

308

Sprawozdanie

Komisji budżetowej w sprawie podwyższenia rocznej dotacji na cele popie-
rania budowy kolei niższorzędnych z 750.000 K na 900.000 K.

Wysoki Sejmie!

Ustawą z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. p. Nr. 42 podjął kraj akcyę budowy
kolei niższorzędnych, tworząc na ten cel osobny fundusz, gdyż uchwałą z 15. lu-
tego 1894 upoważnił Wys. Sejm Wydział krajowy do wstawiania w budżet krajowy
rocznej dotacji 600.000 K przez lat 75 począwszy od r. 1894; zaś uchwałą sejmową
z dnia 17. marca 1899 dotacya powyższa podniesioną została do kwoty 750.000 K.

Na tej podstawie, opierając się na osobnych uchwałach Wys. Sejmu, prze-
prowadził Wydział krajowy budowy, bądź też przyjął udział w kapitale budowy
i akcyach pierwszeństwa następujących linii kolejowych:

I. Udział kraju w kapitale budowy kolei lokalnych gwarantowanych przez kraj.

Nazwa kolei lokalnej	Dzień otwarcia ruchu	Długość bu- dowlana linii klm.	Kapitał zakładowy	Pożyczka
				pierwszeństwa gwarantowana przez kraj
			w koronach	
Borki wielkie - Grzymałów	12/8 1897	33-025	1,800.000	1,200.000
Trzebinia - Skawce	15/8 1899	59-263	6,928.800	a) 3,320.000 b) 720.000
Chabówka - Zakopane	25/10 1899	43-092	5,800.000	2,260.000
Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	18/10 1899	112-622	9,184.000	a) 5,200.000 b) 900.000
Piła - Jaworzno	27/10 1900	25-835	2,279.000	a) 928.000 b) 330.000
Przeworsk - Dynów	8/9 1904	46-248	4,448.400	a) 2,266.000 b) 698.000
Tarnów - Szczucin	15/10 1906	48.690	3,400.000	2,000.000
Razem	—	368-775	33,840.200	19,822.000

II. Niezwrotny udział kraju w kapitale budowy kolei lokalnych.

Nazwa kolei lokalnej	Dzień otwarcia ruchu	Długość bu- dowlana linii	Kapitał zakładowy	Niezwro- tny udział kraj
		klm.		
Chodorów - Podwysokie . . .	29 ⁹ / ₁₁ 1897	42·245	7,300.000	2,000.000
Przeworsk - Rozwadów . . .	14 ⁴ / ₁ 1900	74·423	10,340.000	500.000
Razem	—	116·668	17,640.000	2,500.000

III. Udział kraju w kapitale budowy w akcyach zakładowych lub pierwszeństwa.

Nazwa kolei lokalnej	Dzień otwarcia ruchu	Długość bu- dowlana linii	Kapitał zakładowy	a) objęte akcje zakładowe b) objęte akcje pierwszeństwa
		klm.		w koronach
Łupków - Cisna . . .	22 ² / ₁ 1898	25·311	1,580.000	1,050.000 b)
Kraków-Kocmyrzów	14 ⁴ / ₁₂ 1899	18·910	2,340.000	200.000 a)
Lwów - Jaworów . . .	14 ⁴ / ₁₁ 1903	48·735	3,450.000	300.000 a)
Tarnopol - Zbaraż . . .	25 ⁵ / ₁₁ 1906	22·478	1,710.000	600.000 a)
Lwów - Podhajce . . .	w budowie	131·100	15,500.000	2,100.000 b)
Trzebinia - Skawce . . .	patrz grupa I.	—	—	266.000 b)
Razem	—	246·534	24,580.000	4,516.000

IV. Pożyczka gotówkowa, udzielona kolei lokalnej Piła - Jaworzno na koszt przedłużenia (4¹/₂ klm.) linii do kopalni węgla Gwarectwa Jaworzniańskiego 370.000 K

Rekapitulacya.

I.	19,822.000 K
II.	2,500.000 „
III.	4,516.000 „
IV.	370.000 „
Razem	<u>27,208.000 K</u>

Zobowiązania kraju z tytułu udzielonych gwarancji dochodów dla oprocentowania i umorzenia pożyczek pierwszeństwa dosięgają rocznej kwoty 1,048.434 K 24 h.

Oprócz powyżej przytoczonych zobowiązań kraju, doliczyć trzeba te zobowiązania, które na mocy uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 8. marca 1907 Wydział krajowy dla będących w budowie, oraz mających być w najbliższym czasie wybudowanymi, linii kolejowych przyjął.

a mianowicie :

a) Lwów-Stojanów dla oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie	6,480.000 K — h
b) Muszyna-Krynica dla oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie	750.000 „ — „
c) Drohobycz-Truskawiec dla oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie	850.000 „ — „
łącznie	<u>8,080.000 K — h</u>

Przy oprocentowaniu po 4 od sta rocznie i 75-letniem umorzeniu tej sumy kapitałowej oblicza się roczną ratę na około	363.600 „ — „
tak, że roczne obciążenie krajowego funduszu kolejowego wyniesie wraz z dotychczasowem obciążeniem rocznem	<u>1,048.434 „ 24 „</u>
okrągło kwotę	1,412.000 K — h

Dotychczasowe rezultaty eksploatacyi powyższych linii kolejowych, pozwalają na wypowiedzenie twierdzenia, że linie kolei:

Trzebinia-Skawce, Chabówka-Zakopane i Piła-Jaworzno, jako wykazujące ciągły i trwały wzrost dochodów, opłacających zupełnie kapitał gwarantowany przez kraj, względnie nie narażających kraj na żadne dopłaty, uważać należy za zupełnie zwolnione.

Natomiast rezultaty ruchu na innych liniach kolejowych nie pozwalają na wypowiedzenie tego twierdzenia, są to koleje bądź takie, do których przez długi przeciąg czasu kraj stale będzie musiał dokładać, (Przeworsk-Dynów) bądź też takie jak (Tarnów-Szczucin), których czas eksploatacyi jest zbyt krótkim, ażeby mógł do twierdzeń o zwolnienie upoważniać.

Wobec powyższego stanu rzeczy należy następujące roczne kwoty rezerwować do uiszczenia z funduszu kolejowego jako niezwolnione:

1. raty pożyczek kraju na pokrycie subwencyi bezzwrotnych na rzecz kolei państwowych:	
a) Chodorów-Podwysokie	87.291 K — h
b) Przeworsk-Rozwadów	21.900 „ — „
2. raty pożyczek kraju na zakupno akcji:	
a) pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna	40.592 „ 44 „
b) zakładowych kolei Kraków-Kocmyrzów, pierwszeństwa kol. Trzebinia-Skawce i pierwszeństwa kol. Łupków-Cisna	26.352 „ — „
3. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei lokalnej Borki wielkie-Grzymałów	25.000 „ — „
4. raty pożyczek pierwszeństwa kolei lokalnej Przeworsk-Dynów	131.253 „ 10 „
5. raty pożyczki pierwszeństwa kolei lokalnej Tarnów-Szczucin .	89.216 „ 58 „
6. część raty pożyczki pierwszeństwa kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka	<u>125.000 „ — „</u>
łącznie do uiszczenia rocznie	546.605 K 12 h
zaś z pożyczkami pierwszeństwa kolei a) Lwów-Stojanów, b) Muszyna-Krynica, c) Drohobycz-Truskawiec, jak powyżej	<u>363.000 „ — „</u>
suma rocznych uiszczeń	909.605 K 12 h
w porównaniu z nominalnem obciążeniem rocznem 1,412.000 K, pozostaje suma 502 395 K, czyli okrągło 500.000 K, którą jako stałe zwolnienie roczne funduszu kolejowego uważać można.	
Do przeniesienia	<u>909.605 K 12 h</u>

Z przeniesienia 909.605 K 12 h

Na pokrycie zobowiązań z tytułu gwarancji służy:

a) dotychczasowa roczna dotacja . . . 750.000 K — h

b) odsetki od jednomilionowej stałej rezerwy 30.000 „ — „ 780.000 „ — „

pozostaje niepokryta roczna kwota 129 605 K 12 h.

Na tej podstawie zgodnie z propozycją Wydziału krajowego Komisya budżetowa oświadcza się za podniesieniem rocznej dotacji krajowego funduszu kolejowego w kwocie 150.000 K, t. j. z kwoty 750.000 K na 900.000 K, z równoczesnem ustanowieniem czasu trwania tej dotacji począwszy od roku 1909 na lat 75. t. j. na przeciąg terminu umorzenia pożyczek kolejowych.

Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I 1. Upoważnia się Wydział krajowy do wstawiania w preliminarz funduszu krajowego na cele popierania budowy kolei niższorzędnych w myśl ustawy krajowej z 17. lipca 1893. Dz. u. kr. Nr. 42, rocznej dotacji w kwocie 900.000 K, słowami: dziewięćkroć sto tysięcy koron przez lat 75 (siedmdziesiąt pięć) począwszy od roku 1909 (dziewiątego).

2. Wszelkie oszczędności w tej rubryce i wpływy od dłużników i z tytułów kolejowych przez kraj nabytych tak w kapitale jak i odsetkach, wpływać będą do funduszu kolejowego, który osobno ma być zarachowywany i administrowany.

3. Uchwały sejmowe z 15. lutego 1894. i z 17. marca 1899., ustanawiające dotacje dla funduszu kolejowego w rocznej kwocie 750.000 K, uchyla się niniejszem w całej osnowie.

II. Sejm oznacza zwolnienie rocznego obciążenia krajowego funduszu kolejowego przez dochody kolei lokalnych przez kraj gwarantowanych w sumie rocznej 500.000 K, słowami pięćset tysięcy koron.

Przewodniczący:

K. Badeni.

Sprawozdawca:

Skotyszewski.