

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie udzielenia kolei lokalnej
Piła-Jaworzno pożyczki 70.000 koron.

Wysoki Sejmie!

Ruch towarowy, a w szczególności węglowy wzmógł się w ostatnich dwóch latach tak znacznie na kolei lokalnej Piła-Jaworzno, że istniejące urządzenia nie są już wystarczające dla pokonania tego ruchu.

Następujące zestawienie daje obraz tego wzmożenia intensywności ruchu:

Ogółem przewieziono linią kolejową Piła-Jaworzno towarów ton:

w roku	1901	31.935
"	"	1902	.	.	.	74.094
"	"	1903	.	.	.	111.572
"	"	1904	.	.	.	210.059
"	"	1905	.	.	.	279.804
"	"	1906	.	.	.	334.088
"	"	1907	.	.	.	519.235

Z powodu tego zwiększenia ruchu przeprowadzono w roku 1907 wymianę 2 lokomotyw lekkich na dwie lokomotywy cięższego typu o większej sile pociągowej. Obie stare lokomotywy sprzedano za cenę 66.000 koron; resztę kosztów zakupna 2 nowych lokomotyw w kwocie 53.000 koron pokrył fundusz budowy kolei lokalnej.

Niezbędnie potrzebnymi stały się następujące inwestycje:

1) Rozszerzenie ogrzewalni dla maszyn i postawienie żurawia dla brania wody na stacyi w Jaworznie wraz z położeniem toru preliminowanym kosztem K. 14.500

2) Rozszerzenie biur w budynku stacyjnym w Jaworznie preliminowanym kosztem K. 580

3) Rozszerzenie stacyi w Jaworznie przez budowę nowych torów kosztem K. 58.000.

Projekt ten rozszerzenia stacyi w Jaworznie nie mógł być dotychczas wykonany z powodu braku funduszy na ten cel. Gdy jednak obecny stan na tej stacyi z powodu niebezpieczeństwa ruchu nie mógł być dalej cierpiany, przeto musiano na razie stworzyć prowizoryum przez wybudowanie dwóch torów ślepych kosztem preliminowanym w kwocie 15.000 kor., przyczem gwarectwo Jaworznickie przyjęło na

siebie obowiązek zestawienia swoim personelem i swojemi maszynami transportów węgla za opłatą 20 hl. za każde 10 ton wagi netto.

Prowizoryum powyższe musiało być na razie stworzone, obciąża jednak znacznie dochody kolei lokalnej. Z tego powodu nieodzownem jest przystąpić do wykonania rozszerzenia własnej stacji; według obliczenia bowiem c. k. Dyrekcyi kolei państwowych w Krakowie kolej lokalna będzie miała płacić gwarectwu Jaworznickiemu za zestawienie pociągów rocznie około 6.300 kor., podczas gdy uzupełnienie rozszerzenia własnej stacji kosztowałoby 43.000 kor. (58.000—15.000 kor.).

4) Na kolei lokalnej Piła-Jaworzno jest bardzo utrudnione intensywniejsze prowadzenie ruchu pociągów z powodu znaczniejszych odległości między stacyami, gdyż pociągi muszą długo czekać na stacyach dla krzyżowania się z pociągami kursującymi w przeciwnym kierunku.

Ażeby więc umożliwić zaprowadzenie większej ilości pociągów towarowych, nieodzownem jest założenie nowej stacji dla rozmijania się pociągów w km. 17.122/475 w gminie Byczyna kosztem preliminowanym na K. 16.000

5) Nadto wystawiono ze względów czystości i sanitarnych na stacji w Jaworznie dla personelu kolejowego pralnię wraz z piecem piekarskim kosztem . . . K. 3.485·65

Preliminowany koszt powyższych inwestycyi wynosi przeto . . . K. 92.565·65
na którego pokrycie kolej lokalna Piła-Jaworzno dysponuje w funduszach rezerwowych A i B kwotą K. 23.239·98
pozostaje do pokrycia K. 69.325·67.

Od powyższych inwestyi zależnem jest utrzymanie dotychczasowych transportów i pozyskanie dalszych nowych ze znacznie rozszerzonych kopalń w Borach.

Na wniosek Rady zawiadowczej uchwaliło Walne Zgromadzenie akcyonaryuszy kolei lokalnej Piła-Jaworzno dnia 23. czerwca 1908 celem uzyskania potrzebnych na powyższe cele funduszków zaciągnąć za zezwoleniem Wydziału krajowego i c. k. Rządu pożyczkę gotówkową po 4% oprocentowaną, spłacalną w ciągu 5 lat, w sumie 70.000 koron. Na podstawie tej uchwały zwróciła się Rada zawiadowcza kolei lokalnej do Wydziału krajowego z prośbą o uzyskanie tej pożyczki z krajowego funduszu kolejowego.

Wydział krajowy oświadcza się w zasadzie za udzieleniem zozwolenia Towarzystwu akcyjnemu „kolej lokalna Piła-Jaworzno“ na zaciągnięcie w mowie będącej pożyczki.

Dla Towarzystwa kolejowego najkorzystniejszym, bo najmniej kosztownem będzie zaciągnięcie pożyczki z krajowego funduszu kolejowego.

Przez zaciągnięcie tej pożyczki nie wyniknie żadne obciążenie funduszu krajowego, gdyż dochody kolei lokalnej są tak znaczne, że zupełnie wystarczą na oprocentowanie i umorzenie tej pożyczki.

Czysty zysk z r. 1907 po spłaceniu rat obn pożyczek pierwszeństwa i pożyczki bieżącej wynosił kwotę 129.190 kor. 02 hal. i służy:

a) na 6% dotacyę funduszu rezerwowego B kwota 7.751 kor. 40 hal.;

b) na 4% dywidendę dla 1.555 sztuk akcji zakładowych po 16 kor. od akcji = 24.880 kor.;

c) na zwrot dopłat w poprzednich latach przez fundusz krajowy zaliczonych z tytułu gwarancyi dochodów 96.558 kor. 62 hal.

Z dochodów za rok 1908 zostanie reszta zaliczek gwarancyjnych w kwocie 9.054 kor. 90 hal. spłaconą.

Na tej podstawie Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia z zapasów krajowego funduszu kolejowego Towarzystwu akcyjnemu „kolej lokalna Piła-Jaworzno“ pożyczki gotówkowej po 4% oprocentowanej, spłacalnej w półrocznych ratach w ciągu 5 lat, w sumie 70.000 kor., słowami siedmdziesiąt tysięcy koron, pod warunkami, jakie nłoży Wydział krajowy, a w szczególności z uwzględnieniem następujących postanowień:

1) Fundusze uzyskane z tej pożyczki przeznaczone będą na inwestycje, urządzenia i cele, jakie Wydział krajowy uzna za wskazane i potrzebne i użyte zostaną pod bezpośrednią ingerencją Wydziału krajowego.

2) Towarzystwo kolejowe zezna skrypi dłużny według wzoru udzielonego przez Wydział krajowy aktem notaryalnym z prawem egzekucyi z §. 3. ustawy z 25. lipca 1871 Dz. u. p. Nr. 75.

3) Na pokrycie rat oprocentowania i umorzenia pożyczki gotówkowej w kwocie 70.000 koron i ewentualnych zaległości z tego tytułu będzie użyty po myśli §. 49. ustęp 3. punkt 1. statutu Towarzystwa akcyjnego „kolej lokalna Piła-Jaworzno“ dochód pozostający do dyspozycyi po pokryciu z dochodów Towarzystwa rat oprocentowania i umorzenia pożyczek pierwszeństwa, zaciągniętych po myśli §. 8. tego statutu, w kwocie 1,258.000 koron i pożyczki bieżącej w kwocie 370.000 koron, którą z dochodów eksploatacyjnych się spłaca.

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

Marszałek krajowy :

St. Badeni, w. r.

Sprawozdawca :

Dr. Stanisław Dąbski, w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego z projektem ustawy, normującej stosunki prawne sezonowych robotników rolnych i leśnych.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z 13. marca 1907 przekazał Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu wniosek posła Zdzisława hr. Tarnowskiego i towarzyszy, zawierający zarys ustawy normującej stosunki prawne między pracodawcami a robotnikami sezonowymi rolnymi i leśnymi z poleceniem przedłożenia na najbliższej sesji opracowanego projektu tej ustawy.

Zgodnie z tem poleceniem przedłożył Wydział krajowy na jesiennej sesji roku ubiegłego projekt powyższej ustawy (alegat 287 ex 1907).

Projekt ten został uchwałą Wys. Sejmu z 16. września 1907 przekazany Komisji gospodarstwa krajowego. Komisya na podstawie referatu posła Karola Czecha rozpatrzyła projekt Wydziału krajowego i po wprowadzeniu w nim szeregu zmian przedłożyła Wysokiemu Sejmowi sprawozdaniem z 4. października 1907 (alegat 496) projekt ustawy.

Ten projekt umieszczonym był w ostatnich dniach ubiegłej sesji na porządku dziennym, jednak z powodu braku czasu nie przyszedł pod obrady Wysokiego Sejmu.

Wydział krajowy wznawia niniejszem omawiany projekt ustawy. Czyniąc to, kieruje się Wydział krajowy zarówno intencją Wysokiego Sejmu w ubiegłej sesji objawioną, jak niemniej względem na istotną i pilną potrzebę ujęcia w ramy przepisów ustawowych stosunku prawnego między pracodawcą a sezonowym robotnikiem rolnym. Rzeczowe argumenty, udowadniające potrzebę takiej ustawy, zostały wyczerpująco przedstawione w sprawozdaniach Wydziału krajowego i Komisji gospodarstwa krajowego (alegaty 287 i 496 ex 1907), do których — nie chcąc ich powtarzać — Wydział krajowy się odwołuje.

Załączony projekt ustawy jest zgodny z tekstem ustalonym w sprawozdaniu Komisji gospodarstwa krajowego, z wyjątkiem dwóch zmian, a to w §. 40. w ustępie 2. i w §. 46. w ustępie ostatnim.

Wprowadzone poprawki nie zawierają jednak istotnych zmian projektu komisyjnego i nie wymagają osobnego motywowania.

