przez co zapewnionem będzie oprocentowanie tych akcyi pierwszeństwa a zważywszy także, że do zadań Banku krajowego należy popierać wszelkie przedsiębiorstwa ze stanowiska interesów kraju pożyteczne, okazuje się, że dotycząca tej sprawy uchwała Rady nadzorczej Banku krajowego przychyliająca się do warunkowego udzielenia pożyczki, którąto uchwała ma być Wysokiemu Sejmowi przez Wydział krajowy do zatwierdzenia przedłożoną, na takie zatwierdzenie rzeczywiście zasługuje.

W opinii komercyjnej i technicznej przedłożonej przez koncesjonariusza bióru kolejowemu Wydziału krajowego wykazano, że wszystkie koszta budowy wynoszące łączną sumę 2,580.000 koron a więc tak 4¹/₂ % akcyi pierwszeństwa, jakoteż 4% akcyi zakładowe, tudzież wszelkie koszta ruchu i koszta zarządu przedsiębiorstwa znajdują w rocznych dochodach zamierzonej kolei zupełne pokrycie a nadto, że można się spodziewać po opłaceniu procentów od całego majątku zakładowego i po pokryciu wszelkich kosztów ruchu pewnego zysku rocznego.

Na poparcie tego twierdzenia możnaby porównać dotychczasową rentowność kolei lokalnej Borki wielkie-Grzymałów, ażeby dojść do przekonania, że i kolej Tarnopol-Zbaraż opłacać się będzie. Porównując warunki ruchu obu tych kolei, liczyć nawet można na większą rentowność kolei Tarnopol-Zbaraż, jeżeli się zważy, że przestrzeń ciążenia (Attractions-Gebiet) kolei Tarnopol-Zbaraż jest znacznie większą od takiej samej przestrzeni kolei Borki wielkie-Grzymałów, tudzież że linia Tarnopol-Zbaraż może liczyć na znaczny ruch transitoowy z Rosyą, gdy przeciwnie o ruchu transitoowym na kolei Borki wielkie-Grzymałów mowy być nie może.

Z tego wynika, że dochody kolei Tarnopol-Zbaraż powinnyby pokryć nie tylko oprocentowanie akcyi pierwszeństwa, ale nadto wszelkie koszta ruchu, tudzież oprocentowanie akcyi zakładowych.

Skreślone powyżej wywody przemawiają niezawodnie za poparciem tej linii, skoro ich prawdziwość stwierdzoną zostanie. W takim wypadku uczynienie tego projektu miałoby prawdopodobnie tem łatwiejsze widoki powodzenia, gdyby krajowy fundusz kolejowy posiadał zasoby na udzielenie pomocy z funduszków krajowych. Fundusz ten jednak obecnie wyczerpany nie dozwala zalecać na razie bezzwłocznego podjęcia akcyi. To też komisya kolejowa przy wyrażeniu całej życzliwości dla budowy tej linii, skoro okoliczności na to pozwolą, na teraz ograniczyć się musi do zalecenia Wydziałowi krajowemu, by po zbadaniu warunków rentowności tej nowo powstać mającej linii kolejowej, wdrożył bądź to po myśli życzeń koncesjonariusza bezzwłoczne rokowania z c. k. Rządem celem stanowczego zapewnienia prawa pierwszeństwa przed kosztami ruchu, bądź też wedle własnego uznania obmyślił inne środki, któreby rychłe zbudowanie tej linii kolejowej spowodować mogły.

Komisya kolejowa nie kępując w niczem Wydziału krajowemu w wyborze środków wiodących do celu, poddaje jedynie rzeczony powyżej myśli światłej jego rozważde.

Na podstawie tego sprawozdania komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Zamierzoną kolej lokalną normalno-torową z Tarnopola do Zbaraża uznaje Sejm za użyteczną i potrzebną ze względu na interesa kraju.

2. Sejm odstępuje petycję koncesjonaryusza Dr. Tadeusza Niementowskiego l. s. 673 Wydziałowi krajowemu do możliwego poparcia bądź to w odpowiednich rokowaniach z c. k. Rządem i z stronami interesowanemi, bądź też w obmyśleniu środków, któreby w danych okolicznościach urzeczywistnienie tego projektu zapewnić mogły, oraz poleca Wydziałowi krajowemu, by odnośne sprawozdanie przedłożył Sejmowi na najbliższej sesyi.

3. Sprawę budowy normalno-torowej kolei lokalnej z Tarnopola do Zbaraża zaleca Sejm c. k. Rządowi do możliwego poparcia.

Przewodniczący :

Zaleski.

Sprawozdawca :

Vivien.