

Leszek Koziorowski

TOWARZYSTWO AKCYJNE KOLEI LOKALNEJ MUSZYNA – KRYNICA

System kolei monarchii habsburskiej

Pierwsza linia kolejowa w Galicji powstała w 1847 roku i połączyła Kraków z Mysłowicami. W tym okresie rząd austriacki dążył do budowy państwowych linii kolejowych, które umożliwiłyby połączenie Wiednia ze wszystkimi częściami monarchii habsburskiej. Sytuacja uległa zmianie w II połowie XIX wieku, kiedy to bezpośrednie inwestycje państwowe w linie kolejowe zostały zastąpione systemem koncesji dla prywatnych inwestorów, jakimi były spółki akcyjne. Tylko tego rodzaju podmioty zebrały dostatecznie wysokie kapitały, które potrzebne były do wybudowania i wyekwipowania linii kolejowej. Fakt tworzenia spółek akcyjnych, jako użytkowników linii kolejowych, w żadnym razie nie stał się specyfiką austriacką, wręcz przeciwnie – przykład w tym przypadku szedł z zagranicy. Kolejowe spółki akcyjne „królowały” przede wszystkim w ojczyźnie kolei, czyli w Wielkiej Brytanii oraz Stanach Zjednoczonych¹. Bardzo szybko okazało się, że sami prywatni inwestorzy nie wybudują linii kolejowych w monarchii habsburskiej. Zbyt duże ryzyko inwestycyjne nie zachęcało do tego typu przedsięwzięć, szczególnie w rejonach słabszych gospodarczo. Dlatego też stworzony został system gwarancji państwowych sprowadzający się do określenia i finansowania przez państwo minimalnego zysku z zainwestowanego kapitału w spółkę akcyjną. W takim kształcie udziałowy papier wartościowy, jakim była akcja, w rzeczywistości stawał się w swym ekonomicznym sensie obligacją z „wkomponowaną” nadzieją na zwiększenie zysku w razie korzystnej koniunktury. Gwarantowanie zysku z linii kolejowej doprowadziło do przyjęcia tzw. ustawy sekwestracyjnej (14 grudnia 1877 r.), która umożliwiała przejście kontroli nad ruchem kolejowym na liniach, które otrzymywały subwencje państwowe, a także na przymusowy wykup takich kolei.

Kolejne działania państwa nie zmieniły jednak faktu, iż rozwój linii kolejowych napotkał, w pewnym sensie, na naturalne ograniczenia, co spowodowało zmianę w nastawieniu tegoż państwa do poszczególnych linii kolejowych. Oprócz linii głównych zaczęto tworzyć, a także przekwalifikować istniejące koleje na koleje lokalne, dowozowe, o gorszych parametrach technicznych, których głównym zadaniem było skomunikowanie wybranych obszarów z głównymi liniami kolejowymi. Oczywiście obniżenie parametrów technicznych linii wpływało na niższe koszty budowy, a więc inwestycje te nie były zbyt kapitałochłonne. Także koszty eksploatacji linii były obniżane, gdyż linie lokalne nie organizowały odrębnej administracji i powierzały prowadzenie ruchu kolejowego zarzą-

¹ Terry Cox, *Collectible stocks and bonds from North American Railroads*, 2003.

dowi linii głównej. Początek nadawania statusu lokalnego wybranym liniom miał miejsce w 1871 roku, a ustawa regulująca sposoby obniżania kosztów zakładania i funkcjonowania kolei lokalnych została przyjęta 25 maja 1880 r.² Lokalne linie kolejowe były tworzone z udziałem kapitału prywatnego, najczęściej lokalnie zainteresowanego funkcjonowaniem danej linii kolejowej, jako spółki akcyjne. Faktyczna administracja samą linią pozostawała w rękach państwowych. Od 1906 roku na terenie Galicji nie było żadnej linii kolejowej, której ruch nie byłby nadzorowany przez państwo³.

Finansowanie kolei lokalnych na terenie Galicji

Ustawą z dnia 17 lipca 1893 r. o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych Sejm Krajowy Królestwa Galicji i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim zdecydował o kompleksowym uregulowaniu tworzenia linii o znaczeniu lokalnym na terenie Galicji, organizacji finansowania ich budowy, a także późniejszego nadzoru. Zgodnie z regulacjami tej ustawy, w razie stwierdzenia przez Sejm Krajowy, iż „kolej ze względu na interesu kraju jest użyteczną i potrzebną”, możliwe było wówczas prowadzenie budowy linii lokalnej na podstawie koncesji otrzymanej przez Wydział Krajowy Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim, bądź też w wykonaniu koncesji udzielonej innym osobom, ale na ich koszt. Budowa miała być prowadzona w sposób odpowiadający interesom kraju i przy „bezpośredniej ingerencji Wydziału Krajowego”, a „rozdawnictwo robót, o ile możliwości przy rozpisanu ofert ma być dokonywane, winno następować za zgodą Wydziału Krajowego”. Tym, co było najistotniejsze w cytowanej ustawie, pozostawało jednak uregulowanie kwestii finansowania budowy przez władze Galicji. W art. 1 ustawa wskazywała, że popieranie „w miarę możliwości budowy niższorzędnych kolei żelaznych”, przeznaczonych do publicznego użytku i potrzebnych ze względu na interes kraju, miało następować poprzez:

- udzielanie oprocentowanych pożyczek ,
- objęcie akcji powołanej w tym celu spółki akcyjnej,
- przeprowadzenie we własnym zarządzie budowy kolei.

Pozostając w temacie pokrywania kosztów, należy dodać, że finansowanie budowy poprzez objęcie akcji powołanej spółki akcyjnej stawało się możliwe, o ile „czynniki interesowane”, tj. na przykład państwo, powiaty, gminy, obszary dworskie i osoby prywatne zapewniły pokrycie co najmniej 1/3 nominalnej wartości kapitału zakładowego, bądź też zobowiązałyby się pokrywać co najmniej 1/3 raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie oraz przewidziane planem umorzenie kapitału zakładowego. Ustawa dawała także monopol Bankowi Krajowemu Królestwa Galicji i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim na pośrednictwo w organizowaniu funduszy potrzebnych do budowy kolei czy utworzenia spółki akcyjnej.

W przypadku samej spółki jej statut musiał zagwarantować, iż na akcje pierwszeństwa, o ile były wydane, wypłacana będzie 4% dywidenda przed dywidendą przypadającą na

² Ustawa z 25 maja 1880 roku o ułatwieniach i ulgach dla kolei miejscowych.

³ Stanisław Szuro, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, Kraków 1997.

akcje zakładowe. Ponadto akcje pierwszeństwa i akcje zakładowe objęte przez kraj nie mogły być zbywane przez 2 lata od chwili otwarcia ruchu na danej linii kolejowej.

W praktyce ustawa gwarantowała również w pewnym sensie ubezwłasnowolnienie samej spółki akcyjnej, gdyż prowadzenie ruchu kolejowego mogło być (i zazwyczaj było) oddane zarządowi kolei państwowych za zwrotem kosztów, których obliczanie dozwolone zostało w sposób zryczałtowany. Stosowna umowa o przekazaniu zarządu nad ruchem kolejowym na danej linii wymagała zatwierdzenia przez Wydział Krajowy. Nadto dla Wydziału Krajowego zostało zastrzeżone, oprócz czynności oczywistych na etapie budowy, jak przedkładanie projektów technicznych, uzyskiwanie koncesji, zawieranie kontraktów na budowę i eksploatację oraz nadzorowanie budowy i eksploatacji, także sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem spółki, w szczególności poprzez „sprawdzanie rachunków”.

W celu realizacji zadań przewidzianych ustawą powołano Krajowe Biuro Kolejowe i Krajową Radę Kolejową. Krajowe Biuro Kolejowe stawało się organem wykonawczym Wydziału Krajowego w zakresie nadzorowania, administrowania i popierania budowy lokalnych linii kolejowych na terenie Galicji. Rola Krajowej Rady Kolejowej z kolei ograniczała się do oceny projektów nowych linii lokalnych.

Koncesja na linię Muszyna – Krynica i budowa linii kolejowej

Linia kolejowa z Muszyny do Krynicy była jedną z ostatnich linii kolejowych w Galicji, jakie powstały przed I wojną światową. Kilkuletnie starania o włączenie Krynicy do systemu kolejowego Galicji znalazły swój finał 29 marca 1911 r. Wcześniej jednak konieczne było uzyskanie koncesji na budowę i eksploatację linii kolejowej. Starania o uzyskanie takowej prowadził Wydział Krajowy. W dniu 20 września 1909 r. koncesja została udzielona, a jej treść opublikowana 5 października 1909 r. pod nr 147 w „Dzienniku ustaw państwa dla królestw i krajów w Radzie Państwa reprezentowanych”.

Same prace nad projektem linii kolejowej rozpoczęte zostały znacznie wcześniej, gdyż pierwsze informacje o pomiarach na potrzeby projektu linii kolejowej pochodzą jeszcze z 1905 roku⁴. Zresztą także sam przetarg na budowę linii został rozpisany przed otrzymaniem koncesji, która w tym momencie była już pewna. Dokumenty przetargowe noszą bowiem datę 25 sierpnia 1909 r.⁵

Powracając do samej koncesji, podkreślić należy, iż zezwolenie zostało udzielone Wydziałowi Krajowemu, który prowadzić miał budowę, a więc realizowana miała być wspomniana wyżej zasada art. 4 ustawy o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, stanowiąca, iż to Wydział Krajowy w celu budowy linii kolejowej może bezpośrednio ubiegać się o koncesję. Konieczność uzyskania koncesji dla Wydziału Krajowego była dosyć oczywista, gdyż w tym czasie sama spółka akcyjna jeszcze nie istniała. Ponieważ jednak paragraf 10 koncesji przewidywał możliwość utworzenia spółki akcyjnej w przyszłości i za odrębnym zezwoleniem⁶, warunki koncesji musiały mieć również

⁴ L. Zakrzewski, *Dzieje linii kolejowej Muszyna – Krynica* [w:] „Rocznik Sądecki”, Tom XXVII, 1999 r.

⁵ *Archiwum Państwowe w Nowym Sączu (dalej AP NS), Sandecjana VI-3.*

⁶ Inaczej zdaje się sugerować L. Zakrzewski, *Dzieje linii...*

zastosowanie do tej spółki. Z punktu widzenia akcjonariuszy szczególnie istotne pozostawało określenie warunków funkcjonowania przyszłej spółki akcyjnej oraz warunków ewentualnego wykupienia linii kolejowej. W tym zakresie koncesja przewidywała jedynie samą możliwość utworzenia w przyszłości towarzystwa akcyjnego przez koncesjonariusza, ale za odrębnym zezwoleniem c.k. rządu i na warunkach przez niego ustanowionych. W szczególności w koncesji wskazywano wyraźnie, iż sam statut i wzór akcji towarzystwa akcyjnego będzie odrębnie zatwierdzony. Podkreślić jednak wypada, że warunki koncesji powtarzały obowiązujące wszystkie spółki akcyjne ogólne przepisy prawa austriackiego, a w szczególności treść art. 208 austriackiego kodeksu handlowego, który stanowił, iż spółki akcyjne mogą się zawiązywać tylko za zezwoleniem rządowym.

W zakresie finansowania przyszłego towarzystwa akcyjnego koncesja przewidywała, oprócz konieczności zebrania kapitału zakładowego w wysokości zatwierdzonej przez c.k. rząd, także możliwość sfinansowania budowy poprzez zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa lub wyemitowanie obligacji pierwszeństwa. Co ciekawe, przynajmniej z punktu widzenia współczesnych zasad tworzenia spółek akcyjnych, przyjęto zasadę, iż wysokość kapitału zakładowego winna odzwierciedlać wysokość poniesionych kosztów budowy linii kolejowej.

W warunku koncesji zastrzeżono także obowiązek umarzania kapitału zakładowego spółki, zgodnie z zatwierdzonym przez c.k. rząd planem amortyzacji. W tym miejscu należy się czytelnikowi krótkie wyjaśnienie: zasadą było udzielanie koncesji na czas oznaczony, co miało miejsce i w tym przypadku. Koncesja została udzielona na 90 lat i miała wygasnąć 20 września 1999 r. W tym czasie cały kapitał zakładowy spółki akcyjnej powinien zostać zamortyzowany, czyli spłacony akcjonariuszom, tak aby w momencie wygaśnięcia koncesji i przejęcia przez państwo majątku spółki bez wynagrodzenia, co zostało zagwarantowane, nie istniały żadne roszczenia akcjonariuszy względem spółki w związku z koniecznością postawienia jej z momentem utraty koncesji w stan likwidacji. Powyższe gwarantowało właśnie wykupywanie i umorzenie akcji zgodnie z planem amortyzacji. Plan amortyzacji przewidywał częściowe umarzanie kapitału w poszczególnych latach obrotowych z czystego zysku spółki. Akcje, przewidziane do umorzenia, co do zasady były losowane. W razie wylosowania akcje były wykupywane, a akcjonariusz w ich miejsce otrzymywał tzw. akcję użytkową (pożytkową). Akcja taka nie posiadała wartości nominalnej, ale miała prawo do uczestniczenia w zysku spółki przeznaczonym do podziału między akcjonariuszy jako dywidenda. Nie trzeba się chyba już dokładniej rozpisywać, iż powyższe zasady oznaczały, że najkorzystniej dla akcjonariusza byłoby, aby jego akcja została możliwie szybko wylosowana, co pozwalało mu prędko odzyskać zainwestowany kapitał i uczestniczyć w ewentualnych przyszłych dywidendach.

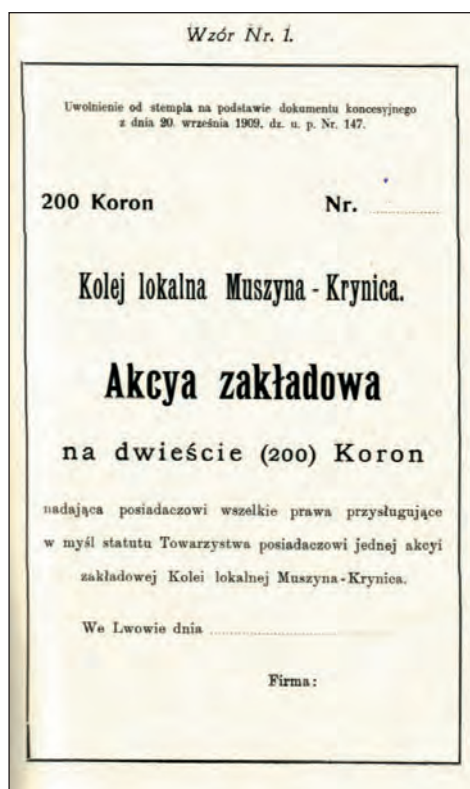
Powstanie Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica

Mimo, że koncesja na budowę i eksploatację linii kolejowej Muszyna – Krynica została wystawiona na Wydział Krajowy, to docelowo władze administracyjne Galicji od samego początku przewidywały utworzenie towarzystwa akcyjnego, którego celem miało być przejęcie linii kolejowej i koncesji na jej eksploatację. Kwestią wyłącznie uzgad-

nianą w okresie budowy linii był skład osobowy towarzystwa akcyjnego i finansowanie jego potrzeb w związku z budową linii i jej użytkowaniem. Trzeba bowiem pamiętać, iż preliminowane koszty budowy linii z Muszyny do Krynicy wynosiły 1.400.000 koron. Ponieważ były to koszty znaczne z punktu widzenia możliwości zarówno rządu krajowego, jak i władz oraz osób miejscowych, bezpośrednio zainteresowanych powstaniem tej linii kolejowej, podjęto i zrealizowano dwie istotne decyzje. Pierwszą z nich było podzielenie finansowania na finansowanie udziałowe, które w przyszłości miało stać się kapitałem zakładowym towarzystwa akcyjnego, oraz na finansowanie dłużne, które w przyszłości miało być spłacane z zysków pochodzących z eksploatacji kolei. Drugą ważną kwestią okazało się pozyskanie finansowania przyszłego kapitału zakładowego na poziomie centralnym, tj. przez c.k. administrację.

Jeżeli chodzi o pierwszą kwestię, to kapitał zakładowy Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica miał wynosić 650.000 koron. W konsekwencji władze krajowe Galicji podjęły decyzję o zaciągnięciu kredytu w Banku Krajowym Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim na kwotę 750.000 koron z przeznaczeniem na budowę kolei i faktycznie na rachunek mającego w przyszłości powstać towarzystwa akcyjnego. Na zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa oraz jednocześnie udzielenie gwarancji wyraził zgodę Sejm Krajowy uchwałą z dnia 8 marca 1907 r., zatwierdzoną „Najwyższym postanowieniem” z 28 listopada 1909 r.⁷ Gwarancja obejmowała zapłatę odsetek ustalonych w wysokości 4% w stosunku rocznym oraz spłatę umarżanej części pożyczki, zgodnie z planem umorzenia. Gwarancja obowiązywała wówczas, gdy zyski z eksploatacji kolei okazałyby się niewystarczające na pokrycie wymaganych do zapłaty sum. Szczegółowe warunki gwarancji zostały opisane w umowie zawartej pomiędzy Towarzystwem Akcyjnym Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica a Wydziałem Krajowym, o czym będzie mowa poniżej. Cała pożyczka miała zostać spłacona do 1983 roku.

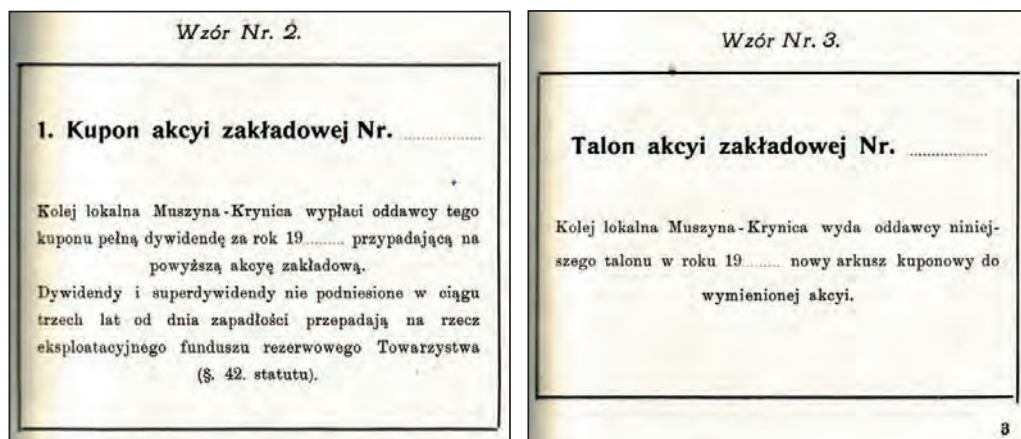
Wyprzedzając dalsze fakty, trzeba skonstatować, że nie jest jasne, jaką rolę w rzeczywistości pełnił Bank Krajowy Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim w zakresie udzielenia pożyczki. Z późniejszej korespondencji pomiędzy spółką akcyjną



⁷ Archiwum Główne Akt Dawnych (AGAD), c.k. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nr inw. 180.

a Bankiem wynika bowiem, iż nie udało się uplasować na rynku całej emisji 4% obligów kolejowych w związku z udzieloną pożyczką po proponowanym kursie i bank proponował konwersję oprocentowania pożyczki z 4% na 4,5% dla niesprzedanych obligów w kwocie 502.200 koron⁸. W kontekście tej korespondencji wydawać by się mogło, że Bank pełnił tylko rolę pośrednika, a pieniądze potrzebne na udzielenie pożyczki „zbierał” poprzez emitowane obligi.

Jeżeli chodzi o zorganizowanie finansowania kapitału zakładu spółki akcyjnej i samo jej powstanie, to kluczowe okazało się zawarcie umowy z c.k. rządem o udziale państwa przy zakupie akcji Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica za kwotę 550.000 koron. Umowa była podpisywana odrębnie we Lwowie 26 października 1909 r. oraz w Wiedniu 26 listopada 1909 r. Umowa ta w praktyce przesądzała o możliwości budowy całej linii, gdyż zapewniała pokrycie zdecydowanej części kosztów budowy. Bez tej umowy nie można byłoby sobie wyobrazić pozyskania finansowania dłużnego w postaci pożyczki Banku Krajowego Królestwa Galicji i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim.



W tej sytuacji dla powstania Towarzystwa Akcyjnego wystarczające stało się zebranie jeszcze kwoty 100.000 koron. W wyniku przeprowadzonej subskrypcji akcji wśród osób zainteresowanych z okolic Muszyny i Krynicy uzyskano zapisy od 88 osób, jednak wydaje się, że nie wszystkie z tych osób w rzeczywistości opłaciły swoje zapisy na akcje. Wysyłano bowiem do wielu osób ponaglenia z żądaniem wpłaty, które jednak w wielu przypadkach w ogóle nie docierały do adresatów⁹. W tej sytuacji o skuteczności zebrania brakujących 100.000 koron przesądziły zobowiązania gwarancyjne ustanowione przez Radę Gminy w Krynicy oraz przez Komisję Zdrojową w Krynicy. W przypadku Rady Gminy w Krynicy, to – zgodnie z uchwałą z 17 października 1906 r. oraz umową zawartą z Wydziałem Krajowym z 17 kwietnia 1909 r. – gmina Krynica zobowiązała się

⁸ *Sprawozdanie za 1913 rok* – AP NS Akta m. Krynicy (dalej AmK), nr inw. 38–39.

⁹ AP NS AmK, nr inw. 38–39.

zagwarantować Wydziałowi Krajowemu, w zamian za objęcie i opłacenie przez Wydział Krajowy na rachunek gminy Krynica akcji Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica, oprocentowanie włożonego kapitału zakładowego w wysokości 4,55% rocznie oraz umorzenie części kapitału w kwocie 20.000 koron¹⁰. W praktyce oznaczało to, iż sama gmina nie nabywała akcji spółki, a więc nie musiała wydatkować znacznej dla niej kwoty jednorazowo, ale w zamian musiała liczyć się z koniecznością zapłaty corocznie kwoty 910 koron, jeżeli spółka nie wypłacałaby dywidendy lub różnicy między tą kwotą a kwotą wypłaconej dywidendy od objętych przez Wydział Krajowy na rachunek gminy akcji. Nadto, w związku z przewidywanym umorzeniem akcji, gmina potencjalnie musiała wypłacić kwotę za umorzone akcje, gdyby środki spółki okazały się niewystarczające. Całe zobowiązanie gminy trwać miało 75 lat, ale oczywiście gmina mogła w dowolnym momencie wykupić od Wydziału Krajowego „swoje” akcje. W razie umorzenia akcji należących do Wydziału Krajowego, zgodnie z planem amortyzacji, gminie przysługiwały akcje użytkowe. Na koniec wypada jeszcze zauważyć, iż w związku z podziałem gminy krynickiej na dwie odrębne jednostki administracyjne: gminę Krynica-Zdrój i gminę Krynica-Wieś, ostatecznie kwota gwarancji została rozdzielona pomiędzy obie gminy w ten sposób, że gmina Krynica-Zdrój gwarantowała kwotę 16.500 koron, a gmina Krynica-Wieś kwotę 3.500 koron.

Niemal identyczne zobowiązanie ciążyło na funduszu kuracyjnym, w imieniu którego Komisja Zdrojowa w Krynicy w dniu 26 września 1907 r. udzieliła gwarancji oprocentowania i umorzenia części kapitału zakładowego w kwocie do 50.000 koron, przy czym suma ostateczna miała być nie wyższa niż potrzebna do uzupełnienia kapitału zakładowego do kwoty 100.000 koron¹¹. Pozostałe warunki były identyczne, jak te dotyczące gminy Krynica.

W związku z udzielonymi gwarancjami Wydział Krajowy mógł opłacić brakujący kapitał zakładowy Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica. Wydaje się przy tym, iż niezbyt literalnie podchodzono w tym przypadku do obowiązujących w Galicji przepisów wspomianej na początku ustawy o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, a w szczególności nakazu obejmowania akcji przez władze krajowe tylko w sytuacji, gdy interesanci miejscowi zapewnili pokrycie co najmniej 1/3 kapitału zakładowego. Ponieważ zdecydowana większość kapitału (550.000 koron) została opłacona przez c.k. rząd, obliczenia udziału zainteresowanych lokalną koleją osób, które obejmowały jej akcje, były prowadzone tylko w zakresie części pozostałej, tj. łącznej kwoty 100.000 koron.

Przechodząc do samego procesu tworzenia Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica, możemy się co do szczegółów oprzeć na sprawozdaniu koncesjonariusza kolei z 1 kwietnia 1912 r., a przygotowanego na założycielskie walne zgromadzenie akcjonariuszy, zwołane na dzień 20 kwietnia 1912 r. Sprawozdanie zostało podpisane

¹⁰ AP NS AmK nr inw. 38–39.

¹¹ AP NS AmK nr inw. 38–39.

przez członka Wydziału Krajowego dra Stanisława Dembskiego¹². Ze sprawozdania wynika, iż rozporządzeniem z 19 marca 1911 r. (L.8645) c.k. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z c.k. Ministerstwem Skarbu i c.k. Ministerstwem Kolei Żelaznych zezwoliło na założenie Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica i upoważniło c.k. Namiestnictwo we Lwowie do zatwierdzenia jego statutu, zaś c.k. Namiestnictwo rozporządzeniem z dnia 22 listopada 1911 r. (L.XIII a 1359/2) statut zatwierdziło. Powyższe czynności, wraz z zebraniem przewidzianego statutem kapitału zakładowego, zakończeniem budowy pod nadzorem Wydziału Krajowego oraz rozpoczęciem eksploatacji linii, umożliwiały dopiero zwołanie walnego zgromadzenia, które miało podjąć uchwałę o zawiązaniu Towarzystwa Akcyjnego w formie aktu notarialnego.

Samo zwołanie walnego zgromadzenia na dzień 20 kwietnia 1912 r. nastąpiło przez ogłoszenie w Gazecie Lwowskiej¹³, a miejscem obrad był Lwów. Protokół notarialny z walnego zgromadzenia sporządził notariusz Józef Onyszkiewicz (rep. 56516); z jego treści wynika, że na walnym stawili się:

- c.k. Administracja Państwowa reprezentowana przez Seweryna Bańkowskiego – 2750 akcji, co dawało 137 głosów,
- Wydział Krajowy, reprezentowany przez dra Stanisława Starzyńskiego i Romana Marcinkiewicza – 178 akcji, co dawało 8 głosów,
- dr Henryk Ebers – 20 akcji, czyli 1 głos,
- Bronisław Dembiński – 20 akcji, czyli 1 głos,
- Aleksander Biskupski – 20 akcji, czyli 1 głos,
- Stanisław Nowotny – 20 akcji, czyli 1 głos,
- Wojciech Traczewski – 20 akcji, czyli 1 głos,
- Stanisław Żmurko – 20 akcji, czyli 1 głos,
- Wacław Bielecki – 20 akcji, czyli 1 głos.

Łącznie zatem reprezentowanych było 3068 akcji, co stanowiło 613.600 koron kapitału zakładowego i 152 głosy.

Z powyższej listy płynie zasadniczy wniosek, iż Wydział Krajowy prawdopodobnie objął w kapitale zakładowym 100 akcji (20.000 koron) na rachunek gmin Krynica-Zdrój i Krynica-Wieś oraz 78 akcji (15.600 koron) na rachunek funduszu kuracyjnego w Krynicy-Zdroju, a pozostałe 322 akcje przypadły osobom fizycznym zainteresowanym koleją.

Walne zgromadzenie otworzył Józef Skwarczyński z upoważnienia Wydziału Krajowego (z dnia 29 marca 1912 L. 44560), wskazując, iż na mocy paragrafu 10 dokumentu koncesyjnego Wydział Krajowy jest uprawniony do zawiązania towarzystwa, a reskryptem c.k. Namiestnictwa z 22 listopada 1911 r. został zatwierdzony statut. Poinformował także, że c.k. rząd reskryptem z 10 kwietnia 1912 r. (L. 611/E.M) mianował radców dworu Seweryna Bańkowskiego i Karola Franza członkami przyszłej rady zawiadow-

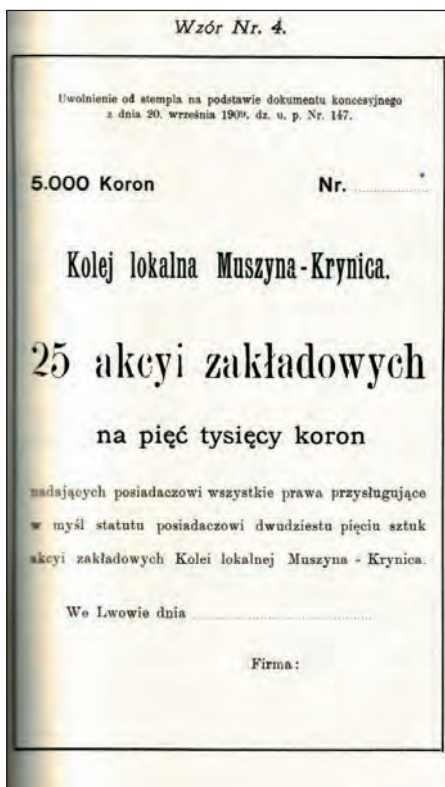
¹² AGAD c.k. Ministerstwo Kolei Żelaznych nr inw. 189.

¹³ „Gazeta Lwowska” z 30 marca 1912 r., nr 73.

czej, natomiast Wydział Krajowy reskryptem z 1 kwietnia 1912 r. (L. 44560) mianował członkami tejże rady dra Stanisława Starzyńskiego, c.k. prof. Uniwersytetu we Lwowie, i Romana Marcinkiewicza, zastępcę dyrektora Krajowego Biura Kolejowego. Dalej wskazał Karola Olpińskiego, c.k. sekretarza Namiestnictwa, jako komisarza rządowego.

Z protokołu walnego zgromadzenia wynika też jednoznacznie, iż okazane zostało urzędowe poświadczenie Krajowego Biura Kolejowego z 12 kwietnia 1912 r., informujące o wpłaceniu całego subskrybowanego kapitału zakładowego w kwocie 650.000 koron.

Finalnie walne zgromadzenie podjęło wymagane prawem uchwały umożliwiające ukonstytuowanie się Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica. Wszystkie te uchwały były podejmowane jednomyślnie. Owo walne zgromadzenie przede wszystkim formalnie uchwaliło zawiązanie spółki akcyjnej, która objęła wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariusza oraz przyjęło statut w wersji



zatwierdzonej przywoływanym wcześniej rozporządzeniem. Poza tym walne:

- zgodziło się na zawarcie przez spółkę umowy gwarancyjnej z Wydziałem Krajowym według wzoru określonego w załączniku do statutu,
- w imieniu spółki stwierdziło, że Wydział Krajowy odstępuje wszystkie prawa i obowiązki z koncesji bez osobnego wynagrodzenia, a spółka zwróci Wydziałowi Krajowemu jedynie jego własne koszty, które były potrzebne i które poniósł zgodnie z przedłożonymi dowodami na przygotowanie budowy kolei, w tym za przygotowanie projektu wstępnego i szczegółowego, za przygotowanie przedsięwzięcia kolejowego, podjęcie i przeprowadzenie budowy, jak i za przygotowanie do założenia spółki akcyjnej¹⁴,
- wybrało dwóch członków rady zawiadowczej: Henryka Ebersa, radcę cesarskiego i lekarza zdrojowego w Krynicy-Zdroju, oraz Bronisława Dembińskiego, burmistrza Krynicy-Zdroju,
- wybrało członków wydziału rewizyjnego: Stanisława Żmurkę i Wacława Bieleckiego, zaś na zastępcę członka wydziału rewizyjnego Józefa Lewickiego.

¹⁴ Faktycznie zgodnie z umową gwarancyjną spółka zwróciła poniesione przez Wydział Krajowy wydatki na roboty przygotowawcze, opracowanie projektów wstępnych i szczegółowych, koszty rewizji trasy i obchodu administracyjnego, wydatki na budowę i w interesie budowy, koszty założenia Towarzystwa Akcyjnego, objęcia pożyczki pierwszeństwa i dostarczenia kapitału zakładowego.

Po walnym zgromadzeniu ostatnią czynnością potrzebną do powstania Towarzystwa Akcyjnego było zarejestrowanie spółki akcyjnej przez Sąd Okręgowy we Lwowie, co też nastąpiło. Niestety niemożliwe jest podanie dokładnej daty tej rejestracji.

Wraz z odbyciem się założycielskiego walnego zgromadzenia i zarejestrowaniem spółki ostatecznie został też potwierdzony kontrakt gwarancyjny, zawarty między Wydziałem Krajowym Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim z jednej strony, a Towarzystwem Akcyjnym Kolej Lokalna Muszyna – Krynica z drugiej. Był on niezwykle ważny dla spółki nie tylko dlatego, iż umożliwił sfinansowanie budowy linii kolejowej, ale również dlatego, iż ... *de iure* ograniczał spółkę w użytkowaniu tej linii. A oto jego szczegóły.

Określona umową gwarancja dotyczyła pożyczki pierwszeństwa w kwocie 750.000 koron, przy czym pożyczka miała być zaciągnięta w Banku Krajowym Królestwa Galicji i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim, chociaż umowa przewidywała ewentualność zaciągnięcia jej także w innym zakładzie kredytowym. Umowa umożliwiała rozdzielanie pożyczki na częściowe obligi dłużne, co faktycznie następowało, ale poprzez ich emisję przez Bank Krajowy Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim z zabezpieczeniem spłaty obligów na pożyczce udzielonej Towarzystwu Akcyjnemu Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica.

Wydział Krajowy dla tak skonstruowanej pożyczki dawał „gwarancję czystego dochodu”, tzn. zapewniał, że jeżeli dochód spółki akcyjnej nie osiągnie gwarantowanej wysokości umożliwiającej spłatę wymaganego oprocentowania oraz części kwoty pożyczki przeznaczonej do spłaty, to brakująca kwota zostanie spółce uzupełniona z funduszu krajowego, pozostającego w dyspozycji Wydziału Krajowego. Gwarancja obejmowała także ewentualne niedobory eksploatacyjne, jako też wydatki zarządu. Jak widać, charakter księgowy gwarancji był zupełnie odmienny od współcześnie kreowanych podobnych zabezpieczeń, chociaż ich ekonomiczny sens i efekt w rzeczywistości pozostawał identyczny – wierzyciel zawsze otrzymywał spłatę od gwaranta w wypadku niemożności zaspokojenia się od dłużnika głównego.

Umowa gwarancji zapewniała, aby w samej umowie pożyczki, w obligach dłużnych lub w obligacjach pierwszeństwa, umieszczona została wzmianka o możliwości wcześniejszej spłaty pożyczki. Zastrzeżony umową termin całkowitej spłaty został określony na 1983 rok. Ponadto, na żądanie Wydziału Krajowego, Towarzystwo Akcyjne Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica zobowiązane zostało do przeprowadzenia konwersji pożyczki w sposób wskazany i zatwierdzony przez c.k. Administrację.

Dalej, umowa zawierała regulacje na wypadek oszczędności przy budowie kolei, tj. niewydatkowania całej preliminowanej kwoty 1.400.000 koron. Jednak w tym wypadku zapisy okazały się całkowicie martwe, z tego powodu, że wydatki na budowę okazały się być wyższe od zakładanych¹⁵.

¹⁵ Na II walnym zgromadzeniu spółki w dniu 6 czerwca 1914 r. podjęto uchwałę o przyjęciu do wiadomości zwiększonych kosztów budowy w kwocie efektywnej 401.771,54 korony.

Szczegółowe przepisy umowy opisywały sposób uiszczania i obliczania należnej Towarzystwu dopłaty. Umowa wskazywała, że ewentualna dopłata płatna będzie 3 miesiące po przedłożeniu należycie udokumentowanych rachunków rocznych, sprawdzonych uprzednio przez Krajowe Biuro Kolejowe. Jednocześnie Wydział Krajowy zobowiązał się do udzielania wcześniejszych zaliczek, jeżeli spółka wniosłaby prośbę najpóźniej na 6 tygodni przed dniem zapadalności zabezpieczonych wierzytelności, a także jeżeli potrzeba takich zaliczek byłaby należycie wskazana preliminarzem dochodów i wydatków. Jeśli po zamknięciu rachunków za okres roku okazałoby się, że udzielone zaliczki były za wysokie, spółka zwróciłaby nadwyżkę z 5% oprocentowaniem. Jednak charakter samej dopłaty został umową określony jako bezprocentowa zaliczka zwrotna.

Żądanie dopłaty przedawniło się w ciągu roku po upływie danego roku obrachunkowego.

Umowa zastrzegła, iż podział dochodów Towarzystwa miał być identyczny, jak określony statutem spółki (patrz niżej art. 41 statutu), co miało gwarantować należyte zabezpieczenie finansowe spółki przed uszczupleniem jej majątku poprzez nadmierne wypłaty z zysku.

Zgodnie z umową spółka musiała wprowadzić zasady rachunkowości identyczne z obowiązującymi c.k. zarząd kolei państwowych. Ponadto wszelkie fundusze spółki, a zwłaszcza fundusz budowlany i kapitały uzyskane z prowadzenia ruchu miały być składane w Banku Krajowym Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim lub w innym zakładzie kredytowym, który wskazałby Wydział Krajowy.

Realizując wymagania ustawy o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, umowa gwarancyjna wprowadzała daleko idącą ingerencję Wydziału Krajowego w funkcjonowanie Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica. Przede wszystkim spółka zmuszona została do udzielenia nieodwołalnego pełnomocnictwa Wydziałowi Krajowemu do prowadzenia w jej imieniu wszelkich interesów, które łączą się z przygotowaniem, rozdaniem i przeprowadzeniem budowy kolei oraz czynności, które powiązane były z budową. Wszelkie zmiany na linii i nowe budowle mogły zostać wykonywane wyłącznie za zgodą Wydziału Krajowego. Sam ruch na kolei miał prowadzić c.k. zarząd kolei państwowych, a Wydział Krajowy sprawował nadzór techniczno-administracyjny nad spółką, pośredniczył przy zawieraniu umowy o prowadzeniu ruchu i wszystkich sprawach eksploatacji, przy ustanawianiu taryf i przy załatwianiu sporów prawnych.

Ponadto w radzie zawiadowczej i komitecie wykonawczym oraz walnym zgromadzeniu jako sprawozdawcy z głosem doradczym mogli brać udział dyrektor Krajowego Biura Kolejowego lub jego zastępca. Przy wszelkich „komisyjnych rozprawach” wobec władz państwowych i autonomicznych spółkę zastępowali urzędnicy Wydziału Krajowego, względnie Krajowego Biura Kolejowego. Dalej umowa stanowiła także, iż wszelkie niepreliminowane wydatki podlegają zatwierdzeniu przez Wydział Krajowy.

W ramach popierania przemysłu krajowego Towarzystwo Akcyjne Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica zostało zobowiązane do korzystania z „krajowych sił technicznych”, a tabor i inne zamówienia, o ile było to możliwe, miały być zamawiane w krajowych

fabrykach¹⁶. W końcu także zastrzeżono zobowiązanie do używania w spółce akcyjnej oraz na eksploatowanej kolei języka polskiego.

Statut spółki

Najważniejszym dokumentem, konstytuującym prawa i obowiązki akcjonariuszy oraz regulującym funkcjonowanie spółki akcyjnej, jest zawsze jej statut. Dlatego też analiza statutu Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica może być niezwykle ciekawa.

Zgodnie z paragrafem 2 statutu celem Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica były:

- budowa i eksploatacja linii kolejowej Muszyna – Krynica,
- za zezwoleniem c.k. Administracji Państwowej ewentualnie budowa, nabycie i eksploatacja kolei dowozowych prowadzących do powyższej, tudzież innych linii, co prowadzi do wniosku, że niewykluczone było w przyszłości rozwinięcie funkcjonowania spółki¹⁷.

Fakt, że siedzibą Towarzystwa był Lwów – ówczesna stolica Galicji, a zatem i siedziba Wydziału Krajowego wraz z Krajowym Biurem Kolejowym – nie powinien zaskakiwać. Jak zresztą zostanie wykazane poniżej, taka lokalizacja siedziby była konieczna ze względu na jej sprawne funkcjonowanie.

Spółka została zawiązana na czas trwania koncesji (czego konsekwencje zostały opisane powyżej), przy czym nie wykluczano wcześniejszego wykupienia linii.

Statut Towarzystwa przewidywał, iż wszelkie ogłoszenia spółki dokonywane będą jednorazowo w „Gazecie Lwowskiej”, a odrębne zawiadomienia zostaną przesłane także do c.k. Ministerstwa Kolei Żelaznych i Ministerstwa Sprawiedliwości.

Zgodnie z par. 8 statutu, kapitał zakładowy wynosił 650.000 koron i składał się z 3250 akcji po 200 koron, a spółka miała możliwość emitowania akcji pojedynczych lub w odcinkach zbiorowych po 25 akcji każdy, w terminie 3 miesiące po ukonstytuowaniu się Towarzystwa (par. 10 statutu), przy czym prawo głosu dawało każde 20 akcji spółki (par. 17). W tym miejscu można potwierdzić, iż faktycznie spółka wyemitowała oba rodzaje akcji, gdyż w jednym z pism Wydział Krajowy zawiadamia o zdeponowaniu 7 sztuk akcji po 5000 koron każda o numerach 3001–3175 oraz 23 sztuk akcji po 200 koron każda o numerach 1–23¹⁸. Statut dalej przewidywał, iż cały kapitał zakładowy winien być w czasie trwania koncesji umorzony z czystych dochodów spółki według zatwierdzonego przez c.k. Administrację planu umorzenia akcji, przy czym umorzenie akcji rozpocząć się mogło dopiero po zupełnej spłacie pożyczki pierwszeństwa.

¹⁶ Most na rzece Krynyczance został zamówiony w fabryce Zieleniewskiego w Krakowie – AP NS AmK, nr inw. 38–39.

¹⁷ Być może brano pod uwagę przedłużenie linii kolejowej z Krynicy do Grybowa, o którym to projekcie wspomina L. Zakrzewski, *Dzieje linii kolejowej Muszyna – Krynica* [w:] „Rocznik Sądecki”, Tom XXVII, 1999 r.

¹⁸ Pismo z 6 października 1912 r. do gminy Krynica-Zdrój – AP NS AmK nr inw. 38–39. Pismo to wskazuje jednocześnie, iż rejestracja spółki przez sąd musiała nastąpić między 12 kwietnia a 6 października 1912 r.

Najwyższym organem w spółce było walne zgromadzenie, które powinno odbywać się jako zwyczajne walne zgromadzenie najpóźniej w sierpniu. Walne zgromadzenie zawsze zwoływała rada zawiadowcza z własnej inicjatywy, albo wskutek uchwały walnego, albo jeżeli żądał tego akcjonariusz reprezentujący co najmniej 10% kapitału zakładowego. Ogłoszenie o walnym wraz z porządkiem obrad powinno być ukazać się 14 dni przed jego terminem w „Gazecie Lwowskiej” (w późniejszym okresie w Monitorze Polskim). Prawo udziału w walnym miał każdy posiadacz co najmniej 20 sztuk akcji, złożonych na 8 dni przed walnym zgromadzeniem.

Do zadań walnego zgromadzenia należało:

- a) wybór rady zawiadowczej,
- b) wybór wydziału rewizyjnego,
- c) zatwierdzanie rocznych rachunków i absolutorium dla rady zawiadowczej,
- d) użycie czystego zysku,
- e) sprzedaż kolei lub pojedynczych szlaków,
- f) budowa, nabycie i eksploatacja kolei,
- g) podwyższenie lub zmniejszenie kapitału akcyjnego,
- h) zmiana statutu,
- i) rozwiązanie i sposób likwidacji spółki.

Statut zastrzegał, iż dla ważności uchwał w punktach e) ÷ i) wymagane było ich zatwierdzenie przez władzę państwową, a ponadto punkt h) wymagał zgody Wydziału Krajowego, dopóki istniało zobowiązanie gwarancyjne przezeń udzielone. Ponadto konieczne było zaproszenie na walne zgromadzenie komisarza rządowego oraz obecność na nim reprezentantów 1/10 nieumorzonoego kapitału, a w przypadku punktów e) ÷ i) – 25% nieumorzonoego kapitału.

Funkcje zarządcze w spółce pełniła rada zawiadowcza licząca od sześciu do dziewięciu członków (Wydział Krajowy mianował dwóch członków, c.k. Administracja również dwóch w przypadku rady sześciuosobowej, a trzech w przypadku większej). Rada zawiadowcza mogła ustanowić komitet wykonawczy, posiadający uprawnienia rady, składający się z dwóch lub więcej członków, jak stanowił statut, przede wszystkim mieszkających we Lwowie (po jednym członku mianowali c.k. Administracja i Wydział Krajowy). Co ważne, członkiem rady zawiadowczej nie mogła być osoba pozostająca z Towarzystwem Akcyjnym Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica w bezpośrednim stosunku kontraktowym jako przedsiębiorca budowy, dostawca itp., a także osoby „wstrzymujące wypłaty nie zaspokoiwszy wierzycieli, zasądzone z powodu zbrodni lub występku albo przekroczenia popełnionego z chęci zysku lub przeciw publicznej obyczajności, wreszcie ten kto utracił własnowolność”. Rada zawiadowcza wybierała spośród swoich członków prezesa i jego zastępcę. Członek rady zawiadowczej zobowiązany był do złożenia w spółce kaucji w postaci 20 akcji Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica na poczet jego ewentualnej odpowiedzialności za szkody wyrządzone spółce jego działaniem w radzie zawiadowczej. Natomiast tytułem wynagrodzenia mógł oczekiwać otrzymania tantiem płatnych z czystego zysku spółki oraz zwrotu kosztów związanych z pełnieniem funkcji.

Do oceny corocznych sprawozdań finansowych powołany został dwuosobowy (oraz ewentualny zastępca) wydział rewizyjny.

Dla potrzeb obliczenia i podziału zysku kluczowy był art. 41 statutu spółki. Zgodnie z nim dochody spółki mogły być używane zgodnie z poniższą kolejnością:

- na oprocentowanie i planem wskazane umorzenie pożyczki pierwszeństwa,
- na zwrot dopłat uiszczonych przez fundusz krajowy z tytułu gwarancji,
- na zasilenie eksploatacyjnego funduszu rezerwowego kwotą co najmniej 6% pozostającej nadwyżki,
- na umorzenie akcji przypadające według planu umorzenia, ale dopiero po spłacie pożyczki pierwszeństwa¹⁹,
- na rozdzielenie dywidendy na akcje nieumorzone w wysokości 4% ich nominału,
- na tantiemy dla rady zawiadowczej nieprzewyższające 5% nadwyżki dochodów,
- na superdywidendę, chyba że walne zgromadzenie co do pozostałej kwoty postanowiło inaczej.

Na koniec statut nadawał szczególne uprawnienia władzom publicznym. Zgodnie z art. 44 komisarz rządowy miał prawo udziału w organach spółki i zawieszania wszelkich ich decyzji. W razie zawieszenia Ministerstwo Kolei Żelaznych rozstrzygało spór, czy podjęta decyzja będzie obowiązywać spółkę, czy też zostanie uchylona. Natomiast zgodnie z art. 45 Wydział Krajowy mógł się sprzeciwiać każdej decyzji, aż do czasu spłaty dopłat gwarancyjnych wniesionych do spółki zgodnie z kontraktem gwarancyjnym.

Dalsze funkcjonowanie spółki akcyjnej – wyniki finansowe

Powyżej zaprezentowane fakty oraz regulacje prawne, w szczególności te związane z treścią statutu i kontraktu gwarancyjnego, wskazują jednoznacznie, iż Towarzystwo Akcyjne było ubezwłasnowolnione w swoich poczynaniach względem sposobu i warunków eksploatacji linii kolejowej. Faktyczny zarząd nad nią prowadziła c.k. dyrekcja kolei państwowych. Niewiele w tej materii zmieniło się po I wojnie światowej, gdyż eksploatację linii prowadziły Polskie Koleje Państwowe. Dlatego też niespecjalnie zdziwienie muszą wzbudzać wyniki finansowe. O ile wynik eksploatacji za 1912 rok był dodatni i wynosił 10.418,82 koron, to od 1913 roku mamy już do czynienia ze stratami²⁰. Zwrócić przy tym należy uwagę, iż zysk z eksploatacji nie oznaczał, że spółka mogła wypłacić dywidendę. Jej brak czynił koniecznym wezwanie gminy Krynica do zapłaty gwarantowanego tytułem umowy gwarancji oprocentowania²¹. Straty spółki wzbudzały poważny niepokój rady zawiadowczej, która zdecydowała o porównaniu wyników i kosztów eksploatacji kolei Muszyna – Krynica i kolei Drohobycz – Truskawiec. Dobór linii podyktowany był ich zbliżonym charakterem i długością. Porównanie to niestety nie wypadło korzystnie dla linii krynickiej, która miała mocno podwyższone koszty w stosunku do linii truskawieckiej²². Czas I wojny światowej pogłębiał straty spółki,

¹⁹ Faktycznie planowane coroczne umorzenie części akcji nigdy nie rozpoczęło się.

²⁰ *Sprawozdania finansowe spółki* [w:] AP NS AmK nr inw 38–9.

²¹ AP NS AmK nr inw 38–9.

²² *Sprawozdanie rady zawiadowczej* [w:] AP NS AmK 38–9.

zwłaszcza że 1 listopada 1917 r. c.k. dyrekcja kolei państwowych w Krakowie zdecydowała o zamknięciu ruchu kolejowego. Po I wojnie światowej sytuacja niezbyt uległa poprawie. Pierwszy zysk został zanotowany dopiero w 1924 roku (54.897,90 złotych)²³.

W roku 1924 została przez Władysława Grabskiego przeprowadzona w Polsce reforma walutowa. Jednym z jej efektów było wprowadzenie złotego jako waluty obowiązującej. Nastąpiła zatem konieczność przewalutowania kapitału zakładowego Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica. Formalnie rzecz ujmując po I wojnie również nastąpić powinno przewalutowanie kapitału spółki z koron na marki polskie, zgodnie z przelicznikiem 100 koron = 70 marek polskich, a więc kapitał zakładowy winien wynosić 455.000 mkp. Faktycznie jednak takiego przewalutowania nie dokonano, przystępując od razu do zapisania kapitału w złotych²⁴. Wynikiem dokonanych operacji bilansowych było ustalenie nowego kapitału na kwotę 682.500 złotych, tj. 3250 akcji po 210 złotych. Kolejna zmiana kapitału w okresie międzywojennym związana była z obowiązkiem przewalutowania kapitału zakładowego, nałożonym rozporządzeniem o przerechowaniu zobowiązań prywatno-prawnych. Na walnym zgromadzeniu spółki w dniu 12 stycznia 1929 r. podjęto decyzję o podwyższeniu kapitału zakładowego o kwotę 487.500 zł poprzez podwyższenie wartości nominalnej każdej z akcji do kwoty 360 zł. W ten sposób ostatecznie kapitał zakładowy spółki ustalił się na kwotę 1.170.000 zł²⁵, przy czym wartość bilansowa kolei była dużo wyższa i wynosiła 2.184.448 złotych²⁶. W okresie tym do Skarbu Państwa należało 2.754 akcji, do samorządów (można przypuszczać jedynie, że chodzi o gminę Krynica) – 17 akcji, a do osób prywatnych – 479 akcji²⁷.

W dniu 5 grudnia 1929 r. nastąpiło przyjęcie nowego statutu spółki. Jego treść jednak nie odbiegała zasadniczo od treści przyjętej pierwotnie, gdyż wprowadzone zmiany były jedynie powodowane obowiązkiem dostosowania statutu do nowej ustawy *Prawo o spółkach akcyjnych*²⁸. Przy tej okazji zmieniona została jednak firma spółki na Kolej Lokalna Muszyna – Krynica Spółka Akcyjna.

Likwidacja spółki

28 stycznia 1932 r. została uchwalona ustawa o skupie kolei lokalnej Muszyna – Krynica²⁹. Ustawa stanowiła, iż z dniem 1 stycznia 1933 roku linia kolejowa Muszyna – Krynica przechodzi na własność Skarbu Państwa w zamian za ustaloną na podstawie par. 11 dokumentu koncesyjnego rentę. Renta ta była ceną skupu i miała być płatna

²³ Monitor Polski nr 147/1928.

²⁴ „Spółki akcyjne w Polsce”. Rocznik drugi 1922–23 pod red. Romana Urbana i Bronisława Wietrzychowskiego; „Spółki akcyjne w Polsce”. Rocznik trzeci 1928 pod red. Romana Urbana oraz Monitor Polski nr 106/1930.

²⁵ Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1932.

²⁶ Monitor Polski nr 96/1929.

²⁷ Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1932.

²⁸ Monitor Polski nr 240/1930.

²⁹ Dziennik Ustaw nr 16/1932 poz. 93.

do pierwotnie przewidzianego czasu wygaśnięcia koncesji w ratach półrocznych, płatnych 30 czerwca i 31 grudnia. Co do zasady, wysokość renty miała zostać obliczona na podstawie zysku spółki z okresu ostatnich 7 lat, przy czym dwa najgorsze lata były odrzucane, a z pozostałych pięciu miano obliczyć średni wynik. Ustawa, jak i dokument koncesyjny, zastrzegały dla Skarbu Państwa możliwość zapłacenia z góry całej kwoty należnej spółce tytułem odszkodowania, z tym że w takim przypadku kwota do zapłaty miała zostać zdyskontowana według 4% stopy dyskontowej.

Wejście w życie ustawy o skupie kolei Muszyna – Krynica samo z siebie nie powodowało likwidacji spółki, gdyż jako koncesjonariusz miała ona prawo do otrzymywania wyżej wymienionej renty. W początkowym okresie Skarb Państwa zdecydował o rocznym wypłacaniu renty, a jej wysokość została obliczona na kwotę 531.161 złotych³⁰. Jednak pod koniec lat trzydziestych zdecydowano o całkowitym rozliczeniu się ze spółką akcyjną, co w 1938 roku doprowadziło do jej likwidacji. Ostateczna kwota likwidacyjna, która przypadła na każdą akcję, wynosiła 663 złote³¹.

Na zakończenie najbardziej dręczące mnie pytanie: czy przetrwały do dnia dzisiejszego jakieś akcje spółki? Wydaje się, że – w związku z jej likwidacją – nie. Tym bardziej, iż zdecydowana większość należała do Skarbu Państwa i samorządów. Tymczasem jednak ogłoszenie o zakończeniu likwidacji wyraźnie wskazuje, że nie wszystkie kwoty polikwidacyjne zostały przez akcjonariuszy podjęte i część z nich trafiła do depozytu sądowego. Czy zostały przed wybuchem II wojny światowej podjęte, czy wszystkie akcje zostały w sposób trwały unicestwione?

Od redakcji:

Leszek Koziorowski – Prezes Stowarzyszenia Kolekcjonerów Historycznych Papierów Wartościowych (<http://www.historycznepapiery.pl>). Wspólnik, radca prawny w Kancelarii Gessel Koziorowski s.k.

³⁰ Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu 1936 poz. 10306.

³¹ Monitor Polski nr 104/1938.