

418421
IV

7279



1907, 13-23

Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

19/23/12

galicyjskiego Sejmu krajowego

13. posiedzenia, III. sesyi VIII. peryodu

z dnia 7. marca 1907.

TREŚĆ:

Spis petycyj. Głos p. Huzy.

Pierwsze czytanie wniosku p. Szweda o zniesienie podatku domowo-klasowego od domów drewnianych o jednej izbie mieszkalnej. Uzasadnienie wniosku.

Pierwsze czytanie wniosku p. ks. Wilczkiewicza o zamykanie szynków w niedziele i uroczyste święta oraz w dniach wyborów do Rady państwa i Sejmu. Uzasadnienie wniosku

Pierwsze czytanie wniosku p. Kazimierza Lubomirskiego w sprawie regulacji rzeki Raby. Uzasadnienie wniosku.

Sprawozdanie komisji gminnej o petycji Zwierzchności gminnej w Żabnie o zaliczenie miasteczka Żabna do kategorii gmin objętych ustawą gminną z r. 1896. Uchwalenie wniosku komisji.

Sprawozdanie komisji solnej o wniosku p. Merunowicza w przedmiocie oddania kopalń soli i warzelní galicyjskich w Zarząd lub dzierżawę kraju bez naruszenia monopolu solnego. Uchwalenie wniosków komisji.

Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego w przedmiocie podniesienia hodowli drobiu. Uchwalenie wniosków komisji.

Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Dep. III. Głosy pp. Oleśnickiego, Piłata i sprawozdawcy. Uchwalenie wniosków komisji.

Sprawozdanie komisji sanitarnej o postępie budowy nowych pawilonów i przeobrażeń w krajowym Zakładzie dla umysłowo chorych w Kulparkowie. Uchwalenie wniosków komisji.

Sprawozdanie komisji wodnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie obwałowania lewego brzegu Wisły od stacji kolejowej w Grzegórkach do ujścia Białuchy, tudzież o podwyższeniu lewego wału nadwiślańskiego od ujścia Białuchy do granicy państwa i prawego wału między Podgórzem a Niepołomicami. Głosy pp. Skołyśzewskiego, Kozłowskiego, Czeza i sprawozdawcy. Uchwalenie wniosków komisji oraz wniosku p. Skołyśzewskiego.

Sprawozdanie komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych. Głosy pp. sprawozdawcy, Kazimierza Lubomirskiego, Bojki, Męcińskiego, Dąbskiego i Skołyśzewskiego.

Porządek dzienny.

(Początek posiedzenia o godzinie 10. minut 35. przed południem.)

Przewodniczący: JE, Marszałek krajowy Stanisław hr. **Badeni**.

Ze strony c. k. Rządu. C. k. Wiceprezydent Namiestnictwa Włodzimierz hr. **Łoś**, komisarz rządowy.

Sekretarze: Kazimierz **Lubomirski**, Stanisław **Mycielski**, Mieczysław **Urbański**, ks. Wiktor **Mazikiewicz**.

Obecnych posłów 122.

Marszałek. Sejm w komplecie, otwieram posiedzenie. Protokół 11. posiedzenia uważam za przyjęty, gdyż nie wniesiono przeciw niemu żadnych zarzutów; — protokół z 12 posiedzenia jest wyłożony w biurze marszałkowskiem do przejrzania.

Proszę p. sekretarza o odczytanie spisu petycji.

Sekretarz p. **Urbański** (*czyta*).

1450. L. s. 1799. Kuratora Internata św. Józefa dla uczniów Seminarjum nauczycielskiego w Tarnowie p. p. Buynowskiego o subwencyę — do komisji budżetowej.

1451. L. s. 1804. Gmina Huta p. p. Szajera o subwencyę na budowę szkoły — do komisji budżetowej.

Marszałek. Do tej petycji zażądał głosu p. Szajer.

(*Głosy. Nieobecny.*)

Sekretarz p. **Urbański** (*czyta*).

1452. L. s. 1805. Pietrzykowski Karol, koncesyonaryusz kolei elektr. Grybów-Krynica p. p. Huza o poparcie budowy tej kolei — do komisji kolejowej.

Marszałek. Do tej petycji zażądał głosu p. Huza. Udzielam mu głosu.

P. **Huza**. Wysoki Sejmie!

Zabieram głos celem poparcia tej petycji jedynie dlatego, że sprawa, o którą się rozchodzi jest ogólniejszego znaczenia i nader ważną, a funduszków krajowych na żaden wydatek nie naraża.

Petent, p. Karol Pietrzykowski jako koncesyonaryusz zamierza zbudować kolej elektryczną z Grybowa przez Krynice do Muszyny — od kraju nie żąda żadnej pomocy pieniężnej i prosi tylko o zajęcie życzliwego stanowiska, w szczególności prosi o oświadczenie się W. Sejmowi, że projektowaną kolej uważa za pożądaną i pożyteczną a zarazem o wstrzymanie się z akcją co do budowy kolei z Muszyny do Krynicy, co do której to budo-

wy mamy już przed sobą sprawozdanie komisji kolejowej.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że kolej Grybów-Krynica-Muszyna byłaby pożyteczną i potrzebną albowiem podniosłaby ekonomicznie biedny powiat Grybowski, wpłynęłaby nadto na rozwój zdrowiska w Krynicy, bo zbliżyłaby je dla gości jadących tam koleją na Stróżę-Grybów o 70 klm. — albowiem obecna droga z Grybowa przez Nowy Sącz i Muszynę do Krynicy wynosi 97 klm. podczas gdy projektowaną kolejką tylko 27 klm. malowniczą górską okolicą. Przez zbudowanie tej kolei zyskałoby nadto miasto Grybów a także Krynica i Muszyna, gdyż tanim stosunkowo kosztem mogłyby zaprowadzić u siebie oświetlenie elektryczne.

Petycja, o której mowa, jest należyście uzasadniona i udokumentowana — za budową tej kolei elektrycznej oświadczył się nie tylko powiat Grybowski, ale także miasto Grybów, gmina i obszar dworski Krynicy, Izby handlowe w Krakowie, we Lwowie i Brodach.

(P. **Kolischer**. Nawet i w Brodach!) Tak jest i w Brodach a prócz tego dołączone są do petycji akta odnoszące się do sfinansowania budowy oraz przedwstępny projekt budowy tej kolejki.

Wobec tego polecam gorąco tę sprawę życzliwości Wysokiej Izby względnie i członków komisji, której petycja zostanie przydzieloną. Pod względem formalnym proszę o odesłanie tej petycji do komisji kolejowej.

Marszałek. To się już stało.

Sekretarz p. **Urbański** (*czyta*).

1453. L. s. 1806. Gmina królewskiego wolnego miasta Jaworowa, p. p. Szeptyckiego w sprawie ustawy drogowej — do komisji drogowej.

1454. L. s. 1807. Gmina Magierów, p. p. Mazikiewicza o utworzenie sądu powiatowego dla Magierowa i okolicy — do komisji prawniczej.

1455. L. s. 1808. Gmina Jachówka, p. p. K. Lubomirskiego o zwolnienie od obowiązku dostarczania drzewa opałowego dla szkoły tamtejszej — do komisji szkolnej.

1456. L. s. 1809. Starzewska Regina, wdowa po byłym dyrektorze składów publicznych w Krakowie, p. p. Wł. Jaworskiego o pensyę — do komisji budżetowej.

1457. L. s. 1810. Magistrat miasta Sano-
ka, p. p. Lipińskiego w sprawie u-
stawy drogowej — do komisji dro-
gowej.
1458. L. s. 1813. Kolonia polska Banów,
p. p. Stapińskiego o utworzenie o-
sobnej gminy — do komisji admini-
stracyjnej.
1459. L. s. 1814. Wiec 30 miast we Lwo-
wie, p. p. Maryewskiego w sprawie
ustawy drogowej — do komisji dro-
gowej.
1460. L. s. 1815. Pożarna filia lwowskie-
go ruskiego Towarzystwa gimnasty-
cznego „Sokół“ w Szczytowcach p.
p. Oleśnickiego o zapomogę — do
komisji budżetowej.
1461. L. s. 1816. Ruski narodny Dom j. w.
p. t. p. w sprawie fabryki dachó-
wek — do komisji przemysłowej.
1462. L. s. 1817. Mieszkańcy gminy Bort-
niki, p. t. p. przeciw ustawie o nar-
zucaniu gminom policyantów — do
komisji gminnej.
1463. L. s. 1818. Wydział powiatowy
w Bochni, p. p. Maissa w sprawie
przymusowego zaopatrywania furma-
nek tabliczkami z oznaczeniem wła-
ściciela — do komisji administra-
cyjnej.
1464. L. s. 1819. Wydział powiatowy
w Brzesku, p. p. Götza o bonifika-
cję z funduszu propinacyjnego —
do komisji budżetowej.
1465. L. s. 1820. Wydział powiatowy
w Brzesku, p. t. p. o bonifikację
z funduszu państwowego — do ko-
misji budżetowej.
1466. L. s. 1821. Wydział powiatowy
w Żółkwi, p. p. Starzyńskiego o zmia-
nę §. 24. o Reprezentacji powia-
towej — do komisji administra-
cyjnej.
1467. L. s. 1812. Wydział powiatowy
w Żółkwi, p. t. p. o zniesieni myt
na drogach krajowych — do komi-
syi drogowej.
1468. L. s. 1823. Wydział powiatowy
w Żółkwi, p. t. p. o bonifikację z fun-
duszu propinacyjnego — do komisji
budżetowej.
1469. L. s. 1824. Wydział powiatowy
w Żółkwi, p. t. p. o upaństwowienie
kolei Lwów-Bełzec — do komisji
kolejowej.
1470. L. s. 1825. Wydział powiatowy
w Żółkwi, p. t. p. o bonifikację z fun-
duszu państwowego — do komisji
budżetowej.
1471. L. s. 1826. Wydział powiatowy
w Brzeżanach, p. p. Traczewskiego
o bonifikację z funduszu propinacyj-
nego — do komisji budżetowej.
1172. L. s. 1827. Wydział powiatowy
w Brzeżanach, j. w. p. t. p. o zmia-
nę §. 24. o Reprezentacji powiatow-
wej — do komisji administracyjnej.
1473. L. s. 1828. Zarząd „Ochrony dla
małych dzieci“ w Nowym Sączu p.
p. Trzecieckiego o zapomogę — do
komisji budżetowej.
1474. L. s. 1829. Kozubowa Małgorzata,
wdowa po dozorczy szpitala w Bochni
p. p. Maissa o zaopatrzenie — do
komisji budżetowej.
1475. L. s. 1830. Hurczyński Stanisław
Zygmunt, uczeń akademii sztuk pię-
knych, p. p. Rutowskiego o subwen-
cję — do komisji budżetowej.
1476. L. s. 1831. Gmina Zarzecze, p. p.
Potoczka w sprawie regulacji rzeki
Dunajca — do komisji gospodarstwa
krajowego.
1477. L. s. 1832. Mieszkańcy gminy Ula-
nica, p. p. Stapińskiego przeciw u-
stawie drogowej — do komisji dro-
gowej.
1478. L. s. 1833. Mieszkańcy gminy Chro-
mońskie p. t. p. j. w. — do komi-
syi drogowej.
1479. L. s. 1834. Mieszkańcy gminy U-
brzeż, p. t. p. j. w. — do komisji
drogowej.
1480. L. s. 1835. Mieszkańcy gminy O-
strusz, p. t. p. j. w. — do komisji
drogowej.
1481. L. s. 1836. Mieszkańcy gminy Brat-
kówka, p. t. p. j. w. — do komisji
drogowej.
1482. L. s. 1837. Mieszkańcy gminy Pu-
stkowie, p. t. p. j. w. — do komisji
drogowej.
1483. L. s. 1838. Mieszkańcy gminy Pali-
kówka, p. p. Stapińskiego przeciw
ustawie drogowej — do komisji dro-
gowej.
1484. L. s. 1839. Mieszkańcy gminy Do-
bieszyn, p. t. p. o przymusową ase-
kurację — do komisji administra-
cyjnej.

1485. L. s. 1840. Mieszkańcy gminy Ubrzeż p. t. p. o zniesienie rewizorów bydła — do komisji gospodarstwa krajowego.
1486. L. s. 1841. Mieszkańcy gminy Ostrusza, p. t. p. o równe, bezpośrednie i t. d. prawo wyborcze — do komisji reformy wyborczej.
1487. L. s. 1842. Mieszkańcy gminy Brzózka, p. t. p. przeciw projektowi o niepodzielności gruntów chłopskich — do komisji administracyjnej.
1488. L. s. 1843. Mieszkańcy gminy Wyżne, p. t. p. o połączenie gmin z obszarem dworskim — do komisji administracyjnej.
1489. L. s. 1844. Mieszkańcy gminy Lancokrona p. t. p. o zamknięcie przewozu drzewa do Prus — do komisji gospodarstwa krajowego.
1490. L. s. 1845. Gmina Sołotwina, p. p. Moysę, o zezwolenie na pobór opłat gminnych od napojów spirytusowych — do Wydziału krajowego jako komisji.
1491. L. s. 1846. Towarzystwo opieki nad sługami we Lwowie, p. p. Tomaszewskiego o subwencyę — do komisji budżetowej.
1492. L. s. 1847. Sokół w Tarnobrzegu p. p. Zdzisława Tarnowskiego o subwencyę — do komisji budżetowej.
1493. L. s. 1848. Sanatorium w Zakopanem, p. t. p. o zwolnienie od dodatków krajowych, powiatowych i gminnych — do komisji podatkowej.
1494. L. s. 1849. Habel Eleonora, była nauczycielka robót ręcznych w Muszynie, p. p. Merunowicza o emeryturę — do komisji budżetowej.
1495. L. s. 1850. Pini Marya, wdowa po dyetaryuszu Wydziału krajowego p. p. Żardeckiego o zapomogę — do komisji budżetowej.
1496. L. s. 1865. Gminy Dymitrów, Stupnica polska, Dobieszyn, Orzechówka, Handzlówka, Koloniści obszaru dworskiego Daszawa, Wyżne, Żarówka i Palikówka p. p. Stapińskiego przeciw ustawie łowieckiej — do komisji administracyjnej.
1497. L. s. 1866. Gmina: Poździej, Cieląż, Siebieczów, Szmiłków, Saw-

czyn, Moszków, Bojanice, Opulsk, Beżejów, Baranie, Peretoki, Waręż wieś, Żubów, Hatowice, Horodyszcze war., Liwcze, Hulcze i Rusin, p. p. W. Kraińskiego w sprawie c. k. Sądu obwodowego w Sokalu — do komisji prawniczej.

1498. L. s. 1867. Gmina Sobów, p. p. Zdzisława Tarnowskiego o odpisanie 200 kor. za kwoty jaką uszczać ma na płacę nauczyciela — do komisji szkolnej.

Marszałek. Przystępujemy do porządku dziennego:

Pierwsze czytanie wniosku posła Szweda o zniesienie podatku domowo-klasowego od domów drewnianych o jednej izbie mieszkalnej. (**Aleg. 161**).

Celem uzasadnienia wniosku ma głos p. Szwed.

P. Szwed. Wysoki Sejmie!

Jest to przecież każdemu wiadomo, że taki właściciel domu, który posiada — lub też dopiero buduje domek o jednej mieszkalnej stancyi — i to bez kuchni — należy do najuboższej klasy ludności. Buduje on ten domek, aby w nim umieścić żonę i dzieci, a sam szuka zarobku w mieście — we dworze — lub nareszcie w Prusach, aby z pracy rąk siebie, żonę i dzieci wyżywić.

Domy takie powstają wyłącznie w gminach wiejskich, gdzie syn ubogiego włościanina — nie odziedziczył po swoich rodzicach żadnego majątku, lub też otrzymał kilka zagonów gruntu — na których większego budynku nie był w stanie zbudować. Nadto niedostatkiem i nędzą dotknięty sam z rodziną ledwie że żyje. A wymierzonego podatku z tej swej chaty po 3 korony — a z dodatkami po 6 koron płacić nie jest w stanie. Rząd zysła na niego kilka razy egzekucyę — ale w domu nie ma co egzekwować i wypada jego domek sprzedać i częstokroć się zdarza, że są większe koszta egzekucyjne niż sam podatek wynosi.

Aby ulżyć ciężarowi tej ubogiej ludności, zachodzi konieczna potrzeba, aby od takich drewnianych chat — przy których niema osobnej kuchni podatek klasowo-domowy — do kwoty 1 kor. 50 h. niżony został.

A ponieważ ustawa z dnia 9. lutego 1882. L. 17. zniżyła o połowę podatek domowy od małych jedno stancyjnych domów — stojących za wiejską osadą — i niechże zatem ta sama ustawa

będzie zastosowana przy wymiarze podatku od małych domków z drzewa na wsi budowanych, które oprócz jednej mieszkalnej izdebki — nie mają ani kuchni — ani żadnej innej mieszkalnej ubikacyi.

Wysoki Sejm raczy ten mój wniosek za uzasadniony przyjmując — a odesłać go do komisji podatkowej.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następuje pierwsze czytanie wniosku p. ks. Wilczkiewicza o zamykanie szynków w niedzielę i uroczyste święta oraz w dniach wyborów do Rady państwa i Sejmu. (**Aleg. 162**).

Celem uzasadnienia wniosku ma głos p. Wilczkiewicz.

P. Wilczkiewicz. Wysoki Sejmie!

Trudno nie spostrzedz, że od stu lat przeszło w każdym pokoleniu naszego społeczeństwa coraz trudniejszym staje się zadanie podźwignięcia naszego kraju z niemocy, a kto chce naprawdę poczywiście służyć krajowi musi poczuwać się do wielkiej pracy i poświęcenia.

Pozwolę sobie na jedną reminiscencję historyczną. Dawniej przed wiekiem zniesienie liberum veto, i wolnej elekcyi królów, wystarczyłoby, ażeby podźwignąć kraj z upadku, później, choć wszyscy potępili te grzechy, spostrzegli, że trzeba szukać także innych środków i sposobów, którymi można by przyjść ojczyźnie z pomocą.

Dzisiaj namnożyło się wrogów ojczyzny w łonie samejże ojczyzny, wydano w pewnych sferach walkę na życie i śmierć wszystkiemu, co polskie i katolickie, a tego, kto chce reagować przeciw ruinie materialnej Polaków, kto pragnie choćby powolnego podniesienia ludu w duchu chrześcijańskim, a zarazem budzić w młodzieży miłość prawdy, zapal do rzetelnej pracy i uczucia religijnego, tego nazywa się reakcjonistą, niegodnym życia, a nawet zbrodniarzem.

Czy jest na to jaka rada?

Szanowni Panowie! Niema wątpliwości, że odrodzenie naszego narodu trzeba rozpocząć od odrodzenia naszego ludu

Nie ulega wątpliwości, że dopóki duch ludu nie jest zatruty, możemy śpiewać: „Jeszcze Polska nie zginęła!”

(*Brawa i oklaski*).

Rozumieją to wszyscy, którzy trzymając w rękę berło panowania, starają się ducha narodowego i chrześcijańskiego przez szkoły podnosić wśród ludu. Ale oświata sama w sobie nie jest celem tylko środkiem do celu. Oświata jest słońcem w zimie, co oświeca a czasem nawet i oczy razi, ale nie grzeje, nie zapala, jeżeli nie jest połączoną z wykonywaniem obowiązków chrześcijańskich.

(*Głosy. Bardzo słusznie!*)

A jakież obowiązek narodowy, jaka cnota obywatelska wysuwa się na pierwszy plan. Niewątpliwie cnota poprzestawania na małym, cnota wstrzeźliwości najogólniej pojętej, a osobliwie wstrzeźliwości od napojów alkoholowych.

Pismo eleuteryków „Wyzwolenie“ w jednym z ostatnich numerów stara się udowodnić, że w naszym kraju przepija się rocznie 130 milionów koron.

Czy ta cyfra jest dokładną, ręczyć nie mogę, kto się jednak przypatrzy szynkownemu i restauracyjnemu życiu po wielkich miastach, a także sposobowi odbywania jarmarków, a nawet do pewnego stopnia uroczystości kościelnych w naszym kraju, ten będzie mógł obudzić w sobie akt wiary w tę cyfrę. — Dr. Landsberg z Poznania w odczycie o alkoholu, opartym na bardzo ścisłych danych statystycznych chorób i śmiertelności stwierdza, że alkohol jest w najściślejszym związku z tem dzikiem mnożeniem się chorób zakaźnych, płciowych i płucnych. Nareszcie Karol Darwin, na którego tak często powoływa się świat naukowy i pseudonaukowy, stwierdza, i to z doświadczenia swego dziada, ojca i własnego, że niema gorszego i bardziej wydatnego źródła wszelkich nieszczęść, zbrodni i łez ludzkich, jak używanie alkoholu. A więc straty materialne, moralne i zdrowotne — oto są trofea alkoholu w ludzkim społeczeństwie. 3

Nie chcę „palnąć sobie kazania“ — jak to jedno z pism wyraziło się o mojej mowie w sprawie regulaminu sług w sesyi zeszłej, poprzestaję więc na tych cytatach.

Stwierdzam, że to wszystko, co dążyć będzie do wytrącenia alkoholu z rąk ludu i całego społeczeństwa, to będzie

pracą narodową, dążącą do odbudowania ojczyzny.

(*Głosy.* Tak jest!)

(*Potakiwania.*)

Kościół katolicki zrozumiał już dawno doniosłość pracy nad usunięciem alkoholu z pośród społeczeństwa, i zakładał stowarzyszenia antialkoholiczne i wstrzemięźliwości zupełnej lub częściowej i to z wydatnym skutkiem.

Nie ma też Kościoła w kraju — mówię o łacińskim, bo stosunki greckiego pod tym względem nie są mi znane, — w którym nie byłoby jednej, dwu a nawet liczniejszych misji lub rekolekcji a jednym z najważniejszych owoców każdej misji jest, jak wiadomo, liczne, w tysiące idące zapisywanie się osób płci obojczy do towarzystw wstrzemięźliwości. Dziś pospiesza Kościołowi w sukurs garść ludzi dobrej woli, t. zw. eleuteryków, i ci szerzą wstrzemięźliwość i eleuteryę wśród inteligencji. A chociaż wśród eleuteryków jest pewna dążność postawienia w cieniu działalności Kościoła pod tym względem — to jednak sądzę, że eleuterycy rozumieją, że bez współdziałania Kościoła nie będą wstanie idei swej przeprowadzić, że zatem podadzą duchowieństwu rękę i wpólnie jako silna, jednolita falanga wyruszą, ażeby to źródło nieszczęścia zasypać i z ziemią zrównać.

Czy Rząd będzie wspierał taką akcyę na polu szerzenia w strzemięźliwości, nie umiem osądzić — zdaje mi się, że nie. Przejrzyjcie panowie budżety krajów i państw europejskich, a spostrzeżecie, że wszystkie te budżety opierają się na operacjach mających ścisły związek z alkoholem.

I u nas nie lepiej pod tym względem. I u nas alkohol „utrzymuje oświatę“ a w przyszłości utrzymywać ma nauczycielstwo. Więc słusznie mówią na wsi, że to „pijaki i kurzaki“ utrzymują państwo i kraj! Cóż dziwnego, że gdy dziś kto podniesie głos za ograniczeniem używania trunków alkoholycznych, spotyka się ze wzruszeniem ramion i mówi się: „ten człowiek nie ma wszystkich klepek w głowie“, (*Wesołość.*) bo „jakoż można żądać czegoś, co obniża budżet?“

Cóż się stało z wnioskiem podobnym ks. Wesolińskiego? Wzruszał on sam ramionami uzasadniając go, ale jeszcze skuteczniej ruszyła ramionami komisya administracyjna i wniosek nie do-

czekał się nawet regulaminowego traktowania w plenum Izby.

Gdy ja zbierałem podpisy na swój wniosek, powiedział mi jeden z posłów, księżę! daj sobie spokój „vox clamantis in deserto“.

Tej śmiertcionośnej wróżby dla mego wniosku się nie przelałem — bo sama ludność włościańska ciągle upomina się o to samo i przypomina rządowi ten święty obowiązek, że powinien w niedziele i święta zamykać karczmy i szynki a to od godz. 6. dnia poprzedniego do godz. 6. dnia następnego.

(*Brawa.*)

Wiedzą to też świątlesze jednostki z pomiędzy ludu, że oprócz nałogowych pijaków, którzy piją ciągle i w dzień i w nocy i w świętek i w piątek, wszyscy inni nie piliby, gdyby nie było takiej wprost zapraszającej sposobności do pijalstwa na jarmarkach, wyborach i w czasie kościelnych uroczystości.

Zamiast utonąć w rękach szynkarzy, pieniądz mógłby być użytym na coś pożytecznego. Mam przed sobą kilkanaście petycji gmin w kraju skierowanych do Sejmu, które domagają się zamykania szynków w niedziele i święta.

Jest zaś w wołaniu tych ludzi jakby zaślania się przed wrogiem nieuchwytnym, przed którym nie można się zabezpieczyć — tylko ucieczką.

Głos ten brzmi w mojem uchu, jak głos ludzi tonących; miejcie litość nademną, nad dziećmi naszymi nad całą naszą przyszłością.

Dawniej wedle starej a niebardzo chwalebnej tradycyi obstawiano nasze kościoły dookoła szynkami i karczmami. Dzisiaj nie dzieje się nic lepszego, z tą tylko różnicą, że zamiast karczem żydowskich przychodzą sklepiki chrześcijańskie i sklepy kólek rolniczych. W styczniwym rezultacie wszystko jest jedno, czy obok kościoła stoi szynk chrześcijański czy karczma żydowska. Ci bowiem szynkarze chrześcijańscy umieją rozpijać lud a nawet szerzyć wśród niego rozpustę pijacką niegorzej jak ich koledzy żydowscy. Zobaczmy jak ta sprawa wygląda na wsi. Lud nasz nie posiadając dobrze regulowanych zegarów, przybywa zwyczajnie do kościoła za wcześniej i już wtedy co gorętsi wielbiciele trunku, a zwłaszcza młodzież wstępuje do szynków. Dzwonek kościelnej sy-

gnatury wywołuje ich nareszcie do kościoła.

Nareszcie skończyło się — lud wychodzi na plac przed kościołem. I co się dzieje? Niejeden który w kościele gorąco się modlił, a może i łzami zrosił oblicze, patrząc na otwarte szynki, gwar i wesołość, która w tych szynkach panuje — toczy walkę z pokusą wstąpienia do szynku, i zwyczajnie jej ulega. Jakże z resztą oprzeć się takiej pokusie?

(*Wesołość*).

Wstępuje więc do karczmy, no i to jest początek końca! Co dalej następuje — wiadomo. 130 milionów wydanych w gotówce, drugie tyle milionów strat, połączone zawsze z pijaństwem. Gdyby lud nasz, mając przed sobą w niedzielę i święta zamknięte karczmy i szynki, mógł spokojnie po nabożeństwie wrócić do domu, oddać się swej rodzinie, przeczytać gazetkę lub książkę, jakże inaczej wyglądały dziś nasze ivesie, a także i nasze sądy! Ież mniej byłoby zwad, bójek, zbrodni i procesów adwokackich.

Święta i ćwiczenia religijne są prawdziwą siewbą ziarna ewangelicznego; ale ziarno, żeby kiełkować i owoc wydać, potrzebuje czasu i spokoju. Kto roli świeżo zasianej nie daje spokoju, depcze ją i bydło przez nią przepędza, plonu spodziewać się nie może.

Te huczne zabawy i orgie pijaństwa w naszych karczmach, które bezpośrednio po nabożeństwie następują niweczą zupełnie pracę kapłańską. Ziarno ginie, praca marnieje, chwasty moralne bujają i kwitną.

Wiem dobrze, że rząd, gdyby wydał ograniczenie w sprzedaży trunków, o jakim mówię, miałby pewien ubytek w dochodach. Ale ja pozwalam sobie powiedzieć, że ten ubytek należałoby nazwać raczej dochodem, przychodem, w tysiącznych rubrykach całego naszego życia społecznego i narodowego.

(*Brawa i oklaski*).

Większa część włóścian naszych chętnie wzięłaby na się większe podatki, gdyby jej dano możność zaoszczędzenia pieniędzy na tym jednym z najniemoralniejszych sposobów opodatkowania ludności na rozprzedaży alkoholu.

Wniosek mój żąda zamykania szynków także w dniach wyboru do Rady państwa lub Sejmu. Uczyniłem to ze

względu na §. 4. nowej ustawy o ochronie wolności wyborów i zgromadzeń, który powiada (*czyta*):

„Kto w dniu wyboru w gospodach lub szynkowniach albo też w innych miejscach publicznych uprawnionym do wyboru podaje bezpłatnie lub po cenach fikcyjnych potrawy, napoje lub inne artykuły spożywcze, karany będzie, — o ile nie zachodzi fakt przekupstwa przy wyborach (§. 3.) — grzywną od 10—200 K.“

Otóż ja sądzę, że wobec brzmienia tego §. 4., powinien sam Rząd przyspieszyć wydanie takiego rozporządzenia ograniczającego wyszynk alkoholu w czasie i miejscu wyborów do ciał parlamentarnych, — a to w interesie ludności głoszącej, w interesie samej ustawy, oraz w interesie c. k. sądów!

Czy bowiem wobec otwartych szynków nie będzie pokusy do przekroczenia §. 4.? Czy przeciwnicy polityczni, korzystając z §. 4., nie będą mieli sposobności nękania siebie nawzajem, zarzucając im przekroczenie tego §. — w razie, gdy szynki będą w dniu wyborów otwarte i gdy będą w tym czasie uczęszczane.

(*Głosy*: Bardzo dobrze!)

Jeden z bardzo szanownych członków tej Wysokiej Izby, który miał zamiar postawić taki sam wniosek, jak mój, udał się do Namiestnictwa, ażeby tam zasięgnąć języka w tej kwestyi i konferował tam z kilku urzędnikami. Po dłuższej jednak konferencji oświadczyli mu ci panowie, że nie można znaleźć takiego paragrafu, na którym dałoby się oprzeć takie zarządzenie zamykania szynków w niedzielę i święta, że jest to sprawa czysto lokalnej natury, która należy może do policji miejscowej, do zwierzchności gminnej czy magistratu, ale poza te czynniki niepewne wychodzić nie można.

Moi Panowie! My wszyscy mamy nad sobą jakąś władzę, której służyć musimy; każda instytucja ma nad sobą jakąś władzę. Jedna tylko prześwietna Pro-pinacya takiej władzy nad sobą niema!

(*Brawa*).

Niechże więc Sejm da rządowi polecenie, a Wys. Rząd niech sobie już wyszuka jakąś drogę, na której żądane uregulowanie sprzedaży trunków alkoholycznych może być uskutecznione.

(*Głosy*: Bardzo dobrze).

Złe się dziś dzieje, Szanowni Panowie, ale jeszcze gorzej dziać się może. Wołamy ciągle, że upadamy, giniemy, a nie chcemy rozumieć, że każdy krok ku lepszemu jest przecież pracą podjętą w interesie Ojczyzny i że taki krok powinniśmy uczynić z religijną sumiennością i powagą.

Prawda, że przeprowadzenie zadań chwili nie prowadzi jeszcze bezpośrednio do wolności Ojczyzny, ale i to prawda, że życie Ojczyzny nie mierzy się długością życia ludzkiego. Niech tylko każdy pracuje w kierunku, w jakim może, niech każdy znosi po jednej cegiełce do wspólnego dzieła, a może Opatrzność wzbudzi wkrótce ludzi, którzy z tych cegiełek wybudują gmach wolnej Ojczyzny!

(Huczne brawa i oklaski).

Proszę więc, żeby Wys. Izba raczyła przychylnie załatwić mój wniosek, przychylniej, niż wniosek ks. Wesolińskiego, a przeprasząc, że nie dostarczyłem fachowego materiału do załatwienia wniosku, dlatego, bo taki materiał nie istnieje, proszę na razie pod względem formalnym o odesłanie wniosku do komisji administracyjnej.

(Brawa i oklaski).

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu pod względem formalnym? *(Nikt)*. Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. *(Większość)*. Jest przyjęty.

Następuje pierwsze czytanie wniosku p. Kazimierza Lubomirskiego w sprawie regulacji rzeki Raby. **(Aleg. 163)**.

Dla uzasadnienia wniosku ma głos p. Kazimierz Lubomirski.

P. Kazimierz Lubomirski. Wysoka Izbo! We wniosku moim podałem już niektóre motywy, które mnie spowodowały do postawienia go. Rozchodzi mi się mianowicie o to, ażeby w drodze administracyjnej przyspieszyć regulację rzeki Raby, która zresztą już i tak na mocy dzisiaj obowiązujących ustaw w ciągu lat 1904 do 1924 ma być uregulowaną; jednakowoż wskutek postanowienia krajowej komisji regulacyjnej, części rzeki najbardziej na spustoszenie i zdziczenie wystawione, mają być uregulowane dopiero po r. 1912, że więc dopiero wtedy ludność

okoliczna może oczekiwać błogich skutków regulacji.

O ile chodzi o roboty regulacyjne w kraju przez komisje postanowione, — to chociaż one bardzo energicznie są prowadzone, to jednakowoż nie zużywają wszystkich na to przeznaczonych funduszy, tak że prawie co roku pozostają znaczne nieużyte kwoty, a sumy te kapitalizują się przez kilka lat aż do roku 1912 ogromny uczynią kapitał.

Z drugiej strony ta przestrzeń rzeki koniecznie potrzebuje regulacji — pozwoliłem sobie zatem postawić wniosek, by w centralnym miejscu tej przestrzeni rzeki utworzono ekspozyturę kierującą regulacjami i ażeby na tej przestrzeni systematycznie przeprowadzić regulację.

Jestem zupełnie tego zdania, które wypowiedział Wydział krajowy i komisja krajowa dla regulacji rzek, że regulacje doraźne, lokalne nie mają celu z tego powodu, że z jednej strony nie usuwają niebezpieczeństwa dla ludności miejscowej — z drugiej wystawiają na niebezpieczeństwo fundusze na te roboty wydane.

Ponieważ na tej przestrzeni już dziś ze względów komasacyjnych — ciągnie się tam bowiem droga powiatowa, a potem gościniec rządowy — a następnie ze względów na bezpieczeństwo mieszkańców, trzeba było zrobić od tej ogólnej zasady wyjątek, przeto robi się w niektórych miejscach regulację doraźną, lokalną, którą jednak siła wody elementarna swą mocą niszczy, tak że w 3 miejscach regulację napowrót robiono.

Z tego powodu, widząc, że w granicach już ustawami zapewnionych, w granicach nawet istniejącego obecnie systemu możliwym byłoby wcześniejsze przystąpienie do systematycznej regulacji tej rzeki, pozwoliłem sobie postawić ten wniosek, a pod względem formalnym proszę o odesłanie go do komisji wodnej.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? *(Nikt)*. Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. *(Większość)*. Jest przyjęty.

Następuje sprawozdanie komisji gminnej o petycji o Zwierzchności gminnej w Zabnie o zaliczenie miasteczka Zabna do kategorii gmin okrytych ustawą gminną z r. 1896. **(Al. 164)**.

Sprawozdawca poseł Buynowski ma głos.

Sprawozdawca p. **Buynowski** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę uwolnienie p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosku komisji.

Sprawozdawca p. **Buynowski** (*czyta*):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Petycję Zwierzchności gminnej miasta Żabno o zaliczenie gminy tej do rządu gmin objętych ustawą gminną z dnia 3. lipca 1896 Nr. 51. Dz. u. kr. odstępuje się Wydziałowi krajowemu do zbadania i przedłożenia w razie pomyślnego wyniku badań Wysokiemu Sejmowi projektu odnośnej ustawy.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. ks. **Wilczkiewicz**. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. ks. **Wilczkiewicz**.

P. ks. **Wilczkiewicz**. Wysoka Izbo!

Nie mam zamiaru występować przeciw rezolucji szanownej komisji gminnej i przesądzać jej zapatrywania.

Nie mogła komisja gminna postąpić inaczej, jak postąpiła, gdyż w podaniu miasta Żabna były pewne braki.

Ale, proszę szanownych panów, zauważyć muszę, że te braki w podaniu miasteczka Żabna są bardzo drobne; rozchodzi się tylko o to, by te wydatki w budżecie Żabna jakoś więcej wyspecjalizować, podanie może było ogólnikowe, że nie można sobie wyrobić przekonania a przynajmniej p. referent nie mógł sobie wyrobić przekonania, że gmina, na wypadek spełnienia jej życzenia, będzie mogła odpowiedzieć swoim zadaniom bez zbytniego obciążenia jej mieszkańców.

Ja sędzę, że uzupełnienie tego podania odwrotną pocztą nastąpić może. Z drugiej strony, proszę panów zauważyć, że pomyślne załatwienie tej petycji stanowić będzie nową erę w życiu społecznym naszego miasteczka, od tego cza-

su datować się będzie rozrost miasteczka, który nam wszystkim na sercu leży.

Ponieważ absolutnej pewności co do jesiennej sesji nie mamy i mieć nie możemy, z tego względu, że to zależy od czynników pozasejmowych i od przyczyn zewnętrznych, których przewidzieć nie można, dlategoż nie stawiając osobnego wniosku, proszę pana marszałka i Wydział krajowy — aby Wydział krajowy, jak najrychlej odniósł się do zwierzchności gminnej miasta Żabna z żądaniem uzupełnienia wniesionego podania, a otrzymawszy odpowiedź dotyczący projekt odnośnej ustawy jeszcze w bieżącej sesji przedłożył.

Marszałek. Czy żąda kto jeszcze głosu? (*Nikt*). Rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Buynowski**. Zrzekam się głosu.

Marszałek. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje wniosek komisji, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następuje sprawozdanie komisji solnej o wniosku p. Merunowicza w przedmiocie oddania kopalni soli i warzeln galicyjskich w Zarząd lub dzierżawę kraju bez naruszenia monopolu solnego. (**Al. 165**).

Sprawozdawca poseł **Maiss** ma głos.

Sprawozdawca p. **Ma'ss** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę uwolnienie p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. Sprawozdawcy do czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosku komisji.

Sprawozdawca p. **Maiss** (*czyta*):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu ponownie, ażeby wdrożył z c. k. Rządem układy zmierzające do objęcia galicyjskich salin przez Wydział krajowy w zarząd lub dzierżawę, z ustanowieniem takich warunków, któreby ani uszczaplały dochodów Skarbu państwa z kopalni i warzeln, ani też nie naruszały urządzeń monopolu solnego.

2. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby

sprawę oddania w zarząd lub dzierżawę krajowi kopalń i warzelnii solnych w Galicyi jak najprzychylniej traktował

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta, przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Sprawozdawca p. **Maiss** (*czyta*):

1. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu ponownie, ażeby wdrożył z c. k. Rządem układy zmierzające do objęcia galicyjskich salin przez Wydział krajowy w zarząd lub dzierżawę, z ustanowieniem takich warunków, któreby ani uszczuplały dochodów Skarbu państwa z kopalń i warzelnii, ani też nie naruszały urzędzeń monopoli solnego.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Maiss** (*czyta*):

2. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby sprawę oddania w zarząd lub dzierżawę krajowi kopalń i warzelnii solnych w Galicyi jak najprzychylniej traktował.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następny punkt porządku dziennego usuwam na razie z powodu nieobecności sprawozdawcy. Wstawię go w porządek dzienny jednak, skoro sprawozdawca się zjawi.

Następuje sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego w przedmiocie podniesienia hodowli drobiu. (**Al. 166**).

Sprawozdawca poseł **Krzysztofowicz** ma głos.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*szczerze czyta sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę uwolnienie p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*czyta*):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie podniesienia chowu drobiu.

2. Sejm a) uchwała dla krajowego Towarzystwa chowu drobiu we Lwowie nadzwyczajną subwencję na budowę wzorowego zakładu chowu drobiu przy c. k. Akademii weterynaryi we Lwowie w kwocie 15.000 K, płatną w dwóch równych ratach rocznych w r. 1907 i 1908 po 7.500 K, pod warunkiem, że c. k. Rząd przyzna na ten cel subwencję państwową w tej samej co najmniej wysokości;

b) wstawia na ten cel kwotę 7.500 K tytułem pierwszej raty do Rubryki X. budżetu wydatków funduszu krajowego na r. 1907.

3. Sejm a) uchwała dodatkowy kredyt w wysokości 3.000 K na podniesienie hodowli drobiu do rozporządzenia Wydziału krajowego oprócz stałej subwencji rocznej w kwocie 6.000 K, na ten cel przeznaczonej w myśl uchwały sejmowej z 11. listopada 1904 r.;

b) wstawia powyższą kwotę 3.000 K do Rubryki X. wydatków funduszu krajowego na r. 1907.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta, przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*czyta*):

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie podniesienia chowu drobiu.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*czyta*):

2. Sejm a) uchwała dla krajowego Towarzystwa chowu drobiu we Lwowie nadzwyczajną subwencję na budowę wzorowego zakładu chowu drobiu przy c. k. Akademii weterynaryi we Lwowie w kwocie 15.000 K, płatną w dwóch ró-

wnych ratach rocznych w r. 1907 i 1908 po 7.500 K, pod warunkiem, że c. k. Rząd przyzna na ten cel subwencję państwową w tej samej co najmniej wysokości;

b) wstawia na ten cel kwotę 7.500 K tytułem pierwszej raty do Rubryki X. budżetu wydatków funduszu krajowego na r. 1907.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*czyta*).

3. Sejm a) uchwała dodatkowy kredyt w wysokości 3.000 K na podniesienie hodowli drobiu do rozporządzenia Wydziału krajowego oprócz stałej subwencji rocznej w kwocie 6.000 K, na ten cel przeznaczonej w myśl uchwały sejmowej z 11. listopada 1904 r.;

b) wstawia powyższą kwotę 3.000 K do Rupryki X. wydatków funduszu krajowego na r. 1907.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następuje sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Dep. III. (**Alg. 167**).

Sprawozdawca poseł Krzysztofowicz ma głos.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański.** Wnoszę uwolnienie p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosków komisji.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*czyta*).

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czyn-

ności Depart. III. za czas od sierpnia 1905 do końca października 1906.

2. Sejm wzywa Wydział krajowy, aby przedłożył Sejmowi projekt zmiany ustawy o rybołówstwie z dnia 31. października 1887.

3. Sejm poleca Wydziałowi kraj. aby ponownie wziął pod rozwagę sprawę poparcia i spotęgowania produkcji buraków cukrowych i przedłożył w tej mierze wnioski Sejmowi.

4. Sejm wzywa Wydział krajowy, aby przedłożył na najbliższej sesji sejmowej projekt ustawy parcelacyjnej.

5. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby udzielił wiadomości co do stanowiska, jakie zajmuje wobec projektu ustawy lasowej Wydziału kraj. z r. 1901.

6. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby wyjednał Najwyższą sankcję dla ustawy o tępieniu myszy polnych uchwalonej w roku 1903.

7. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby po myśli uchwały sejmowej i szeregu rezolucji z dnia 4. listopada 1904. uchylił ograniczenia tamujące handel i wywóz nierogacizny z naszego kraju.

8. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby uczynił zadość rezolucji sejmowej z dnia 21. listopada 1905, co do przyznania prawa reekspedycji dla transportów bydła i trzody przeznaczonych na targowicę miejską w Krakowie, co do zaprowadzenia pociągów pospiesznych i pomnożenia liczby wozów dla tych transportów.

9. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby z kwoty przeznaczonej corocznie w budżecie państwowym na poparcie rolnictwa, udzielał dla naszego kraju subwencji w wysokości zostającej w stosunku do obszaru do ludności i do stanu inwentarzy żywych w kraju.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. **Oleśnicki.** Proszu o hołos.

Marszałek. Głos ma p. Oleśnicki.

P. **Oleśnicki.** Wysokij Sojme!

Miż wneseniamy, jaki komisya gospodarstwa krajowego stawlaże, peredkladajucy sprawozdanie z czynnostej III. departamentu Wydiłu krajewoho, znachodymo wnesenie 4-te, kotre zwuczyt' „Sojm wzywaje Wydił krajewyj, szczozy na najblyższij sesji sejmowij peredložyż projekt zakona parcelacyjnoho.

Wnesenie to poľahodzuje w toj sposib toj ustup zi sprawozdania III. departamentu, kotryj dotyczyt mynuwszoričnoj uchwały sojmowej w sprawie projektu zakona parcelacyjnoho.

Moji Panowe, koľybym ja maw w naturi mojej chocz krychtu zľosľywosty, to toj ustup sprawozdania III-ho departamentu, sprawyľby meni oczewydno pewnoho roda zľosľywu radist' bo na poľsidnoj sesyi sojmowij, koľy z takuju forsoju buľa sia sprawa stawľena i uchwaleno tutky wydanie krajewoho zakona parcelacyjnoho, ja zajawyw zowsim wyrazno i osterihaw, szczo by sojm tak trudnoj i tak nemoľywoj zadaczy na Wydiľ krajewyj ne nakľadaw, bo na tych osnowach, na jakych projekt piśla intencyi sojmu mawby sia operby, Wydiľ krajewyj absolutno žadnoho zakona wyhotowaty i pryjty z tym zakonom pered forum sojmu ne bude mih.

Oczewydno, jak zwyczajno i szczo-denno — strinuľoť se moje stanowysko w tym predmeti z žywoju opozycyjeju bilszosty sej paľaty.

Tutky twerdženo, tut pidnosženo, že se ne maje nijakoji racji a protywno zasady seho sojmu pid zhladom zakona parcelacyjnoho sut' tak sprawedywi a toj zakon tak je opertyj na logicznych i racyonalnych osnowach, szczo ne sprawyť welykoho trudu Wydiľowy krajewomu na osnowach tych principijj zakonoprojekt wyhotowaty i Sojmowy predľożyty.

Tymczasom szczo sia staľo?

Wydiľ krajewyj po 1½ roku prychoďyt do Wysokoho Sojmu zi sprawozdaniem i każe, szczo ne buw w moľnošty na pidstawi sych osnow predľożyty nijakoho zakonoprojekta a rozhladajuczy sia dokľadno w uchwali Wysokoj Paľaty z mynuwszoji kadencyi, pryjšow do perešwidženia, szczo cil wskazana w toj uchwali ne dast sia absolutno na osnowach principijj, kotrymy uchwała maľa buty opravdana, osiahnuty.

Stanuw otžež Wydiľ krajewyj na tim stanowysku, wyjawyw toj sam rezultat, kotryj ja pred 1½ rokom peredwydiw i Wysokomu Sojmowy peredľożyw.

I se zowsim riez naturalna! Bo na osnowi tych zasad, tych pryncypii, jaki buľy tamtoho roku w Sojmi krajewym, ne mih Wydiľ krajewyj toj ustawy opraciuwaty i w zahali žaden akt zakonodatnyj na osnowi tych pryncypii operty ne dať sia.

Tii, pryncypii tii zasady obhoworyw ja szyroko i detajliczno na poľsidnij sesyi sojmowij.

Stan riez ne zminy w sia, stan riez jest takyj sam i teper tii zasady racyi ne majut i do nijakoj ciľy dowesty ne mohut, bo na zasadi tych pryncypii Wydiľ krajewyj ne bude w syli opraciuwaty zakonoprojekt.

Peredowsim stoit meży tymy usľowiamy, jakie chocze maty zrealizowane w tim zakonoprojekti komisya gospodarstwa krajewoho, jako persza hoľowna zasada, szczo parcelacya ľysz za pozwoľeniem Wydiľu krajewoho i Namistnyctwa w pewnych usľowiah perewedena buty moľe n. p. jesľy ne bilsze jak 60 ha kompleksu majetnosity sia wyluczaje.

Znaczyt se, szczo teper sut bažania komisyi gospodarstwa krajewoho na wprowadženie zakazu stojuczoho w žywoj superecznosty z osnowoju wilnoj dyspozycyi wľasnosty prywatnoj a dotykajuczej tym samym osnow zakonodawstwa prawytelstwennoho, imenno zakona cywilnoho, szczo do prawa wľasnosty.

Dalsze i nyini stoit ta sama zasada, jaku stawľeno roku mynuwszoho, szczo zatwerdženia planu parcelacyjnoho należyť widmowyty, jesľy sia ne peredľożyť, syľa obszaru maje buty nerozparcelowanoho se znaczyť, szczo parcelacya ne bude ciľkowsyť, szczo budynky hospodarski, wzhladno rilnyco promysľowi pry poľyššenim obszari majut buty pozistawľeni.

Mynuwszoho roku zwernuw ja uwaħu i dumaju, szczo koľdyj, kotryj maw koľy nebud w žyťiu do diľania z parcelacyjjeju znaje duże dobre, szczo peredľoženie takoho planu parcelacyjnoho jest w zahali ne moľywe, peredľoženie takoho planu operaje sia o sferu prostoj nemoľywošty.

Bo precin pry žadnoj parcelacyi z hory ne moľna znaty, w jakyj sposib bude parcelacya perewedena, takie uľoženie planu z hory buľoby wyimkowoju rikkostiju a ne parcelacyjjeju prawyľnoju.

Jesľy sia parcelacya hde rozpoczynať, tohdy kupci prychoďiat powoľy i z hory majže nikoľy ne moľna znaty, w jakim obszari i na jakych usľowiah hrunta budut prodani.

Wsio to staľo na pereszkoďi wypraciwaniu czerez Wydiľ krajewyj zakona, wsio to jest i nyini, w niezem sia riez ne zminyľa i dľatoho z welykiem zacudowa-

niem baczu w sprawozdaniu komisji znowu zawizwanie: „Sojmi wzywaje Wydil krajewyj, szczo by przedlozyw na najblizszej sesji sojmowej projekt ustawy parcelacyjnoj“.

Proczytawszy toho roda wnesok z nadzwyczajnoju cikasostiju, poczaw ja czytaty motywy toho sprawozdania i sudyw, szczo moze seho roku zajszly jaki novi uslowia, moze wsi tii pereszkozy, jaki ne pozwalaly Wydilowy krajewomu ustawu parcelacyjnu, zistaly usunien i szczo Sojmi perekonawszy sia, szczo taki pereszkozy nyni ne istnujut, smilo nakladuje Wydilowy krajewomu toj tiazkyj obowiazok opraciuwaty ustawu parcelacyjnu.

Tymczasom pid tym wzhladom ja diznaw nadzwyczajnoho rozczarowania.

Ne lysz niczoho nowoho w tym napriami komisya gospodarstwa krajewoho ne striczaje, ale w zahali ciu totu kwesty komisya w 6 toczkach sprawozdania polahodyla i kaze, szczo uchwalenie ustawy, chotiaj opertoj na widminnych zasadach, odnak sposibnoj zapobihty parcelacyjni dilajuczoj spustoszenia w ustroju widnosyn ekonomicznych i socyalnych, stalo sia neodbytoju koniecznostiju, kotra odnak znachodyt wełykie ulekszenie w zdobutym w poslidnim czasi rozszyreniu awtonomii krajewoj. Komisya pro te peredkladaje Wysokomu Sojmowy rezolucyju do uchwały.

Pryznaju, szczo sprawa polahodzena zistala czerez komisyu w duze prosty a radykalnyj sposib.

Odnak, jesly komisya kaze o uchwaleniu ustawy na inszych zasadach, jaki wyskazala mynuwszoho roku, a riwnoczasno tych nowych zasad nam ne podaje, to dumaju, szczo ne schoczemo buty tak nemyloserni dla Wydilu krajewoho i stawlaty jeha znowu w polozenie robyty ustawy, szczo do kotroj nijakoj ne dajemo dyrektywy.

Jeslysmo w mynuwszim roku daly dyrektywy a tii ne byly wystarczajuczi, to dumaju, szczo w tim roku treba, aby wynajty dyrektywy, kotriby faktyczno wystarczaly, kotreby daly Wydilowy krajewomu osnovu z takim zakonom pryjty do Sojmu, abo podobnoho zadania do Wydilu krajewoho cikkom ne stawlaty.

Zanadto cinu Wydil krajewyj, jako naszu najwyzszu instytucyju autonomicznu w kraju, szczo bysmo tak lehkoduzsno nakladaly na neho obowiazok, kotryj

postawyt ho w polozeniu, szczo pryjde za rik do Sojmu i skaze: Wysokyj Sojme, ne mihjem toho zrobyty, szczo meni kazaw, abo pryjde Wydil krajewyj z czymś, szczo bude kompromitacyjeju i Wydilu krajewoho i tych, kotri takoho roda poruczenie na Wydil krajewyj zlozly.

Odnak odnu szcze riez czytaju w sprawozdaniu: Wprawdi my ne mozemo zasad nijakych postawyty Wydilowy krajewomu, pišla kotrych mihby win totu kwestyju rozwiazyty, ale dumajemo, szczo w uzyskanim w poslidnim roku rozszyreniu awtonomii, Wydil krajewyj znajde dorohu, kotroju pijty maje“.

I znowu majemo riez, kotra sia operaje o toj wylom w zakonodawstwi derzawnim zroblenyj pidczas debaty nad reformoju wyborezoju czerez pryntiate rezolucyji p. Starzynskoho w Radi derzawnjoj.

I czerez toj wylom dumaje komisya hospoaaarstwa krajewoho perepchaty i nowu ustawu parcelacyjnu.

No, za bohato, zdajet sia, pokladajete Panowe nadiji na totu rezolucyju i na otworenyj horoskop toj ustawy krajewoj!

To sia peredstawlaje komisiji jak jakies eldorado polityczne, jak jakijś politycznyj Schlaraffenland, kotryj maje na pidstawi rozszyrenoju awtonomii zaspokoity wsi bazania, kotri dosy wydawaly sia ne do osiahnenia!

Ne znaju, jaki princypy pid wzhladom zakona parcelacyjnoho na tych nadijach zaproponujeto.

Moze buty, szczo intencya nowoho zakona bude zakaz nabywania hruntiw, czerez pewnu kategoriju parcelantiw, bo i to mozlywe, bo jesly rik tomu mih buty zakaz prodawaty, to ne ma powodu, szczo by seho roku ne mih buty zakaz kupowaty.

Moze komisya dumaje, szczo jesly roztiadne sia tii elastyczni ramy rezolucyji uchwalenoju seho roku w Radi derzawnjoj, to wsio dasť sia wipchaty i umistyty w tych ramach!

(*rawo*).

Na kozdyj sposib, jak dowho komisya ne skaze jasno i otwerto, czoho chce, jak dowho ne dasť instrukcyu jasnu, jak dowho toczka za toczkoju ne skazete nam Panowe, szczo maje buty w toj ustawi parcelacyjnoj i na jakych osnovach ustawa maje buty operta, tak dowho żaden

człen toho Sojmu, tak dowho żaden poseł, kotryj sprawu bere na seryo, kotryj czysłyt sia z powahoju, jakoju powynen okružaty Wydił krajowyj, ne može hołosowaty za dotycznym wneskom komisyi gospodarstwa krajewoho.

Dlatoho ja kinczu i zasterihaju sobi pry specyalnoj debati postawyty wnesok: szczyoby Wysokyj Sojm nad 4. wneskom komisyi perejszow do poriadku dnewnoho.

(Brawa i oklaski z ław posłów ruskich).

Członek Wydziału krajowego P. **Pilat**. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma członek Wydziału krajowego p. **Pilat**.

Członek Wydziału krajowy p. **Pilat**.

Wysoki Sejmie!

Wydział krajowy w sprawozdaniu z czynności wytłumaczył, dlaczego nie był w stanie przedłożyć Wysokiemu Sejmowi w myśl otrzymanego polecenia projektu ustawy parcelacyjnej i zapowiedział, że w tym kierunku będzie dalsze studia prowadzić tudzież, że w późniejszym czasie, ewentualnie na następnej sesji poleceniu Sejmu będzie się starał uczynić za dość.

W chwili obecnej znajdujemy się przy obradach nad sprawozdaniem komisji gospodarstwa krajowego i działalności departamentu III i dlatego chwila ta nie wydaje mi się stosowną, aby całą kwestyę parcelacyjną, którą Sejm w r. 1905 tak obszernie się zajmował, obecnie przytaczać, gdyż przekroczyłoby to o wiele ramy tego punktu porządku dziennego, przy którym się znajdujemy.

Pozwolę sobie tylko zwrócić uwagę na tę okoliczność, że usuwając wniosek czwarty komisji, zawierający wezwanie do Wydziału krajowego przedłożenia projektu ustawy parcelacyjnej, Wysoki Sejm, jeżeliby przez to nie uchylił, to przynajmniej w znacznej mierze osłabiłby polecenie, które Wydział krajowy od Wysokiego Sejmu otrzymał na posiedzeniu z dnia 10. listopada 1905.

Otóż nie wiem, czy leży w intencji Wysokiego Sejmu, ażeby tę sprawę w ten sposób w przyszłości z obrad Wysokiej Izby uchylić.

A że ta sprawa parcelacji, proszę Panów, ma wielką doniosłość, że ona spowodzi przekształcenie i to dość szybko naszego ustroju rolniczego, nad tem bądź

co bądź warto, i trzeba się zastanowić, o tem zdaje mi się nikomu w tej Izbie nie jest tajemem i nad tem się nie potrzebuje bliżej rozwodzić.

Zatem jest rzeczą wskazaną nad tą sprawą robić dalej studia, tę sprawę dalej badać i dojść w niej do jakiegoś załatwienia ustawniczego.

W jakim kierunku to załatwienie jest możliwe, nie tu pole bliżej wyjaśniać, jednakże rzecz nie wygląda tak bez nadziejnie, jak tu przedtem slyszełiśmy a pozwolę sobie jako dowód tego wskazać na tę okoliczność, że państwowa Rada rolnicza nie wskutek inicjatywy z naszego kraju wychodzącej, tą sprawą się od niejakiego czasu zajmuje, że są w tej mierze wypracowane i wydrukowane referaty i że na posiedzeniach subkomitetu w tej sprawie znowu nie z naszej inicjatywy uchwalono dość daleko idące propozycje ustawodawcze.

Rzecz w każdym razie jest tedy godna uwagi i zastanowienia, i poświęcenia jej pracy seryo usilnej i nie sądzę, żeby Wysoka Izba chciała opuszczeniem uchwaly proponowanej przez komisję — której można było nie umieszczać, ale skoro raz została umieszczona, to jej opuszczenie byłoby nieuzasadnione — osłabić swoje polecenie z 10. listopada 1905, zmierzające do tego, żeby Wydział krajowy tą sprawą się zajmował i w tej sprawie działać tak, aby dojść do konkluzji, jakiej dobro naszego kraju wymaga.

Marszałek. Czy żąda jeszcze kto głosu? *(Nikt)* Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa ogólna zamknięta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz**.

Wysoki Sejmie!

Przeciw sprawozdaniu komisji gospodarstwa krajowego podniósł się tylko jeden głos szan. posła Oleśnickiego — a mianowicie przeciw punktowi 4., który dotyczy przedłożenia ustawy parcelacyjnej.

W tej mierze dał już odpowiedź szan. szef departamentu III. Ja ze swej strony dodam, że sprawa zapobieżenia dzikiej parcelacji stoi na porządku dziennym naszych prac ekonomicznych i że nie ulega wątpliwości, iż wszyscy pod tym względem jesteśmy jednogodni, że dzika parcelacja, która niszczy kapitały

inwestowane w budynki, która rozdziera na strzępy organizmy całe, jest złem i przynosi zasadniczą szkodę ustrojowi społecznemu.

Jesteśmy w tem jednozgodni, że temu złu trzeba przeciwdziałać i że trzeba szukać lekarstwa na usunięcie tego złego.

Szan. poseł Oleśnicki żądał, ażeby komisya podała wprost zasady, na których ma być ukształtowana przyszła ustawa parcelacyjna. Otóż ja sędzę zarówno z szanownym przedmowcą, że chwila obecna nie jest do tego wskazana, aby dziś nad tymi zasadami debatować.

Sejm mógł, uchwalając zasady, które mają służyć za podstawę do przyszłej ustawy parcelacyjnej, się omylić. Jeżeli na przyszłość inne jakieś zasady zdrowsze podane zostaną, rzecz słuszna, ażeby na takich zasadach późniejszych przyszła ustawa była oparta.

Jeśli komisya wspomniała w sprawozdaniu o poprawie stosunków naszych mieszanowicie, że ze względu na interpretację ustaw zasadniczych, która nastąpiła w Radzie państwa ubiegłej sesji, praca ustawodawcza została ułatwioną, to przecież nie ulega kwestyi, bo Wysoki Sejm w swej działalności nie będzie nadal potrzebował się liczyć z trudnościami, na jakie dotąd był narażony.

Ja tu dodam jeszcze ogólną uwagę, że jakkolwiek krytyka przejawiająca się w różnych sprawach ekonomicznych jest pożądana, jeżeli dotyczy rzeczy samej, to krytyka ta zwrócona nie przeciw jakości rzeczy, ale przeciw temu, kto tę rzecz podnosi i przedkłada, jest zgubna i szkodzi.

Sądzę, że na polu ekonomicznym wszyscy powinniśmy się łączyć i dążyć do jednego celu a nie kierować się ubocznymi względami. Te właśnie ścierania się powodują marnowanie sił naszych, powodują, że ci, którzy zawinili zaniedbania wiekowe naszego kraju, zacierają tylko ręce nad tymi naszymi swarami. Jeżeli dotychczas kraj nasz był upośledzany w subwencyonowaniu z funduszy państwowych, to niezawodnie ten brak łączności był tego powodem.

My tracimy krocie, które nam dostać się powinny. Te krocie zliczają się z latami w miliony a niezawodnie inaczejby kraj nasz wyglądał, gdyby te miliony przypadły nam w udziale, gdyby u-

żyźniały nasze role, nasze warsztaty i i nasz przemysł. Wówczas ten lud, którego orędownikami być mamy i być powinniśmy, korzystałby w całej pełni z rozwoju i bogactwa krajowego, jakie w innych warunkach musiałyby się wytworzyć i nastąpić.

Ja polecam rezolucję przez komisję gospodarstwa krajowego uchwaloną Wysokiemu Sejmowi.

Marszałek. Przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Proszę p. sprawozdawcę o odczytanie wniosków.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności Departamentu III. za czas od sierpnia 1905 do końca października 1906.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

2. Sejm wzywa Wydział krajowy, aby przedłożył Sejmowi projekt zmiany ustawy o rybołówstwie z dnia 31. października 1887.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby ponownie wziął pod rozwagę sprawę poparcia i spotęgowania produkcji buraków cukrowych i przedłożył w tej mierze wnioski Sejmowi.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

4. Sejm wzywa Wydział krajowy,

aby przedłożył na najbliższej sesji sejmowej projekt ustawy parcelacyjnej.

Marszałek. Do tego wniosku zażądał głosu p. Oleśnicki. Udzielam mu głosu.

P. Oleśnicki. Argumenty członka Wydziału krajowego p. Pilata zowśim ne osłabły mojego wnesenia ale dumaju, szczo wnesenie to jeszcze skriplyły. Bo stwerydyw peredowsim odnu kardynalnu a dla mene ważnu riez p. Pilat a imenno stwerydyw, szczo jemu samomu i Wydziałowy krajowemu nyni jeszcze ne widomo, na jakych osnowach zakon parcelacyjnyj operty należyt. Jesły otże ne ma żadnych osniw, ne ma niczoho ustałenoho dla kodyfikacyi toho zakona, to ja pytaju sia, jakim sposobom może Sojm dawaty poruczenie Wydziałowy krajowemu, szczo by toj zakon peredłożyw? Ja przyznaju, szczo kwestia je duże ważna i przyznaju toto bażanie członka Wydziału krajowego p. Pilata, jako opravdane, szczo by poruczyty Wydziałowy krajowemu zbyraty materyały, ale to ne znaczyt, szczo by w tim poruczeniu mistyło sia poruczenie peredłożenia zakona. Radsze możnaby poruczyty Wydziałowy krajowemu, szczo by na najblyższij sesji peredłożyw majuczci sia zibraty materyały, na osnowi kotrych maje sia peredłożyty opisać zakon parcelacyjnyj. Ale jak dowho Sojmowy ne buła dana możnist' rozhlanuty sia w tych materyałach i wybraty z nych osnowy do nowoho zakona, tak dowho nijakoji ciły ne może maty poruczenie Wydziałowy krajowemu, szczo by pryszow z hotowym zakonom.

Dla toho ja obstajuczy pry poperednych mojih wywodach, stawlaju ślidujuczcu poprawku do wnesenia IV. komisiji (czyta) szczo by misto słowa „projekt“, wstawyty słowa: „materyały do projektu“. Tym samym cofaju moje wnesenie poperedne, szczo by nad tym wneseniem pe-rejty do porjadku dnewnoho.

Marszałek. Kto popiera tę poprawkę, zechce rękę podnieść. (*Niedostateczna ilość*). Nie jest poparta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz.** Stanowczo muszę obstawać przy brzmieniu ustępu IV. rezolucyi komisiji gospodarstwa krajowego.

Sprawa jest zbyt pilna, żeby ją można zwlekać. Zbieranie materyału mogłoby trwać dłuższy czas a wskutek tego mogłaby wypaść dla ustroju społecznego i ekonomicznego kraju nieobliczona szkoda.

Dlatego uważam przedłożenie ustawy parcelacyjnej za rzecz pilną i polece-nie Wydziałowi krajowemu w drodze im-peratywnej przedłożenia takiej ustawy za wskazane.

Marszałek. Przystępujemy do gło-sowania. Kto przyjmuje 4. wniosek komisyi, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

5. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby udzielił wiadomości co do stanowiska, jakie zajmuje wobec projektu ustawy lasowej Wydziału krajowego z r. 1901.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

6. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby wyjednał Najwyższą sankcyę dla ustawy o tępieniu myszy polnych uchwalonej w roku 1903.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

7. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby po myśli uchwały sejmowej i szeregu rezolucyi z dnia 4. listopada 1904. uchylił ograniczenia tamujące handel i wywóz nierogacizny z naszego kraju.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (czyta).

8. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby uczynił zadość rezolucyi sejmowej z dnia 21. listopa 1905. co do przyznania prawa reekspedycyi dla transportów bydła i trzody przeznaczonych na targowicę miejską w Krakowie, co do zaprowadzenia pociągów pospiesznych i pomnożenia liczby wozów dla tych transportów.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Krzysztofowicz** (*czyta*).

9. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby z kwoty przeznaczonej corocznie w budżecie państwowym na poparcie rolnictwa, udzielał dla naszego kraju subwencji w wysokości zostającej w stosunku do obszaru, do ludności i do stanu inwentarzy żywych w kraju.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następuje sprawozdanie komisji sanitarnej o postępie budowy nowych pawilonów i przeobrażeń w krajowym Zakładzie dla umysłowo chorych w Kulparkowie. (**Alg. 168**).

Sprawozdawca poseł **Wurst** ma głos.

Sprawozdawca p. **Wurst** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę o uwolnienie p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosków komisji.

Sprawozdawca p. **Wurst** (*czyta*).

1. Sprawozdanie Wydziału krajowego o postępie budowy nowych pawilonów i przeobrażeń w krajowym zakładzie dla obłąkanych w Kulparkowie przyjmuje Sejm do wiadomości.

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby zbadał uwagi Komisji sanitarnej o brakach i pożądanym ulepszeniach w zakładzie i przedłożył sprawozdanie.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta.

Przystępujemy do rozprawy szczególowej.

Sprawozdawca p. **Wurst** (*czyta*).

Sprawozdanie Wydziału krajowego

o postępie budowy nowych pawilonów i przeobrażeń w krajowym zakładzie dla obłąkanych w Kulparkowie przyjmuje Sejm do wiadomości.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Wurst** (*czyta*).

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby zbadał uwagi Komisji sanitarnej, o brakach i pożądanym ulepszeniach w zakładzie i przedłożył sprawozdanie.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następuje sprawozdanie komisji wodnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie obwałowania lewego brzegu Wisły od stacji kolejowej w Grzegórkach do ujścia Białuchy, tudzież o podwyższeniu lewego wału nadwiślańskiego od ujścia Białuchy do granicy państwa i prawego wału między Podgórzem a Niepołomicami. (**Alg. 169**).

W zastępstwie nieobecnego sprawozdawcy p. Staniszewskiego udzielam głosu członkowi komisji wodnej p. Maryewskiemu.

Sprawozdawca p. **Maryewski** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę uwolnić p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosków komisji.

Sprawozdawca p. **Maryewski** (*czyta*).

I. Wysoki Sejm raczy uchwalić następujące projekty ustaw:

1. o obwałowaniu lewego brzegu Wisły od stacji kolejowej w Grzegórkach do ujścia Białuchy;

2. o podwyższeniu lewego wału nadwiślańskiego od ujścia Białuchy do granicy państwa;

3. o podwyższeniu prawego wału

nadwiślańskiego między Podgórzem a Niepołomicami.

Ustawa

z dnia o obwałowaniu lewego brzegu Wisły od stacji kolejowej w Grzegórkach do ujścia Białuchy.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

§. 1.

Obwałowanie lewego brzegu Wisły od stacji kolejowej w Grzegórkach do ujścia Białuchy ma być wykonane jako przedsięwzięcie interesowanych gmin Kraków, Grzegórzki i Dąbie, subwencyonowane z funduszu krajowego.

§. 2.

Za podstawę techniczną tego obwałowania służyć ma projekt Wydziału krajowego z r. 1907, który preliminuje koszta robót na 400.000 koron.

Wydział krajowy zostaje jednak upoważniony do poczynienia zmian w tym projekcie w porozumieniu z Administracją państwa w granicach powyższej sumy kosztorysowej.

§. 3.

Koszta budowy wraz z wydatkami na utrzymanie w czasie budowy i kosztami zarządu pokryte będą z mającego się w tym celu utworzyć funduszu budowy.

Do pokrycia tych kosztów mają się przyczynić:

a) fundusz krajowy bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu siedmiu i pół procent preliminowanych kosztów;

b) państwowy fundusz melioracyjny w myśl §. 6. ustępu 2. i §. 4. ustępu 2a) ustawy z dnia 30. czerwca 1884 Dz. u. p. Nr. 116. bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu siedmiu i pół procent kosztów z zastrzeżeniem konstytucyjnego zezwolenia.

c) interesowane gminy Kraków, Grzegórzki i Dąbie datkiem konkurencyjnym w wysokości pięciu procent kosztów budowy.

Co do rozdziału datku konkurencyj-

nego na poszczególne gminy, ma być zawartą przez te gminy umowa. Gdyby między interesowanymi gminami nie przyszło do skutku porozumienie co do rozdziału datku konkurencyjnego, przeprowadzi ten rozdział Wydział krajowy.

Gminom konkurującym zastrzega się prawo ściągnięcia przypadających na nie datków z właścicieli interesowanych nieruchomości i zakładów, a to po myśli §. 66. krajowej ustawy wodnej z dnia 14. marca 1875, Dz. ust. kr. Nr. 38 według wartości tych nieruchomości i zakładów, które od wylewu mają być ochronione.

§. 4

Termin rozpoczęcia robót i czas trwania budowy, tudzież wysokość i termin płatności corocznych rat datków kraju, państwa i gmin interesowanych oznaczy Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 5.

Dla utrzymania wykonanych robót ma być utworzony oddzielny fundusz.

Fundusz ten składać się będzie:

1. z dochodów uzyskanych z wydzierżawiania wałów ochronnych i rowów materyałowych;

2. z grzywien nakładanych za przekroczenia wodne przy tem przedsięwzięciu w myśl Art. I. ustawy z dnia 4. stycznia 1903 Dz. u. kr. Nr. 12;

3. z corocznych datków kraju i gmin interesowanych.

Dalsze postanowienia co do wysokości datków kraju i prestacyj konkurencyjnych na konserwację, organizacji obrony grobel i innych zarządzeń potrzebnych dla utrzymania wykonanych budowli wydane zostaną w drodze ustawodawstwa krajowego.

§. 6.

Wykonanie robót, oraz zarząd funduszu budowlanego i konserwacyjnego obejmie Wydział krajowy.

Sposób wykonania przedsięwzięcia i ostateczny kosztorys oznaczyć ma Wydział krajowy w porozumieniu z Namiestnictwem, któremu podobnie jak i gminom interesowanym przysznany będzie wpływ odpowiedni na tok spraw technicznych i ekonomicznych przedsięwzięcia.

Bliższe szczegóły co do zakresu i sposobu wywierania tego wpływu, oraz co do ewentualnego bezpośredniego współdziałania państwowych organów technicznych przy wykonaniu tego przedsięwzięcia określi rozporządzenie wykonawcze, które ułoży Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 7.

Datki interesowanych gmin tak na budowę, jak i na konserwację mają być ściągane jako dodatki do podatków bezpośrednich wraz z państwowymi podatkami przez właściwe urzędy podatkowe w ten sam sposób, jak podatki i wpłacane do kasy Wydziału krajowego.

§. 8.

Wysokość procentu dodatków, jakie corocznie uiszczają mają interesowane gminy w myśl §. 7. tej ustawy, ustanowi Wydział krajowy w porozumieniu z Namiestnictwem.

§. 9.

Czasowe wstrzymanie ściągania datków wymienionych w §. 7. tej ustawy w poszczególnych, lub wszystkich gminach interesowanych może nastąpić tylko za zezwoleniem Wydziału krajowego.

§. 10.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa.

Ustawa

z dnia o podwyższeniu lewego wału nadwiślańskiego od ujścia Białuchy do granicy państwa.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskim rozporządzam, co następuje:

§. 1.

Podwyższenie lewego wału nadwiślańskiego od ujścia Białuchy do granicy państwa wraz z podwyższeniem lewego wału Białuchy, obustronnych wałów Dłubni i prawego wału potoku Kościelnickiego ma być wykonane jako przedsięwzięcie spółki wodnej związanej w myśl §. 4. ustawy z dnia 26. sierpnia 1900 Dz.

u kraj. Nr. 88. subwencyonowane z funduszu krajowego.

§. 2.

Za podstawę techniczną tego obowiązuje służyć ma projekt Wydziału krajowego z roku 1907, który preliminuje kosztą robót na 800.000 koron.

Wydział krajowy zostaje jednak upoważnionym do poczynienia zmian w tym projekcie w porozumieniu z Administracją państwa w granicach powyższej sumy kosztorysowej.

§. 3.

Koszta budowy włącznie z wydatkami na utrzymanie w czasie budowy i kosztami zarządu pokryte będą z mającego się w tym celu utworzyć funduszu budowy.

Do pokrycia tych kosztów mają się przyczynić:

a) fundusz krajowy bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent preliminowanych kosztów;

b) państwowy fundusz melioracyjny z zastrzeżeniem konstytucyjnego zezwolenia w myśl §. 6. ustępu 2. i §. 4. ustępu 2 a) ustawy z dnia 30. czerwca 1884 Dz. u. p. Nr. 116. bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent kosztów;

c) związana na podstawie ustawy z 26. sierpnia 1900 Dz. u. kraj. Nr. 88. spółka wodna datkiem w wysokości dziesięciu procent.

§. 4.

Czas budowy, tudzież wysokość i termin płatności corocznych rat datków kraju, państwa i spółki wodnej oznaczy Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 5.

Wykonanie robót, oraz zarząd funduszu budowy obejmie Wydział krajowy.

Administracji państwa podobnie jak i spółce wodnej zastrzega się odpowiedni wpływ na tok spraw technicznych i ekonomicznych przedsięwzięcia.

Bliższe szczegóły co do zakresu i sposobu wywierania tego wpływu, oraz co do sposobu wykonania przedsięwzięcia określa rozporządzenie wykonawcze z dnia 19. grudnia 1900 Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 19. z roku 1901.

§. 6.

Co do konserwacyi wykonanych robót obowiązywać będzie postanowienie §. 6. ustawy z dnia 26. sierpnia 1900 Dz. u. kraj. Nr. 88.

§. 7.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa.

Ustawa

z dnia o podwyższeniu prawego wału nadwiślańskiego między Podgórzem a Niepołomicami.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z W. Ks. Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

§. 1.

Podwyższenie prawego wału nadwiślańskiego między Podgórzem a Niepołomicami wraz z podwyższeniem i przedłużeniem obustronnych wałów na potokach Srawie, Drwinie, Zabawie i Podłężówce ma być wykonane jako przedsiębiorstwo spółki wodnej związanej w myśl §. 4. ustawy z dnia 19. października 1892 Dz. u. kr. Nr. 77. subwencyonowane z funduszu krajowego.

§. 2.

Za podstawę techniczną tego obwałowania służyć ma projekt Wydziału krajowego z roku 1907, który preliniuje kosztą robót na 1,000.000 koron.

Wydział krajowy zostaje jednak upoważnionym do poczynienia zmian w tym projekcie w porozumieniu z Administracją państwa w granicach powyższej sumy kosztorysowej.

§. 3.

Koszta budowy włącznie z wydatkami na utrzymanie w czasie budowy i kosztami zarządu pokryte będą z mającego się w tym celu utworzyć funduszu budowy.

Do pokrycia tych kosztów mają się przyczynić:

a) fundusz krajowy bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent preliniowanych kosztów;

b) państwowy fundusz melioracyjny z zastrzeżeniem konstytucyjnego zezwolenia w myśl §. 6. ustępu 2, i §. 4. ustępu 2 a) ustawy z dnia 30. czerwca 1884 Dz. u. p. Nr. 116. takimże bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent kosztów;

c) zawiązana na podstawie ustawy z dnia 19. października 1892 Dz. u. kr. Nr. 77. spółka wodna datkiem w wysokości dziesięciu procent kosztów.

§. 4.

Czas budowy, tudzież wysokość i termin płatności corocznych rat datków kraju, państwa i spółki wodnej oznaczy Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 5.

Wykonanie robót, oraz zarząd funduszu budowy obejmie Wydział krajowy.

Administracyi państwa, podobnie jak i spółce wodnej, zastrzega się odpowiedni wpływ na tok spraw technicznych i ekonomicznych przedsiębiorstwa.

Bliższe szczegóły co do zakresu i sposobu wywierania tego wpływu, oraz co do sposobu wykonania przedsiębiorstwa określa rozporządzenie wykonawcze z dnia 19. października 1893 Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 70.

§. 6.

Co do konserwacyi wykonanych robót obowiązywać będzie postanowienie §. 6. ustawy z dnia 19. października 1892 Dz. u. kraj. Nr. 77.

§. 7.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa.

II. Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sejm wzywa c. k. Rząd, aby w myśl przyrzeczenia danego w odezwie c. k. Prezydium Namiestnictwa we Lwowie z dnia 29. września 1903 l. 10.792/Pr. oraz kilkakrotnych urzędowych oświadczeń byłego c. k. Prezydenta ministrów JE. Dra Körbera przeprowadził jak najszybciej zabezpieczenie od powodzi lewego brzegu Wisły od klasztoru Zwierzynieckiego do stacyi kolejowej w Grzegórkach i prawego brzegu Wisły od pieców wa-

piennych w Dębnikach do mostu kolei państwowej w Podgórzu. a to na koszt państwowej dotacyi wodnej i państwowego funduszu kanałowego.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. Skołyśzewski. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Skołyśzewski.

P. Skołyśzewski. Wysoki Sejmie!

Sprawa powyższem sprawozdaniem objęta stanowi jedną kartę austriackiego szlendryanu, pod którym gospodarza czynność naszego kraju niezmiernie cierpi.

Przed laty kilku p. Kozłowski w swoim, jak, zwykle nadzwyczaj rzeczowym i wyczerpującem sprawozdaniu określił nadzwyczaj trafne postępowanie naszych władz w sprawach wodnych.

Mianowicie powiedział on: „Jakoż można tu wymagać jakiejś myśli przewodniej, jak można spodziewać się przedkiego załatwienia sprawy, jeżeli rzeczy wymagające jak najbardziej centralistycznego załatwienia rozbite są na kilka poszczególnych grup nie mających ze sobą pośredniej łączności“.

Weźmy np. sprawę wodną.

Gorną część potoku zabudowuje ministerium rolnictwa, środkową ministerium handlu, dalszą ministerium spraw wewnętrznych a nad tem wszystkim, jak zeszłego roku powiedział p. Kozłowski, cięży nadzwyczaj ciężka dłoń ministra finansów.

Jakże wobec podobnego ugrupowania stosunków można spodziewać się, żeby jakieś sprawy, choćby jak najbardziej pilne, jak największy interes dla ludności mające, mogły być szybko załatwione.

I trwało to do r. 1903, w którym szalona powódź, jakiej okolice nasze nie pamiętają, wyrządziła w miliony idące straty i wykazała, że roboty regulacyjne wykonane kosztem kraju, rządu i stron interesowanych były przeprowadzone w ten sposób, że wysokość wałów okazała się w stosunku do wysokości wody za niską i woda przez wał się przelała. Ludność ze swej strony zrobiła to, co mogła, płaciła przy groszu podatkowym część na pokrycie kosztów budowy a mimo to poniosła znaczne straty.

Pod wpływem tych wypadków przy-

szedł Wydział krajowy z projektem podwyższenia wałów Wisły do poziomu wody z r. 1813. Ponieważ sprawa ta wymagała subwencyi rządu, musiała być załatwiona przez władze centralne, spór z niemi trwa od lat trzech, robota cała spoczywa, ludność narażona jest ciągle na grozę wylewu a mimo to sprawa się naprzód ruszyć nie może i dziwnem prawie się wydaje, że jakoś natura w tym wypadku zechciała czekać na spór, który się toczył między Wydziałem krajowym z jednej a c. k. Namiestnictwem z drugiej strony. Swego czasu poseł Kolischer odpowiadając o ile mi się zdaje na przemówienie p. Oleśnickiego, nadzwyczaj trafne wypowiedział zdanie również w tym samym kierunku, że przecież dziwić się nie można, że roboty regulacyjne tak leniwym postępują krokiem, bo woda nie zna rozmaitych „Amtsgeheimnisse“, rozmaitych biur ministerjalnych, nie czeka na referenta, któremu się podoba sprawę, dopiero w takim a takim czasie załatwić — ona zna inne prawa i do nich tylko się stosuje, i jeżeli, jak w danej sprawie robota regulacyjna zamiast kosztować 200.000 koron, drogą targu kosztuje 100.000 koron, zamiast być rozłożoną na 10 lat, rozkłada się na lat 20, to dziwić się nie można, że nie będąc wykonaną tak jak ma być wykonaną, wskutek nadzwyczajnych klęsk, wylewów itd. systematycznie bywa burzoną i psuje się, tak że potem znowu potrzeba przerabiać projekta i t. d.

Wskutek tego roboty regulacyjne w wielu okolicach np. nad brzegami Soły zamiast przynieść korzyść, wyrządzają straty i tu przedstawia się dla nas poważne zdanie. Powinniśmy całą forszą dążyć do tego, żeby ten szlendryan ustał. Tu trzeba przebudowy stosunków jednych władz do drugich, bo dopóki te spory między niemi istnieć będą, popóki jedne i te same sprawy będą należały do różnych referatów, którzy będą się wzajemnie zwalczali, a potem znowu będą jakiejś naczelnej władzy do rozstrzygnięcia oddawane, dopóki będzie istniała ciąгла możność zmiany zapatrywań co do tego, czy dany bieg rzeki należy do biegu górnego czy nie, czy strony interresowane powinny płacić udział na przeprowadzenie budowy czy nie, póki będzie istniało takie rozstrzelenie się jednej z czynności na kilka władz, dopóty nie będzie porządku.

Tu wyrażę z jednej strony zadowolenie, że w ten sposób rzecz posunie się

naprzód prawdopodobnie — bo u nas wszystko jest tylko prawdopodobne, wszak i ta jako zależna od rządu jest tylko prawdopodobną, bo kto wie czy w tym wypadku rząd okaże się przekonany argumentami Wydziału krajowego względnie Sejmowi. Z drugiej jednak strony muszę wypowiedzieć moje niezadowolenie, że jakkolwiek Wydział krajowy a później Sejm w r. 1903 wobec ogromu klęski, jaka ludność spotkała, pragnął robotę tę przeprowadzić na wyłączny koszt kraju i rządu, mimo to ludność, która już raz na ten cel płaciła, będzie się musiała przyczyniać w 10% do kosztów. Więcej argumentów szczegółowych przytaczać nie będę; przytoczyłem je obszernie przed laty dwoma, kiedy wraz z obecnym zastępcą referenta p. Maryewskim uradowałem o przyspieszenie tej sprawy.

Obecnie chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz, która bezpośrednio się łączy z tą sprawą, mianowicie na sprawę budowy drugiego mostu między Krakowem a Podgórzem. Sprawa ta została już również wszechstronnie oświetlona, potrzebę tej budowy uznano i to nietylko z tego względu, że z jednej strony mamy miasto Kraków, które razem z gminami podmiejskimi liczy przeszło 100.000 mieszkańców, a z drugiej strony Podgórze, które wraz ze swoimi gminami liczy do 30.000 mieszkańców, ale że i jedna i druga strona komunikacji między obu brzegami rzeki koniecznie potrzebuje, most zaś obecny jest drewniany, bardzo często musi się go naprawiać, przez co następuje taki zastój w ruchu, że furmanki w dniach, zwłaszcza targowych nieraz całymi godzinami przed mostem stać muszą, a dzieje się to na najbardziej ożywionych częściach obu miast: w Krakowie na Stradomiu, w Podgórzu na ul. Krakowskiej.

Wobec tego uznano potrzebę drugiego mostu, lecz ponieważ nie rozstrzygnięto jeszcze z jednej strony sprawy niwelety wałów a z drugiej sprawy murów bulwarowych, niema jeszcze ustalonej wysokości murów ochronnych i nie można przystąpić do budowy mostu. Prawdopodobnie sprawa ta w roku bieżącym zostanie wreszcie załatwiona i budowie drugiego mostu nic już nie będzie stało na przeszkodzie.

Wobec tego ośmieliłem się postawić rezolucję:

Wzywa się c. k. rząd, aby w roku

bieżącym przystąpił do budowy drugiego mostu łączącego Kraków z Podgórzem w miejscu pierwotnie projektowanym“.

Co się tyczy samego punktu drugiego, to jakkolwiek treść jego byłaby w zwykłych normalnych warunkach prawie zupełnie zrozumiała, jednak gdy weźmiemy pod uwagę, że nasze obawy spowodowane tymi warunkami mogą być zupełnie uzasadnione, pożądane byłoby zatem, żeby w ust. 2. w wierszu 4-tym zamiast słów „przeprowadził jak najrychlej zabezpieczenie“ włożyć słowa „w roku bieżącym rozpoczął roboty zdążające do zabezpieczenia“.

Chodzi bowiem o to, żeby cały możliwy nacisk wywrzeć w tym celu, żeby roboty nie były przedłużane, gdyż rzeczywiście istnieje w każdym roku ogromna obawa znacznych strat. Obawa ta odnosi się zwłaszcza do obecnego roku, w którym mamy takie szalone nagromadzenie śniegu w górach, i jeżeli tylko po owym niebывale długotrwałym mrozie słońce goręcej zaświeci, mogą nastąpić takie roztopy, że powódź będzie nieunikniona. Dałby Bóg, żeby się moja obawa nie spełniła, ale być może, że przewyższy wszystkie znane dotychczas powodzie.

Byłem niedawno w górach i widziałem, że w niektórych miejscach i to nie w dolnych, gdzie śnieg zostaje zwykle grubszą warstwą wiatrami wzdęty ale na grzbietach górskich są przestrzenie pokryte śnieżną warstwą na przeszło 2 metry wysoką. Jeżeli się przytem weźmie na uwagę tę ogromną ilość opadów, które zasilają nasze górskie rzeki, obawy znaczniejszych powodzi tego roku są bardzo uzasadnione. Temu wprawdzie jnż teraz zapobiedz się nie da, bo wskutek szlendrianu biurokratycznego robota przedłużyła się o 3 lata, ale naszym obowiązkiem jest wywrzeć nacisk w tym kierunku, żeby niepotrzebna dalsza zwłoka została usunięta, i w tym też kierunku zmierza moja dodatkowa rezolucya i poprawka.

Marszałek. Kto popiera rezolucję p. Skołyszewskiego, zechce rękę podnieść. (*Dostateczna ilość*). Jest poparta. Kto popiera poprawkę posła Skołyszewskiego, zechce rękę podnieść. (*Dostateczna ilość*). Jest poparta.

Głos ma p. ks. Szponder.

(*Głosy:* Niema go).

Głos ma p. Kozłowski.

P. Kozłowski. Wysoka Izbo!

Poprzedni mówca wypowiedział wiele uwag zupełnie słusznych. Nie myślę zaprzeczać, że w przeszłości na polu regulacji rzek wiele popełniono błędów, lecz wielka część winy spada na władze centralne, które zbyt skąpo asygnowały na ten cel fundusze i ingerencją swoją robót regulacyjnych nie ułatwiały. Obecnie organizacja odnośnych władz krajowych przedstawia już pewien postęp a chociaż i teraz zdarzają się niekiedy błędy, muszę powiedzieć, że rzecz jest na drodze do polepszenia. Przedewszystkiem na mocy nowej organizacji, regulacja dorzecza jednej rzeki jest skoncentrowana w rękę jednego inżyniera i ten jest za nie odpowiedzialny. Dalej: Wydział krajowy i Namiestnictwo wstąpiły na drogę ustnego porozumiewania się i o ile mi wiadomo już w kilku przedmiotach taka ustna konferencja się odbyła; mamy też nadzieję, że takie konferencje i dalej odbywać się będą, przez co uniknie się straty czasu na wymianę pism. Chociaż w większej części wypadków Wydział krajowy miał niezaprzeczenie słuszność, spory te jednak przyczyniały się do opóźnienia sprawy i ustna wymiana zdań byłaby się z pewnością przyczyniła do szybszego usunięcia spornych punktów.

Pod jednym względem pragnąłbym, ażeby przystępując do dzieła regulacji rzek, zużytkowano doświadczenia w innych krajach czynione. Mianowicie co się dotyczy regulacji rzek stwierdziły rzeczono doświadczenia, że niema tu ogólnych reguł dla wszystkich rzek, bo tak jak każdy człowiek ma swoją naturę, tak samo ma swoją indywidualną naturę i każda rzeka. We Francji nie zastosowuje się też wszędzie ogólnych jednych i tych samych reguł, ale bada się naturę każdej rzeki, bada się to, co się nazywało regimem d' une riviere i według tego stwarza się prawidła regulacyjne. U nas niekiedy sprawy regulacji dotyczące były zbyt jednolicie traktowane, niedostatecznie bowiem uwzględniano, że inaczej reguluje się Dunajec, inaczej Dniestr, inaczej Wisłę, bo te trzy rzeki mają zupełnie odrębną naturę.

O ile jest wielki postęp w organizacji władz krajowych, która została na podstawie zasad zaleconych przez komisję wodną Sejmu wypracowaną, o tyle ze smutkiem trzeba powiedzieć, że wszelkie urgensy tak z Sejmu jak z przybożnej Rady wodnej przy ministerstwie

we Wiedniu, jak i Koła polskiego, są zupełnie bezskuteczne, ażeby doprowadzić do zmiany organizacji władz centralnych i że każda sprawa musi przechodzić przez cztery ministerstwa, a jak słusznie poprzedni mówca zaznaczył, woda nie jest żywiołem dość cierpliwym, aż czekać aż referenci poszczególnych ministerstw różnice między sobą wyrównają.

Zmianę organizacji władz centralnych przy sprawozdaniu nad drogami wodnymi będziemy ponownie urgować, i muszę powiedzieć, że już teraz są skutki niepożądane, mianowicie tak ubolewania godny skutek, jak opóźnienie załatwienia generalnego programu regulacji. Jest bowiem faktem — rzecz nie do uwierzenia — faktem, który — muszę to powiedzieć — mnie w wysokim stopniu gorszy, że jeneralny plan regulacji rzek ustawą z roku 1901 objętych, dziś po pięciu latach i sześciu miesiącach głównie z winy władz centralnych dotychczas nie jest zatwierdzony.

Mam nadzieję, że jeżeli się dokładnie zbada naturę poszczególnych rzek, jeżeli, jak to mówi projekt, który niebawem będzie referowany, połączy się regulację biegów dolnych i średnich z regulacją biegów górnych, a zarazem ze zalesieniem, które tu jest bardzo ważnym czynnikiem, to wówczas w niedalekiej przyszłości te ujemne strony, które słusznie podnosił poprzedni mówca, będą usunięte.

(*Brawa.*)

P. Czecz. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Czecz.

P. Czecz. Wysoki Sejmie!

Bardzo słusznie podniósł tu p. Kozłowski, że Rząd zmienił sposób traktowania i zamiast długo trwających pism wprowadził konferencje ustne.

Ta droga powinna by doprowadzić do szybszego załatwiania, jednak konferencje nie powinny zawierać takie siurpryzy, jakie ostatnia n. p. nam przyniosła. Wszyscy staliśmy na stanowisku, że sprawa obwałowania prawego i lewego brzegu Wisły jest co się dotyczy strony finansowej załatwioną wobec oświadczenia prezydium namiestnictwa i JE. p. Körbera.

Dnia 12. lutego odbyła się konferencja w łonie ministerstwa handlu i wtedy jako novum przedstawiono nam, że koszta połączone z tem ubezpieczeniem będzie ponosił fundusz melioracyjny w wy-

sokości 50% i że muszą się potem interesowani pewnym procentem jeszcze do tego przyczyniać.

To było novum, nikt na to nie był przygotowanym i zdaje mi się, że konferencja wtedy unisono odpowiedziała, że jeśli ma być wprowadzone przyczynianie się stron i funduszu melioracyjnego, który do tego zupełnie nie jest powołany, bo on ma tylko cel podniesienia kultury rolnej, to możemy znów patrzeć kilka lat aż ta sprawa będzie załatwioną.

Nie mówię już o tym psychicznym stanie ludności po prawym i lewym brzegu Wisły, bo każde podniesienie się wody wywołuje u niej stan gorączkowy, do pewnego stopnia, zdaje mi się, usprawiedliwiony, bo przypominę Panom klęskę z roku 1903, a nikt nie może sobie życzyć, żeby go takie nieszczęście ponownie spotkało.

Co się tyczy współdziałania dwu władz, to tu bardzo pouczającym jest przykład tej niewielkiej dziury, która powstała w roku 1903 w wale pod Płaszowem, który przerwany został. Faktycznie trzeba było szukać tej władzy, która by się była zajęła naprawą danego wału.

Nareszcie muszę to przyznać, że po wielu krokach Namiestnictwo ostatecznie raczyło tę sprawę uważać jako swoją i we własnym zakresie załatwić.

Ale jest to też małą ilustracją do tego, co się w tych sprawach poważnych i większych dzieje.

Pojmuję, że plany muszą być do jednego celu wniesione i że może wniesienie osobnego planu przez miasto Kraków nie było rzeczą dodatnią, ale co się tyczy sprawy finansowej, powinna być raz podjęta i załatwiona. Więc najusilniej popieram ustęp drugi wniosków, który jest rezolucją, ażeby przeciw raz ta sprawa została przeprowadzona i żeby dała ludności mieszkającej w okolicach Krakowa i Podgórze zabezpieczenie, że będzie co do mienia i życia swego zabezpieczoną.

Marszałek. Czy żąda kto jeszcze głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Wysocka Izbo!

Do przemówień pp. Skołyżewskiego, Kozłowskiego i Czeczka nic nie mam

ze swej strony do dodania, jak powtórzyć te żądania, wykazać te ujemne strony władz przystępujących do regulacji rzek, o których oni mówili. Stojąc na tej samej podstawie, co ci Panowie, muszę upraszać Wys. Izbę o jak najspieszniejsze przyjęcie tej ustawy z tego powodu, aby ludność mieszkająca w Krakowie, Podgórze i okolicy zabezpieczyć po szkodach, jakie poniosła ta okolica w r. 1903.

Milionowe szkody te dotąd nie zostały powetowane. Chociaż ustawa niniejsza nakłada na adjacentów może nie usprawiedliwione ciężary, to jednak w imieniu interesu, ażeby sprawa jak najprędzej do skutku przyszła, muszę prosić o przyjęcie ustawy w mowie będącej.

Co się tyczy rezolucji p. Skołyżewskiego pod względem przyspieszenia budowy mostu w górnej części Wisły, to w zupełności zgadzam się, bo jeżeli Rząd nie przystąpiłby do obwałowania górnej części Wisły, nietylko nie zmniejszyłby skutków powodzi, ale zwiększył je, bo każdy zrozumie, że jeżeli dolna część będzie obwałowana i w toku obwałowania górnej cała masa wody musiałaby pozostać w Podgórze i okolicy i Krakowie i utworzyć jedno jezioro.

Co się tyczy drugiej rezolucji wzywającej Rząd do wystawienia mostu do Podgórze i Krakowa, to jest to rzecz zupełnie usprawiedliwiona. Obecny most był wybudowany przed kilkunastu laty, kiedy jedno miasto liczyło 40.000 a drugie 2.000 mieszkańców. Dziś Kraków liczy 100.000 a Podgórze 25.000 mieszkańców, a most jest już dziś tak zdezolowany, tak niepraktyczny, wązki i poprostu nadgniły, że co parę lat musi jego rekonstrukcja następować. W czasie tej rekonstrukcji ruch jest prawie wstrzymany, bo całymi godzinami setki fur jadących na targi krakowskie czeka swej kolei; aby się do Krakowa dostać. Na przypadek katastrofy, gdyby most spłonął, bo jest drewniany, albo zawałił się z powodu nadgnitej konstrukcji, komunikacja Krakowa z Galicyą, z Podgórzem, byłaby prawie zupełnie przerwana.

Sprawa budowy tego mostu wlecze się od kilku lat i dotąd do budowy nie przystąpiono, gdyż stwierdzono, że dotąd nie jest ustalona trasa kanałowa ani wysokość wałów ochronnych.

Ponieważ tak jeden jak i drugi pówód usunięty został, sędzę że Rząd w roku bieżącym do budowy tego mostu przystąpić może.

Marszałek. Przystępujemy do rozprawy szczegółowej. Do punktu pierwszego wniosku są trzy ustawy. Proszę o odczytanie tych ustaw.

Sprawozdawca p. **Maryewski** (czyta):

Ustawa

z dnia o obwałowaniu lewego brzegu Wisły od stacji kolejowej w Grzegórkach do ujścia Białuchy.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

§. 1.

Obwałowanie lewego brzegu Wisły od stacji kolejowej w Grzegórkach do ujścia Białuchy ma być wykonane jako przedsięwzięcie interesowanych gmin Kraków, Grzegórzki i Dąbie, subwencyonowane z funduszu krajowego.

§. 2.

Za podstawę techniczną tego obwałowania służyć ma projekt Wydziału krajowego z r. 1907, który preliminuje koszta robót na 400.000 koron.

Wydział krajowy zostaje jednak upoważniony do poczynienia zmian w tym projekcie w porozumieniu z Administracją państwa w granicach powyższej sumy kosztorysowej.

§. 3.

Koszta budowy wraz z wydatkami na utrzymanie w czasie budowy i kosztami zarządu pokryte będą z mającego się w tym celu utworzyć funduszu budowy.

Do pokrycia tych kosztów mają się przyczynić:

a) fundusz krajowy bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu siedmiu i pół procent preliminowanych kosztów;

b) państwowy fundusz melioracyjny w myśl §. 6. ustępu 2. i §. 4. ustępu 2a) ustawy z dnia 30. czerwca 1884 Dz. u. p. Nr. 116. bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu siedmiu i pół procent kosztów z zastrzeżeniem konstytucyjnego zezwolenia.

c) interesowane gminy Kraków,

Grzegórzki i Dąbie datkiem konkurencyjnym w wysokości pięciu procent kosztów budowy.

Co do rozdziału datku konkurencyjnego na poszczególne gminy, ma być zawartą przez te gminny umowa. Gdyby między interesowanymi gminami nie przyszło do skutku porozumienie co do rozdziału datku konkurencyjnego, przeprowadzi ten rozdział Wydział krajowy.

Gminom konkurującym zastrzeżenie prawo ściągnięcia przypadających na nie datków z właścicieli interesowanych nieruchomości i zakładów, a to po myśli §. 66. krajowej ustawy wodnej z dnia 14. marca 1875, Dz. ust. kr. Nr. 38 według wartości tych nieruchomości i zakładów, które od wylewu mają być ochronione.

§. 4.

Termin rozpoczęcia robót i czas trwania budowy, tudzież wysokość i terminu płatności corocznych rat datków kraju, państwa i gmin interesowanych oznaczy Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 5.

Dla utrzymania wykonanych robót ma być utworzony oddzielny fundusz.

Fundusz ten składać się będzie:

1. z dochodów uzyskanych z wydzierżawiania wałów ochronnych i rowów materyalowych;

2. z grzywien nakładanych za przekroczenia wodne przy tem przedsięwzięciu w myśl Art. I. ustawy z dnia 4. stycznia 1903 Dz. u. kr. Nr. 12;

3. z corocznych datków kraju i gmin interesowanych.

Dalsze postanowienia co do wysokości datków kraju i prestatyj konkurencyjnych na konserwację, organizacji obrony grobel i innych zarządzeń potrzebnych dla utrzymania wykonanych budowli wydane zostaną w drodze ustawodawstwa krajowego.

§. 6.

Wykonanie robót, oraz zarząd funduszu budowlanego i konserwacyjnego obejmie Wydział krajowy.

Sposób wykonania przedsięwzięcia i ostateczny kosztorys oznaczyć ma Wydział krajowy w porozumieniu z Namiest-

nictwem, któremu podobnie jak i gminom interesowanym przyznany będzie wpływ odpowiedni na tok spraw technicznych i ekonomicznych przedsiębiorstwa.

Bliższe szczegóły co do zakresu i sposobu wywierania tego wpływu, oraz co do ewentualnego bezpośredniego współdziałania państwowych organów technicznych przy wykonaniu tego przedsiębiorstwa określi rozporządzenie wykonawcze, które ułoży Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 7.

Datki interesowanych gmin tak na budowę, jak i na konserwację mają być ściągane jako dodatki do podatków bezpośrednich wraz z państwowymi podatkami przez właściwe urzędy podatkowe w ten sam sposób, jak podatki i wpłacane do kasy Wydziału krajowego.

§. 8.

Wysokość procentu dodatków, jakie corocznie uiszczają mają interesowane gminy w myśl §. 7. tej ustawy, ustanowi Wydział krajowy w porozumieniu z Namiestnictwem.

§. 9.

Czasowe wstrzymanie ściągania datków wymienionych w §. 7. tej ustawy w poszczególnych, lub wszystkich gminach interesowanych może nastąpić tylko za zezwoleniem Wydziału krajowego.

§. 10.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Wnoszę przyjęcie tej ustawy en bloc.

Marszałek. Jest wniosek przyjęcia tej ustawy en bloc. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto ten wniosek przyjmuje, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Kto przyjmuje tę ustawę en bloc, zechce rękę podnieść (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Wnoszę przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

Marszałek. Jet wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Kto przyjmuje ustawę w trzecim czytaniu bez czytania, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Maryewski** (*czyta*).

Ustawa

z dnia o podwyższeniu lewego wału nadwiślańskiego od ujścia Białuchy do granicy państwa.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

§. 1.

Podwyższenie lewego wału nadwiślańskiego od ujścia Białuchy do granicy państwa wraz z podwyższeniem lewego wału Białuchy, obustronnych wałów Dłubni i prawego wału potoku Kościelnickiego ma być wykonane jako przedsiębiorstwo spółki wodnej zawiązanej w myśl §. 4. ustawy z dnia 26. sierpnia 1900 Dz. u. kraj. Nr. 88. subwencyonowane z funduszu krajowego.

§. 2.

Za podstawę techniczną tego obwałowania służyć ma projekt Wydziału krajowego z roku 1907, który preliminuje kosztą robót na 800.000 koron.

Wydział krajowy zostaje jednak upoważnionym do poczynienia zmian w tym projekcie w porozumieniu z Administracją państwa w granicach powyższej sumy kosztorysowej.

§. 3.

Koszta budowy włącznie z wydatkami na utrzymanie w czasie budowy i kosztami zarządu pokryte będą z mającego się w tym celu utworzyć funduszu budowy.

Do pokrycia tych kosztów mają się przyczynić:

a) fundusz krajowy bezzwrotnym

zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent prelimitowanych kosztów;

b) państwowy fundusz melioracyjny z zastrzeżeniem konstytucyjnego zezwolenia w myśl §. 6. ustępu 2. i §. 4. ustępu 2 a) ustawy z dnia 30. czerwca 1884 Dz. u. p. Nr. 116. bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent kosztów;

c) zawiązana na podstawie ustawy z 26. sierpnia 1900 Dz. u. kraj. Nr. 88. spółka wodna datkiem w wysokości dziesięciu procent.

§. 4.

Czas budowy, tudzież wysokość i termin płatności corocznych rat datków kraju, państwa i spółki wodnej oznaczy Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 5.

Wykonanie robót, oraz zarząd funduszu budowy obejmie Wydział krajowy.

Administracyi państwa podobnie jak i spółce wodnej zastrzega się odpowiedni wpływ na tok spraw technicznych i ekonomicznych przedsiębiorstwa.

Blizsze szczegóły co do zakresu i sposobu wywierania tego wpływu, oraz co do sposobu wykonania przedsiębiorstwa określa rozporządzenie wykonawcze z dnia 19. grudnia 1900 Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 19. z roku 1901.

§. 6.

Co do konserwacyi wykonanych robót obowiązywać będzie postanowienie §. 6. ustawy z dnia 26. sierpnia 1900 Dz. u. kraj. Nr. 88.

§. 7.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta. Przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Wniośszą przyjęcie tej ustawy en bloc.

Marszałek. Jest wniosek przyjęcia tej ustawy en bloc. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto ten wniosek przyjmuje, zechce

rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Kto przyjmuje tę ustawę en bloc, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Wniośszą przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

Marszałek. Jest wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Kto przyjmuje ustawę w trzecim czytaniu bez czytania, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Maryewski** (*czyta*):

Ustawa

z dnia o podwyższeniu prawego wału nadwiślańskiego między Podgórzem a Niepołomicami.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z W. Ks. Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

§. 1.

Podwyższenie prawego wału nadwiślańskiego między Podgórzem a Niepołomicami wraz z podwyższeniem i przedłużeniem obustronnych wałów na potokach Srawie, Drwinie, Zabawie i Podłężówce ma być wykonane jako przedsiębiorstwo spółki wodnej zawiązanej w myśl §. 4. ustawy z dnia 19. października 1892 Dz. u. kr. Nr. 77. subwencyonowane z funduszu krajowego.

§. 2.

Za podstawę techniczną tego obwałowania służyć ma projekt Wydziału krajowego z roku 1907, który prelimituje kosztą robót na 1,000,000 koron.

Wydział krajowy zostaje jednak upoważnionym do poczynienia zmian w tym projekcie w porozumieniu z Administracją państwa w granicach powyższej sumy kosztorysowej.

§. 3.

Koszta budowy włącznie z wydatkami na utrzymanie w czasie budowy i kosztami zarządu pokryte będą z mającego

się w tym celu utworzyć funduszu budowy.

Do pokrycia tych kosztów mają się przyczynić:

a) fundusz krajowy bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent preliminowanych kosztów;

b) państwowy fundusz melioracyjny z zastrzeżeniem konstytucyjnego zezwolenia w myśl §. 6. ustępu 2, i §. 4. ustępu 2 a) ustawy z dnia 30. czerwca 1884 Dz. u. p. Nr. 116. takimże bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości czterdziestu pięciu procent kosztów;

c) zawiązana na podstawie ustawy z dnia 19. października 1892 Dz. u. kr. Nr. 77. spółka wodna datkiem w wysokości dziesięciu procent kosztów.

§. 4.

Czas budowy, tudzież wysokość i termin płatności corocznych rat datków kraju, państwa i spółki wodnej oznaczy Wydział krajowy wspólnie z Administracją państwa.

§. 5.

Wykonanie robót, oraz zarząd funduszu budowy obejmie Wydział krajowy.

Administracji państwa, podobnie jak i spółce wodnej, zastrzega się odpowiedni wpływ na tok spraw technicznych i ekonomicznych przedsiębiorstwa.

Blizsze szczegóły co do zakresu i sposobu wywierania tego wpływu, oraz co do sposobu wykonania przedsiębiorstwa określa rozporządzenie wykonawcze z dnia 19. października 1893 Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 70.

§. 6.

Co do konserwacji wykonanych robót obowiązywać będzie postanowienie §. 6. ustawy z dnia 19. października 1892 Dz. u. kraj. Nr. 77.

§. 7.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta. Przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Wnoszę przyjęcie tej ustawy en bloc.

Marszałek. Jest wniosek przyjęcia tej ustawy en bloc. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*) Jest przyjęty. Kto przyjmuje tę ustawę en bloc, zechce rękę podnieść (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Wnoszę przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

Marszałek. Jest wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Kto przyjmuje ustawę w trzecim czytaniu bez czytania, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Proszę o odczytanie II. wniosku.

Sprawozdawca p. **Maryewski** (*czyta*):

Sejm wzywa c. k. Rząd, aby w myśl przyrzeczenia danego w odezwie c. k. Prezydium Namiestnictwa we Lwowie z dnia 29. września 1903 L. 10.792/Pr. oraz kilkakrotnych urzędowych oświadczeń byłego c. k. Prezydenta Ministrów JE. Dra Körbera przeprowadził jak najrychlej zabezpieczenie od powodzi lewego brzegu Wisły od klasztoru Zwierzynieckiego do stacji kolejowej w Grzegórkach i prawego brzegu Wisły od pieców wapiennych w Dębniakach do mostu kolei państwowej w Podgórzu a to na koszt państwowej dotacji wodnej i państwowego funduszu kanałowego.

Marszałek. Do tego wniosku jest poprawka p. Skołyśzewskiego, ażeby zamiast słów: „przeprowadził jak najrychlej“... wstawić słowa: „w roku bieżącym rozpoczął roboty zdążające do zabezpieczenia“.

Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa zamknięta, głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Maryewski.** Zgadzam się na tę poprawkę.

Marszałek. Ponieważ p. sprawozdawca przyjął poprawkę p. Skołyśzew-

skiego, zatem podaję do głosowania wnioski komisji wraz z tą poprawką.

Kto ten wniosek wraz z poprawką p. Skołyżewskiego przyjmuje, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Jest jeszcze rezolucja p. Skołyżewskiego, która opiewa:

„Wzywa się c. k. Rząd, aby w roku bieżącym przystąpił do budowy drugiego mostu łączącego Kraków z Podgórzem w miejscu pierwotnie projektowanem“.

Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu co do tej rezolucyi? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Maryewski**. Zgadzam się na tę rezolucyę.

Marszałek. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje rezolucyę p. Skołyżewskiego, na którą zgodził się p. sprawozdawca, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następny punkt porządku dziennego usuwam, ponieważ p. referent jest nieobecny na podstawie urlopu.

Następuje sprawozdanie komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych. (**Aleg. 170**).

Sprawozdawca p. **Kolischer** ma głos.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę o uwolnienie p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jet wniosek o uwolnienie p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z nim zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę p. sprawozdawcę o odczytanie wniosków komisji.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego za czas od 1. lipca 1905 do 30. listopada 1906.

2. Sejm uchyla swe uchwały z dnia 4. lipca 1901 r. i z dnia 29. października 1903 w sprawie zapewnienia budowy wąskotorowej kolei lokalnej z Podgórza na Myślenice do Lubnia.

3. Sejm uznaje ze względu na ogólne interesa kraju za potrzebne i użyteczne połączenie kolejowe o torze normalnym między Krakowem a stacją kolei państwowych Mszaną dolną na Myślenice z wyjściem bądź to ze stacji kolei państwowej Swoszowice, bądź też ze stacji kolei państwowej Wieliczka.

4. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by przeprowadził rokowania z c. k. Rządem celem zapewnienia budowy tej kolei jako lokalnej, gwarantowanej przez państwo przy odpowiednim udziale kraju i interesentów miejscowych i by zdał sprawę Sejmowi z tych rokowań na najbliższej sesyi.

5. Sejm upoważnia Wydział krajowy, by wypracował projekt generalny za zwrotem kosztów z fuduszu budowy tej kolei lokalnej i by zaliczył kosztą na ten projekt generalny z krajowego fuduszu kolejowego.

6. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby wobec notorycznie niedostatecznego wyposażenia kolei lokalnej Tarnopol - Zbaraż poczynił inwestycje konieczne do prowadzenia ruchu prawidłowego na tej linii.

Wysoki Sejmie!

Do drukowanego sprawozdania muszę pod względem formalnym dodać, że prócz wniosków, odnoszących się do budowy kolei do Myślenic, a przytoczonych w sprawozdaniu, została załatwioną przez komisję petycja m. Myślenic do l. 914 odnosząca się do tego przedmiotu.

Wysoki Sejmie!

Co do kolei lokalnych w Galicyi, muszę z tego miejsca powtórzyć, co już niejednokrotnie tu powiedziałem, i co komisja kolejowa niejednokrotnie wyraziła, że akcja odnośna, wogóle wzięwszy, powiodła się. A dowodem tego jest, że Sejm był niejednokrotnie w położeniu robić zwolnienia i na podstawie tych zwolnień nowe koleje i nowe fundusze tworzyć. Przy całej tej akcji bowiem trzeba mieć na oku następujące okoliczności:

Sejm dotychczasowemi uchwałami swemi dozwolił kredytów na dłuższy okres czasu w budżet wstawić się mających 750.000 kor., które to pieniądze miały wystarczyć, ażeby niedobór, względnie nierentowność kolei skapitalizowaną pokryć, czyli innymi słowy: gdyby kolej nic nie przynosiła, to ten fudusz wystarczyłby na spłatę fuduszu kolei.

Ponieważ koleje się powiodły, a pesymistyczne przypuszczenia, że koleje nie będą nic dla funduszu krajowego, względnie dla ich posiadacza przynosić, okazało się mylnem, był Sejm w możności 400.000 kor. zwolnić, czyli powiedzieć, że te 400.000 kor. mogą być także użyte na budowę kolei.

Pytanie zachodzi, czy dochododajność kolei jest tego rodzaju, że Sejm będzie w położeniu robić dalsze zwolnienia i na tej podstawie budować nowe koleje, lub nie? Niezawodnie z obecnego sprawozdania i z poprzednich wynika jasno, że koleje ciągle się podnoszą, w dochododajności, i że w bieżącym roku mamy pewną kwotę już zwolnioną jako superplus. Mimo to komisya kolejowa nie jest w położeniu dziś już proponować dalsze zwolnienia i dalszą akcyę krajową na tem opierać, ponieważ jest przekonana, że nie można polegać na dotychczasowych krótkich doświadczeniach, a należy wy-czekiwać złych może i gorszych lat, i dopiero na podstawie ogólnej przeciętnej zwyżki dochodów użyć jako zwolnienia.

Komisya kolejowa nie przychodzi w tej chwili z projektem, ażeby już dziś podwyższyć owe 750.000 K na kwotę wyższą, a to z powodu następującego:

Austria popełniła wobec Galicyi od przeszło 100 lat, od chwili okupacyi, bardzo wiele krzywde, i ten grzech i że koleje, te nader ważne arterye komunikacyjne, łączące najważniejsze punkta, nie budowała w odpowiedniej ilości i w odpowiednim czasie, i polityka krajowa czy na tutejszym czy na wiedeńskim parkiecie musi stać na stanowisku, że my ekspijacyi tych grzechów rządu centralnego nie możemy wziąć na kraj i że musimy się starać, ażeby koleje, które państwo budować winno, budowane były z funduszów państwowych a nie ze szczupłych funduszów krajowych.

Jeżeli to założenie stoi, to kraj nie może zwolnić państwa z jego obowiązków i przy swych szczupłych funduszach budować całej sieci kolei, które z funduszów państwowych wybudowane być powinny. Bo, gdybyśmy dziś już uchwalili pieniądze na koleje, które są wprawdzie w kraju potrzebne, które jednak w wielkiej części ma państwo wybudować, to państwo by się z tego obowiązku wyeliminowało.

Niezawodnie bowiem budowaliśmy i i budujemy dziś w Galicyi przy przyczynieniu się kraju koleje, które państwo

już dawno wybudować było powinno, bo kolej łącząca stolicę kraju z granicą drugiego państwa, to nie jest kolej lokalna, podrzędna, ale jest pierwszorzędną państwową arterya komunikacyjną.

Stanawszy na tym gruncie, musimy stać zarazem na podstawie uchwał sejmowych, wyrażonych w rezolucyach, ażeby polityka budowania kolei przez kraj była przezorną i oszczędną. Doświadczenia budowania kolei lokalnych nauczyły nas, że budowanie kilku większych kolei nagłe i równoczesne nie może być dostatecznie przez Biuro Wydziału kraj. kontrolowane, i że oszczędność i dobroć roboty przy tem cierpi. Stoję przeto na stanowisku, że obowiązkiem delegacyi galicyjskiej jest starać się we Wiedniu przy każdej sposobności o kredyty, czy to w formie kolei państwowych, czy silniejszej subwencyi na inne koleje w Galicyi, a tylko w miarę jak te fundusze z Wiednia dostaniemy, podejmować odnośną akcyę. Gdy w tej chwili prócz tych kilku małych kolei, o których mowa, tylko jedna ważniejsza jest przez Wiedeń ratyfikowana, tj. ze Lwowa do Stojanowa, i ponieważ nie tę kolej jeszcze w bież. roku pieniędzy nie potrzebujemy, plan komisyi kolejowej idzie w tym kierunku, ażeby pieniędzy względnie podwyżki 750.000 K przez Sejm uchwalić się mającej, dopiero na przyszłej sesyi zażądać.

Sprawozdaniem obecnem załatwia komisya kolejowa także sprawę kolei do Myślenic, i załatwia mojem zdaniem dosadniej i lepiej dla interesentów aniżeli była dotychczas załatwioną. Wielki postęp naszego Sprawozdania wobec dzisiejszego stanu rzeczy polega na tem, że staramy się cofać z kierunku, w jakim się szło dotychczas, tj. nie chcemy, ażeby ta kolej była złą, a byłaby taką, gdyby była, jak pierwotnie projektowano, wąskotorową. Praktyka uczy nas bowiem, że dla nas w kraju koleje wąskotorowe nie są odpowiednie, bo kolej taka, chociaż by się ruch wzmógł, niewiedzieć jak, nigdy pierwszorzędną lub choćby drugorzędną państwową stać się nie może.

Dalej, posuwamy sprawę naprzód w tym sensie, że chcemy mieć objawioną wolę Sejmu w tym kierunku, że stawia on tę kolej jako potrzebną w interesie kraju i jako kolej normalnotorową, a pozostawia osądzeniu przyszłego Sejmu oznaczenie ruty tej kolei.

Następnie, nie chcemy, aby to była kolej ślepa, kończąca się w Lubniu, ale

aby łączyła dwa ważne punkta kolei państwowych Kraków i Mszana dolna, i w ten sposób chcielibyśmy, ażeby państwo przy udziale kraju wybudowało kolej łączącą dwa bądź co bądź wielkie punkta handlowe w kraju.

Dla interesentów i okolicy byłoby wielkiem szczęściem, gdyby się powiodło akcyi naszej w Wiedniu przeprowadzić uznanie tej kolei za państwową, bo leży w naturze rzeczy, że wynikają stąd dla okolicy znaczne korzyści, które polegają nie jedynie na tem, że taryfy kolei państwowych, jako przeciętne, są równe w całym państwie i są nieskończenie niższe, jak na kolejach lokalnych, ale na tej niedość należycie ocenionej okoliczności, koźzystnej dla interesentów, że taryfy są przerachowane i przy dalszej odległości nic nie korzystają.

Stąd wynika, że jest zawsze w interesie danej okolicy dążyć do tego, żeby dostała kolej państwową, a dopiero w razie nieudania się tego rodzaju dążenia, zadowolnić się koleją lokalną. Mnie się zdaje, że istnieje obecnie w Wydziale kraj. Izba da sankcyę rezolucyom proponowanym, sprawę kolei z Krakowa do Myślenic i Mszany dolnej pchnąć naprzód i po przeprowadzeniu badań i prac wstępnych, po wypracowaniu planów, starać się przy pomocy naszej przyszłej delegacyi wiedeńskiej o to, żeby państwo tę kolej jako państwową wybudowało.

Na razie ograniczam się na tych kilku uwagach, a zastrzegam sobie głos na potem, po przeprowadzonej dyskusyi.

(Brawa i oklaski).

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta.

P. Kazimierz Lubomirski. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Kazimierz Lubomirski.

P. Kazimierz Lubomirski. Wysoka Izbo!

Nie mogę się powstrzymać, ażeby nie wyrazić słów wdzięczności p. Sprawozdawcy, który jeszcze przed ogólną dyskusyą tak wymowne słowa wypowiedział o sprawach kolejowych, poświęcając specjalną część swego przemówienia tej koleji, która mnie do pewnego stopnia swój początek zawdzięcza. Dlatego zanim przejdę do kwestyi ogólniejszych, chciałbym w paru słowach odpowiedzieć w dwóch punktach na uwagi p. Sprawozdawcy.

Powiedział mianowicie p. Sprawozdawca, że zasadą rezolucyi komisji kolejowej jest niedecydowanie dzisiaj o trasie tej kolei, lecz oddanie tej sprawy nowemu, przyszłemu Sejmowi. Ale w rezolucyi jest powiedziane, że kolej ta ma przechodzić między Krakowem a stacyą kolei państwowych Mszaną dolną na Myślenice z wyjściem bądź to ze stacyi kolei państwowej Swoszowice, bądź też ze stacyi kolei państwowej Wieliczka.

Otóż ośmielam się postawić poprawkę do tej rezolucyi, która odpowie życzeniu p. sprawozdawcy tej treści, że *(czyta)* kolej ta ma mieć wyjście bądź to ze stacyi kolei państwowej Swoszowice, bądź też ze stacyi kolei państwowej Wieliczka, albo z innego punktu, który przy wykonywaniu projektu okaże się najwłaściwszym.

Dalej podniósł p. Sprawozdawca, że intencyą komisji kolejowej było to, żeby kolej tę budowało państwo jako państwową i przy tej sposobności w bardzo wymownych słowach określił te korzyści ogromne, jakie daje danej okolicy kolej państwowa ze względu na niższość taryf kolejowych. We wnioskach jednak komisji jest wszędzie powiedziane tak n. p. w punkcie 4-tym i 5-tym, że kolej ta ma być „lokalną“, a nie państwową, a więc jest już druga sprzeczność w tem, co p. sprawozdawca mówił, a wnioskami komisji. Gdyby treść tych wniosków (4-go i 5-go) nie została zmieniona, w zasadzie wykluczonyby prawo Wydziału krajowego pertraktowania z Rządem o wybudowanie tej kolei jako państwowej. Dlatego stawiam poprawkę do tych dwóch punktów, aby tam gdzie jest mowa o tej koleji jako lokalnej, opuścić słowo „lokalnej“, względnie „jako lokalnej“, ażeby w ten sposób dać Wydziałowi krajowemu zupełnie wolną rękę w pertraktacyach jego z Rządem i ażeby ta kolej mogła być wybudowana z tem większą korzyścią dla wszystkich mieszkańców kraju i samego Krakowa, skoro to wielkie oko sieci kolejowej państwowej idącej z Krakowa do Tarnowa, Sącza i t. d. zostałyby przecięte jeszcze jedną koleją więcej.

Przepraszam, że zająłem Wysoką Izbę temi kilku sprawami szczegółowemi. I niech mi teraz wolno będzie przejść do spraw ogólniejszej natury. A zatem postęp i kultura XIX i XX wieku w przeważnej mierze na rozwoju kolei oparły się. Koleje tworząc nową organizacyę stosunków i podnosząc ją do niebywałej

doskonałości, stały się też organami odżywczymi dzisiejszej cywilizacji i tak, jak żyły ciało, przenikają one kontynenty i wyspy siecią linii silnych i potężnych już to ich odgałęzień, rozdzielających się w dalszym swoim przebiegu na coraz delikatniejsze odnogi. Odnogi te zasilają jak najdalsze zakątki organizmów krajowych o ile do cywilizowanych zaliczać się mogą. Od należytego więc i harmonijnego funkcjonowania tych organów zależy zdrowie kraju, jego ekonomiczny a zarazem i moralny postęp. Ułatwione stosunki światowe wytworzyły równocześnie tak silną emulację krajów i narodów, tak, że najmniejszy zastój w funkcjonowaniu tych organów odbija się w tej chwili na danych organizmach; konkurentom wychodzi na pożytek, a samemu krajowi na szkodę, cofając go w rozwoju o kilkanaście lat wstecz, tak, że z wielkim tylko wysiłkiem we walce z innymi konkurentami swój byt utrzymać może, tracąc już na zawsze możliwość dogonienia ich w tej szalonej naprzód gonitwie.

W poczuciu takiej odpowiedzialności brałem do ręki sprawozdanie Wydziału krajowego i komisji kolejowej o działalności jego na polu kolejnictwa w kraju. Ponieważ czasokres naszej działalności niebawem się skończy, a przedtem obowiązkiem naszym trzeba będzie zrobić rachunek sumienia i zdać sprawę z naszej działalności, nie mogłem przeto powstrzymać się od pokusy rzucenia okiem wstecz na peryod sześćcioletni i zapytania się czy do tej wielkiej włożonej na nas odpowiedzialności dorosiliśmy i czy licząc się nawet z danymi stosunkami zadanie nasze spełniliśmy. Otóż przeglądając szereg sprawozdań Wydziału krajowego, zwrócić najpierw muszę uwagę na to, że takowe wyłącznie prawie traktują o kwestyach odnoszących się specjalnie do pojedynczych kolei lokalnych i nie zawierają uwag ogólnego znaczenia w dziedzinie kolejnictwa.

Byłoby bardzo wskazaniem, wychodząc z założenia, że wszystkie części kraju powinny być równomiernie traktowane, podnieść, w jakim kierunku powinna być rozszerzoną sieć kolei państwowych, jakie okolice mogą się zadowolnić kolejami drugorzędowymi lub wąskotorowymi.

W ten sposób nie tylko rozbudziłoby się w słusznej mierze zainteresowanie Rządu, lecz także interesentów miejscowych i uniknęłoby się tego, co dziś się ogólnie dzieje, że wszystkie prawie koleje pań-

stwowe liczą się tylko ze względami strategicznymi a koleje lokalne przychodzą do skutku dzięki zabiegom pojedynczych osób lub wnioskom poselskim. Bardzo wiele kolei przyszło też do skutku wbrew interesom kraju a brak głosu tak poważnego jak Wydziału krajowego był powodem, że stało się to bez żadnej ze strony czynników krajowych opozycji.

Wspomnę choćby tylko o zbyt częstych łączeniach kolejowych z Węgrami, co w wysokim stopniu utrudnia nam konkurencję w sprzedaży naszych produktów krajowych. Głos naszej magistratury autonomicznej powinien też odnosić się do różnych potrzeb i ulepszeń kolei już istniejących, n. p. do kwestyi przyłączenia galic. części kolei północnej do Dyrekcyi w Krakowie, kwestyi używania języka polskiego w administracji kolejowej, rozszerzenia dworca osobowego w Krakowie, a towarowego we Lwowie i t. d.

Jest też całe mnóstwo kwestyj stale całe społeczeństwo obchodzących, n. p. kwestye taryfowe, tak u nas zaniedbane i znane zaledwie kilku fachowcom. W państwie takim jak Austria, gdzie różne prowincye ze szkodą drugich swój przemysł rozwinąć chcą, odgrywają kwestye taryfowe rolę niezmiernie ważną, gdyż taryfy bywają nadużywane w celach wewnętrznej polityki handlowej, zamiast cel ochronnych których zaprowadzić nie można. Ważnymi są też kwestye rozkładów jazdy, braku wagonów, który odbija się bardzo ujemnie na przemyśle i hadlu.

Powiedziawszy kilka słów o sprawach, o których sprawozdanie wspomina, pragnę przejść teraz do tych spraw, o których sprawozdanie Wydziału krajowego mówi. Kierując wzrok swój wstecz, spostrzegamy, że w kraju naszym począwszy od r. 1894 na podstawie ustawy z 17 lipca 1893, wybudowano kolei lokalnych 8 o długości 395 km. kosztem 35.5 milionów koron. Z tego pokrył kraj 21.5 mil., rząd 8.2 mil., a strony interesowane 5.8 miliona.

Kolei prywatnych z subwencją państwową wybudowano 5 linii (licząc już i Lwów-Podhajce i Złoczów Sassów) o długości 220 km. kosztem 25 milionów koron, z czego pokrył Rząd 17.5 milionów, kraj 3.2 miliona a strony 4.1 miliona. Nie licząc kolei Lwów-Podhajce i Złoczów-Sassów, które jeszcze zbudowane nie są, otrzymamy długość 77 km., z czego po-

krył rząd 4.760.000, kraj 800.000, strony 2,560.000 koron.

Cyfry wszystkie mają swoje znaczenie nie tylko absolutne, ale i względne w porównaniu z rezultatami pracy analogicznej w innych krajach.

Rzućmy n. p. okiem na Czechy. Otóż tam w tym samym czasie zbudowano kolei lokalnych 35 linii, długości 1125 km. kosztem 132 milionów, z czego pokryli: kraj 96·5 mil., Rząd 9·5 mil. a strony 26 milionów.

Prywatnych kolei z wydatną subwencją rządową wybudowano 23 linii długości 721 km. kosztem 92 mil. Z tego pokrył Rząd 63 mil., kraj 8·2 mil., strony 20·8 mil. Od Rządu uzyskano zatem w ostatnim 12-leciu w Czechach 72 milionów na cele kolejowe, a u nas 25·7 mil. względnie 12,960.000 koron po odliczeniu subwencji na koleje jeszcze nie wybudowane jak Lwów-Podhajce i Złoczów-Sassów.

Działalność na polu kolejnictwa w Czechach postępuje w tempie coraz szybszem, mimo że rentowność tamtejszych kolei nie jest zbyt wielka, a nawet dość mała z powodu, że już wszystkie okolice, w których koleje się rentowały, zostały zabudowane.

Pozostały tylko mniejsze, drugorzędne koleje, które zadowolić się muszą, że tak powiem, odpadkami z kolei główniejszych. U nas zaś koleje lokalne mają jeszcze wielkie i doniosłe zadanie do spełnienia, bo mają niejako połączyć z Europą te okolice, w których jeszcze kolei zupełnie nie ma, koleje więc w takie okolice wprowadzone nie mając konkurencji, muszą być bardzo rentownymi a dla kraju korzystnymi. Mimo to muszę zauważyć, że w pierwszych 12 latach zbudowano wprawdzie dużo kolei, ale zato w drugim peryodzie bardzo mało. Do r. 1900 wybudowano 6 linii lokalnych, a od roku 1900 do dziś zaledwie dwie o długości razem 94½ km., tj. przez 6 lat rocznie po 15·9 km., czyli około dwie mile, nie licząc przedłużenia kolei Jaworzno-Piła o długości 4 km. Wszystkie inne koleje, które w tym czasie były projektowane, powstały z inicjatywy prywatnej i przez Wydział krajowy budowane nie były.

Cyfry te są bardzo wymowne i dają dowód, jak powoli u nas prowadzono akcję budowy kolei lokalnych. Ten stan rzeczy zniewala mnie do wyrażenia moich zapa-

trywań na tę kwestyę w następujących kierunkach:

W pierwszym rządzie koniecznem jest polecenie Wydziałowi krajowemu, żeby ułożył na podstawie badań szczegółowych, wysłuchania opinii miarodajnych czynników i interesentów oraz publikacji w tej mierze ogłoszonych — program i sieć kolei lokalnych, które się mają budować w najbliższej przyszłości n. p. w najbliższym 6-ciu lub 12-leciu i to z ustanowieniem kolejnego następstwa tych projektów po sobie i z ustanowieniem sposobu budowy, z podzieleniem na typy linii główniejszych i linii o typie gospodarczym, z ustanowieniem pewnych reguł, które koleje powinny być budowane o typie więcej kosztownym, a które o typie lżejszym, mniej kosztownym.

I tak na przykład przy rozstrząsaniu kwestyi, czy pojedyncza kolej ma być budowana jako szerokotorowa czy jako wązkotorowa, rozważyć należy, jaka jest różnica kosztów budowy, jaki jej stosunek do skapitalizowanych kosztów przeładowania z kolei wąskiej na szeroką; oprócz opracowania projektu co do terenu, moglibyśmy dostać w ten sposób pewne cyfry, na podstawie których możnaby rozstrzygnąć, czy dana kolej ma być wązko — czy szerokotorowa.

Pozwolę sobie zauważyć, że w Bawarii są unormowane pewne ścisłe podstawy i regulaminy, na mocy których Wydział krajowy w pewnych wątpliwych kwestyach może decydować, w jaki sposób dana sprawa ma być załatwiona.

Wysoki Sejm niejednokrotnie dawał to polecenie Wydziałowi krajowemu, ostatni raz 20. listopada 1905 — jednakowoż w sprawozdaniu Wydziału krajowego nie ma o tem wzmianki żadnej, nie ma nawet usprawiedliwienia, dlaczego to polecenie Sejmu spełnione nie zostało.

W drugiej fazie byłoby koniecznem, by Wydział krajowy przedłożył ten program ogólny w zarysie — oznaczając początek i koniec budowy Sejmowi — któryby objawił swe zdanie. Na tej podstawie powinien Wydział krajowy mieć szereg projektów wcześniej opracowanych, w których podanąby była długość budowy, jej początek i koniec i koszt budowy.

Jest to bowiem niesłuchanie ważną rzeczą w dzisiejszej chwili, wobec naszych stosunków politycznych zmiennych i chwilowych — by Wydział krajowy miał zapas projektów, któreby w danej chwili,

przy pewnej konjunkturze politycznej można przedstawić rządowi, uzyskać na nie fundusze i wogóle wyzyskać sytuację korzystnie dla kraju.

Nieraz się zdarzało, że takiej sytuacji nie wykorzystywano i znaczne sumy pozostawiano rządowi — rząd bowiem stał na tem stanowisku, że nie daje pieniędzy na kolej, której długość i koszty nie są oznaczone.

Austria dolna ma takich projektów na lat 20 i w każdym wypadku wobec rządu z niemi występuje. W dalszym ciągu byłoby wskazane, by inicjatywa do budowania i zaopatrywania danej okolicy w kraju w kolej wychodziła nie od osób prywatnych ale od Wydziału krajowego, by Wydział krajowy miał czujne oko na to, gdzie kolej jest potrzebna, aby wezwał interesentów do finansowego współdziałania — jednakowoż by w każdej sprawie ściśle i bezwzględnie interes kraju był stawiany na pierwszym miejscu i wszystkie potrzebne i finansowe i techniczne środki były pod ręką.

W całej sprawie, jak to wyżej powiedziałem, należałoby przyjąć znacznie energiczniejsze tempo, ażeby większą ilość kolei można wybudować. Wpłynęłoby to w znacznej mierze na potaniecie kosztów pojedynczych kolei.

Bo jeżeli dziś buduje się rocznie 16 kilometrów kolei, to naturalnie cały koszt, jaki kraj łoży na biuro kolejowe, musi być podzielony przez 16, wskutek czego na każdy kilometr przypada ogromne obciążenie wynoszące około 11.000 koron.

Wydatki bowiem wynoszą za rok 1906 rubr. VIII. poz. 15—21: 88.294 K mniej zwrot od Towarzystw akcyjnych, które Wydziałowi krajowemu płacą za administrację swoich agend, wynoszący 43.494 K + 124.474 K w rubryce II-ego działu II-go pozycya 1—5 (wydatki); razem 167.968 K.

Biuro kolejowe spełnia wprawdzie jeszcze inne agendy, oprócz opieki nad projektowaniem, jednakowoż wszystkie inne wydatki prawie są przez pojedyncze koleje zwracane, tak że ostatecznie suma 167.000 K rocznie idzie na te koleje, które się buduje.

Gdy więc akcja była przyspieszona, to i koszt 1-go km. znacznieby się zmniejszyły.

Niezbędną i ważną jest rzeczą spełnienie z widocznym skutkiem polecenia

Wysokiego Sejmu z 20. listopada 1905. co do studyów nad kolejami niższego typu i to nie tylko co do budowy ale i co do sposobu prowadzenia ruchu, parku i w ogóle eksploatacyi tych kolei.

Jest to w ogóle potrzebnem i w naszym kraju koniecznem, bo dziś na kolejach drugorzędnych ruch i organizacya jest niezmiernie zaniedbana — ponieważ nasza najwyższa magistratura niedostatecznie zastanawia się nad sposobem, w jaki za granicą ruch na kolejach niższego rzędu, czy wązkotorowych, bywa prowadzony.

Dziś ogólne są skargi na powolność ruchu na tych kolejach, na długie zatrzymywanie się na stacyach, co wynika z tego, że ruch towarowy i osobowy jest złączony.

Gdyby jednakowoż nasz kraj przeszedł za śladem zagranicy, przyszedłby do tego przekonania, że należy ruch towarowy od osobowego odłączyć i że w ten sposób można ruch osobowy znacznie przyspieszyć.

Wysoki Sejm dawał w tym kierunku polecenia Wydziałowi krajowemu, jednakowoż do dziś dnia rezultatów pozytywnych co do tego w sprawozdaniu nie znajdujemy.

Najpraktyczniej dałoby się to rozdzielenie ruchu towarowego od osobowego zrobić przez wprowadzenie specjalnych wozów motorowych, które zawierają w sobie lokomotywę, pocztę i wóz osobowy — i które za granicą oddają wielkie usługi.

Ciężar takiego wozu wynosi około 24 ton, a lokomotywa przy minimalnym garniturze waży 59 ton — używając więc wozu motorowego w miejsce lokomotywy zaoszczędza się 35 ton martwego ciężaru, który ciągle musi być wożonym.

Obsługa jest też prostą — bo zamiast 2 ludzi potrzeba tylko 1-go człowieka. Przytem chyżość jest daleko znaczniejsza, bo wóz ten motorowy może na większych spadkach i mniejszych łukach poruszać się z większą szybkością.

Takie użycie wozów motorowych jest połączone z większą oszczędnością, bo według obliczeń zrobionych przez Wydział krajowy czeski i dolno austriacki wynosi koszt opału, konduktora, smarów i światła od jednego pociągo-kilometra 21 h. zaś koszt utrzymania wozu 4 hal. co razem wynosi 25 hal. na jeden pociągo-kilometr, zaś przy użyciu lokomotywy

43·3 hal. od pociągo-kilometra to jest o 43 proc. więcej.

Zdaje mi się, że w tej oszczędności znalazłoby się pokrycie na koszt zaprowadzenia tych wozów, i sposób zarazem na zwiększenie ruchu na kolejach niższorzędnych.

Nadto kolej Trzebinia-Skawce ma nadwyżkę budowlaną w kwocie 313.000 K Piła-Jaworzno 108.000 K, Delatyn-Stefanówka 100.000 K, Przeworsk-Dynów 209 tysięcy koron — oprócz tego inne koleje mają także fundusze rezerwowe — zatem nie byłoby niemożliwe, by z tych funduszy wprowadzić ulepszenia na tych kolejach.

A jest to kwestya ogólnego znaczenia, nie chodzi tutaj bowiem tylko o udogodnienia w ekspedycji towarowej i przyspieszenia jazdy, ale chodzi o opinię ogólną w kraju.

Wskutek tego niezadowolenia okolic, przez które przechodzi kolej niższego typu — rozszerzyły się w kraju naszym zapatrywania, że koleje te są do niczego. To się powtarza przy projekcie każdej kolei — wszyscy interesenci pragną, aby kolej była najwyższego typu, jak najwięcej zbliżoną do kolei państwowej, a więc i najdroższą.

Nie można się im dziwić, bo stosunki obecnie na kolejach niższorzędnych istniejące są bardzo uciążliwe i przykre.

Byłoby więc także w interesie oszczędności funduszy i rządowych i krajowych i kolejowych, aby ruch na kolejach niższorzędnych poprawić i opinię o tych kolejach u publiczności zmienić.

Biuro kolejowe wyrabia także projekty kolejowe czyto ogólne czy szczegółowe niezmiernie pomału i o ile jestem poinformowany dość znacznym kosztem, bo kosztem od 2000 do 2500 koron, podczas gdy taki projekt możnaby wykonać kosztem 1000 do 1200 koron.

Co do tej powolności przytoczę tylko jeden przykład, mianowicie w sprawozdaniu Wydziału krajowego za rok 1904. na stronie 15. czytamy, że uchwałą z 29. października 1903. Wysoki Sejm polecił wypracowanie linii Lwów-Stojanów i że projekt wstępny tej kolei był w r. 1904. ukończony a projekt szczegółowy dziś nawet nie jest ukończony, jest to dowodem, że wykonanie projektu następowało bardzo powoli.

Weźmy kolej Borysław-Stebnik. Projekt kolei tej od 10 lat jest w Wydziale

krajowym a pomimo tego dopiero obecnie kolej ta ma być zapewniona i to jeszcze, jak się obecnie pokazuje, trasa nie jest jeszcze wybrana, bo Wydział krajowy będzie się dopiero zastanawiał nad wyborem trasy i połączeniem ze sobą miast interesowanych.

Co do strony technicznej, to naturalnie wdawać się w nią nie możemy ani też zdania swego w tym kierunku nie objawiam, bo trzeba by porównać projekt każdy z terenem, co jest przy większej ilości projektów mi niemożliwem.

Ja tylko raz miałem sposobność wejść w styczność z biurem kolejowym pod względem technicznego trasowania kolei.

Mianowicie chodziło mi o to, aby dwa punkta końcowe tej kolei połączyć z koleją państwową, przez co uzyskałoby się i ruch towarowy transitoowy i dogodny ruch osobowy z korzyścią okolicy, przez którą kolej miała przechodzić.

Także i rentowność kolei byłaby zapewniona i koszta byłyby mniejsze, gdyby się postarano o połączenie tych punktów końcowych w sposób najdogodniejszy, t. j. w linii najkrótszej, aby właśnie przez krótkość linii zapewnić duży transport towarów, które dotąd musiały być obwożone dookoła.

Zwyczajnie, jak się linie projektuje, bierze się do ręki kartę sztabu generalnego o podziałce 1:75.000, szuka się połączenia najpraktyczniejszego a później na gruncie ogląda się wszystkie punkty, które mają służyć za przejście.

W tym jednak wypadku Wydział krajowy tego nie zrobił, Wydział krajowy tego nie zrozumiał, lecz apodyktycznie rozstrzygnął, że kolej ma iść od tego punktu do tego, w takim a takim kierunku i tak kazał projekt wypracować.

Z tego wynika, że projekt przez Wydział krajowy przedstawiony, że projekt, na którego podstawie komisya kolejowa przedstawia Wysokiej Izbie wnioski do uchwały, opiera się na trasie, która jest o mniej więcej 10 klm. niepotrzebnie za długa, która ma spadki 25 pro mille, która uniemożliwia ruch transitoowy i w środku tunel 1/2 klm. długi, podczas gdy już sama przyroda łaskawie wyposażyła teren w ten sposób, że można było zbudować kolej o spadku najwyżej 12 pro mille zapewniając przez to ruch towarowy i osobowy a nawet pospieszny, że można było skrócić drogę o mniej więcej 10 kilometrów, że nie trzeba było robić

tunelów, które są potrzebne przy tej przez Wydział krajowy obranej trasie, a nadto można było oszczędzić około 2 miliony koron.

Zadałem sobie pracy, aby ten projekt uchwycić, aby go wyrysować i jeżeli który z Szanownych Panów pragnie, mogę go pokazać, celem porównania go z projektem Wydziału krajowego.

Trasowanie takie przypomina mi bardzo dawny system budowania gościńców. Gdy były 2 pagórki, to prowadzono gościńiec nie przez środek najniższy lecz przez punkt najwyższy, aby armia austriacka w razie ucieczki z Galicyi nie była ostrzeliwana z obu pagórków, na których nieprzyjaciel na gromadził artylerię.

(Wesołość).

(P. Pastor. Szlachetny cel!)

W jednym z punktów sprawozdania Wydziału krajowego jest mowa o upaństwowieniu kolei Trzebinia-Skawce i Piła Jaworzno.

Jest to rzecz bardzo wskazana ze względu na uskutecznione już upaństwowienie kolei północnej, gdyż inaczej mogłaby wyniknąć konkurencja dla tych kolei a tem samem i szkoda dla kraju. Dlatego słuszną i sprawiedliwą jest rzeczą, aby te koleje były upaństwowione.

Zdaje mi się jednak, że przy tej sposobności należałoby podnieść potrzebę upaństwowienia kolei Chabówka-Zakopane, która zupełnie na to zasługuje, z powodu wielkiego swego znaczenia, z powodu trudności ruchowych, jakie dziś na tej kolei istnieją i z powodu, że jest zbudowana jako kolej główna drugiego rzędu, w której rząd ma 57% udziału.

W przyszłości, gdy droga do Zakopanego na Suchę będzie skróconą, będzie można zaprowadzić ruch pociągów pospiesznych i Zakopane zbliżyć o 1½ do 2 godzin do Krakowa.

Przechodząc do szczegółów sprawozdania chciałbym tylko kilka uwag poświęcić kwestyi formalnej. Mianowicie w zestawieniu użycia dochodów kolei lokalnych istnieje rubryka VI, która jak mi się zdaje jest zupełnie niewłaściwą, bo oblicza dochód z całej kolei w stosunku do udziału kraju, czyli stosunek całości dochodów do części kapitału inwestowanego, brak zaś rubryki wykazującej procentowo rzeczywisty zysk na udział kraju przypadający.

Zdaje mi się, że to jest nie bardzo odpowiednie, bo czytający są przez tę rubrykę VI, wprowadzenie w błąd, każdy bowiem widząc w ten sposób procent obliczony przypuszcza, że kapitał kolejowy tak dobrze się oprocentowuje.

Tymczasem zamiast obliczenia tego rodzaju należało podać rzeczywiste oprocentowanie kapitału kolejowego, które jest bardzo niskie.

Nadto rubryki X. i XII. potrzebują koniecznie uzupełnienia rubrykami procentowymi.

Przechodząc do kwestyi funduszu kolejowego podnieść muszę, że jest wielka sprzeczność między cyframi podanymi przez Wydział krajowy a rzeczywistością:

Wedle wykazu Wydziału krajowego wynosi:

1. rozporządzalna gotówka 900.000 koron.

2. renta 3156 K 76 hal. z kapitałów po r. 1968 (wykazana po potrąceniu zwolnień oznaczonych uchwałą Sejmu z dnia 13. października 1903, 700.000 kor.

3. Akcje kolei Zakopane-Chabówka 958.600 kor.

4. Procenta od zasobów za rok 1905 104.000 kor.

Razem 2,662.600 kor.

Stała rezerwa 1,000.000 kor.

Suma 3,662.600 kor.

Faktycznie zaś przedstawia się rzecz następująco:

1. rezerwa 1,000.000 K.

2. rozporządzalna gotówka 900.000 koron!

3. Procenta od zasobów z roku 1905 104.000 kor.

4. Akcje kolei Zakopane-Chabówka 958.600 kor.

5. Renta 170.000 K. skapitalizowana po koniec roku 1968 4,100.000 K.

Razem 7,062.600 K.

Potrąciwszy od tego zapotrzebowanie na pokrycie kolei Drohobycz-Stebnik i Muszyna-Krynica 1,600.000 K.

Pozostaje do dyspozycji 5,462.000 koron nie licząc dalszych zwolnień, które się zwiększają rocznie o 45.000 K.

To co tu o funduszach powiedziałem, chciałem tylko z tego względu podnieść, ażebyśmy mieli sposobność zastanowić

się, czy jest wskazane tezauryzowanie funduszu kolejowego, zamiast zainwestowanie go z korzyścią kraju w koleje — zresztą dziwić się wypada czemu ten fundusz przynosi tylko 3% bo kupując listy zastawne możnaby mieć 4%, a następnie, aby usprawiedliwić mój wniosek, którym prosiłem o wprowadzenie kolei myślenickiej na etat krajowy.

Jeżeli porównamy sumę, którą wykazał Wydział krajowy ze sumą, którą ja wykazałem, to znajdziemy różnicę o przeszło 3 miliony, która zupełnie może wystarczyć na spełnienie mojego wniosku, gdyż koszt kolei wyniesie około 6 milionów koron a zatem fundusze kolejowe wystarczą zupełnie na poparcie tej kolei w myśl mojego wniosku.

Przy tej sposobności chcę także choćby w 2 słowach dotknąć kolei myślenickiej choć czynię to niechętnie, bo nie chciałbym kwestyi, która specjalnie mnie obchodzi dotykać, ale muszę to uczynić ze względu na to, że sprawozdanie komisji kolejowej wiele o niej mówi.

Chciałbym tylko zauważyć, że pochwała, którą daje p. Sprawozdawca Wydziałowi krajowemu za postępowanie jego z tym projektem wobec Rządu z początkiem roku 1907 może być usprawiedliwioną o tyle, o ile się nie będziemy liczyć z faktami rzeczywistymi, Wydział krajowy bowiem nie z powodów, za które go p. Sprawozdawca chwali nie dopuścił do włączenia tego projektu do ostatniej ustawy państwowej, lecz z innych a mianowicie dlatego, że tego uczynić nie chciał — bo gdyby te przez p. Sprawozdawcę podane powody wstrzymywały Wydział krajowy, toby wcale projektu do Wiednia nie posłał a tymczasem Wydział krajowy wniósł projekt do Wiednia ale nie na czas, lecz o 3 miesiące za późno, kiedy sprawa była już załatwioną.

Więc nie brak upoważnienia przez Sejm, lecz nie zupełne jego wygotowanie spowodowało nie włączenie tego projektu do ustawy państwowej.

Chciałbym jeszcze kilka słów powiedzieć o projekcie kolei Borysław-Stebnik, gdyż przy tej kolei uwidoczni się najlepiej sposób traktowania spraw przez nasze biuro kolejowe.

Projekt ten już przed 10 laty zrobiony, jest od tego czasu w Wydziale krajowym.

Już w r. 1901 Wysoki Sejm uchwalił dla tego projektu znaczne sumy i rów-

nocześnie przy układach z rządem o budowę kanałów i o budowę kolei alpejskich zdobyliśmy 2,000.000 koron dla naszego kraju.

Z tych 2,000.000 kor. kolej Tarnów-Szczucin otrzymała 900.000 kor. a kolej Przeworsk-Dynów 318.000 koron a pozostała kwota 782.000 koron — która już od owej chwili przez Rząd była przeznaczona na kolej Borysław-Stebnik nie została wyzyskana.

(P. Kolischer. Jak książe będzie wybrany do parlamentu to więcej zrobi, koło polskie więcej zrobić nie mogło).

A przytem bardzo charakterystycznym było postępowanie przy trasowaniu kolei. Mianowicie między Borysławiem a Truskawcem powstał przemysł naftowy, tamtędy więc powinna była pójść linia kolejowa jako przez okolice przemysłowe, tymczasem u nas unika się okolic przemysłowych niejako jak zapowietrzonych.

Nadto muszę podnieść, że Truskawiec jest miejscem kąpielowem, zdrojowiskiem gdzie bardzo wiele ludzi jeździ dla poratowania zdrowia.

Nie trzeba i o tem zapominać, że są tam bardzo ładne pokłady galmanu i mnóstwo bardzo dobrego galmanu do wywiezienia.

Właściciele tej kopalni robili co mogli, ażeby przyspieszyć tę sprawę, ale nadaremnie — bo nie znajdowali nigdy odpowiedniej opieki u Wydziału krajowego. Fundusze od kraju i od rządu już były w r. 1901 i trzeba się było tylko wziąć energicznie do dzieła, a rzecz byłaby pomyślnie załatwiona.

Z tego wyniknęło to, że ten przemysł naftowy na przestrzeni Borysław-Truskawiec był pozbawiony kolei. Kolej tego przemysłu unika, w innym kierunku ma iść.

Nie przeczę, że dziś już za późno i dziś byłoby niesłusznem żądać budowy tej kolei, ale czyż nie było wskazaniem 6 lat przedtem sprawą tą się zająć i wspomóc przemysł naftowy nie mówiąc już o gościach, którzy muszą z Borysławia do Truskawca jeździć fiakrami.

Ale sprawa ta ma jeszcze dalszy swój ciąg. Tych 800.000 K., które nie zostały wydane i użyte na budowę kolei lokalnej, zostawały w kasie państwowej aż do chwili, kiedy rząd wystąpił tego

roku z projektem udzielenia większych funduszków na akcyę kolejnictwa.

Otóż co się pokazało? Pokazało się, że Wydział krajowy nie ma dość projektów, żeby tę akcyę objąć i żeby na to tych 800.000 K. wyzyskać, trzeba było skończyć na tem, że tych 800.000 K. rządowi się darowało i że wskutek łaskawości ministra finansów te same 800.000 K. wystąpiły jako nowa koncesya dla kraju, i zostały włączone we fundusze teraz przyznane, a więc ostatecznie — horrible dictu minister finansów zmusił Wydział krajowy do zbudowania kolei.

To są fakta pojedyncze, z których pozostawiam Wysokiemu Sejmowi wyciągnięcie wniosków, sam bowiem nie czuję się dość wymownym, ażeby objąć całość tej akcyi i przedstawić całe znaczenie takiego postępowania w obec przemysłu i rozwoju różnych części naszego kraju.

Na zakończenie pozwolę sobie postawić niektóre rezolucye, które za pozwoleniem JE. Marszałka pozwolę sobie odczytać

(czyta)

I. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby wypracował program akcyi kraju na polu kolejnictwa na przeciąg lat 12-tu i takowy przedłożył Wysokiemu Sejmowi do zatwierdzenia.

II. Aby Wydział krajowy przedstawił na najbliższej sesyi wnioski mające na celu umożliwienie Wydziałowi krajowemu wypracowanie większej ilości projektów wstępnych tak, aby takowe zawsze w biurze kolejowym z góry na program lat kilka się znajdowały.

III. W. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby traktując z Rządem o upaństwowienie kolei Trzebinia—Skawce i Piła—Jaworzno włączył do tej akcyi także kolej Chabówka—Zakopane.

Następnie chciałbym jeszcze zaproponować niektóre zmiany do wniosków 2. 3. 4 i 5, które już na wstępie mego przemówienia delikatnie zaznaczyłem.

Co do punktu 2. prosiłbym o zupełne jego usunięcie, a to z tego powodu, że nie jest wskazane, ażeby Wysoki Sejm znosił swoje uchwały z r. 1901. i 1903. bez porozumienia się z Rządem.

Na podstawie bowiem tych uchwał i związku z niemi Rząd dał tej kolei bardzo znaczne koncesye i znaczny przywilej na polu kolejnictwa.

Jeżeliby zatem skreślono te uchwały bez porozumienia się z Rządem wówczas ten cały przywilej przezeń udzielony przestanie istnieć. Kredytowanie kosztów ruchu dla 2,200.000 K.

A zdaje się, że jeżeli Wydział krajowy ma obecnie z Rządem traktować o kolej szerokotorową, to jest wskazanem, ażeby rząd mieć za rękę i powiedzieć: Rząd dał 2,200.000 K., obowiązany jest więc dać jeszcze tyle i tyle. Proponuję zatem zmianę zobowiązania na inne.

A jeżeliby Sejm sam bez porozumienia Rządu chciał usunąć te uchwały, Rząd może później powiedzieć:

Zobowiązanie nie istnieje, będziemy traktować na nowo. I kto wie, czy okazałyby się łaskawym.

W punkcie 3-cim chciałbym dodać słowa:

Na końcu „bądź też z innego punktu” który przy trasowaniu okaże się najwłaściwszym ze względu na tranzytowy ruch towarowy i osobowy“.

Przy punkcie 4-tym proponuję opuścić „jako lokalnej“ i dodać „a w razie gdyby w roku 1907 układy z Rządem nie doprowadziły do skutku aby wystąpił z wnioskami zapewnienia tej kolei jako krajowej“.

Przy punkcie 5-tym proponuję opuścić „lokalnej“ i zamiast „generalny“ napisać „generalny i szczegółowy“,

mianowicie dlatego, że wyrabianie projektu szczegółowego jest tą piłką, którą sobie Wydział krajowy będzie z Rządem rzucać i odrzucać. Jeżeli Wydział projektu szczegółowego nie zrobi, to rząd nigdy się na to nie zdecyduje, bo na projekt trzeba awansować pieniądze choć w części na niepewne — a dziwną rzeczą jest żądać od kogoś, kto ma i tak zrobić ofiarę na jakąś kolej, aby sam ryzykował fundusze na przysposobienie projektu, a jak projekt będzie zrobiony, to się da łatwiej uzyskać od Rządu fundusze na wybudowanie kolei.

Dlatego prosiłbym, żeby ów wyraz „szczeǳółowy“ był umieszczony, tak samo żeby w §. 5. był opuszczony wyraz: „lokalnej“.

Marszałek. Czy żąda jeszcze kto głosu?

P. Bojko. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Bojko.

P. Bojko. Wysoka Izbo!

Tak upragniona linia kolejowa do naszego powiatu, tak oczekiwana i obiecywana została nareszcie zrealizowana. Trudny to był poród, to prawda i szanowny sprawozdawca dzisiejszy p. Kolischer, kiedy przemawiał za utworzeniem tej linii, zdaje się zeszłego roku, powiedział bardzo słusznie, że żadna linia kolejowa w całej Austrii nie przechodziła takich szykan i takich trudności, jak właśnie linia Tarnów-Szczucin.

Strony interesowane, powiat, kraj i wogóle wszyscy interesowani złożyli się na to, ponieśli niesłychane ofiary, ciesząc się tą myślą, że i ten nadwiślański zakątek kraju nie będzie bez linii kolejowej i spodziewali się wszyscy, że to będzie dobra i wygodna rzecz, i że koszta wydane nie pójdą na marne.

Przypominano sobie słowa Chrystusa, który powiedział: „Kto prosi o chleb, nie będzie mu dany niedźwiadek“.

Tymczasem proszę Panów, w tym wypadku omal, że się tak u nas nie stało!

Kto tylko miał sposobność tą koleją jechać, przyznać musi, że w całej Galicyi takiego potworka jak ta kolej nie ma.

Słyszałem o tem, że są takie koleje, które bardzo powoli chodzą, że konduktorzy nawet bosy muszą chodzić, ale to kładę między bajki.

Ale to mogę powiedzieć, że na tej linii nieraz np. z Dąbrowy do Tarnowa często prędzej piechotą można się dostać, aniżeli tą koleją jadąc.

Proszę Panów, jeżeli Mickiewicz przybywszy do Petersburga, zobaczywszy go pierwszy raz, spytał się w swoim poemacie, kto by go mógł tak dziko zbudować, to nasza publiczność słusznie pyta się, kto właściwie był kierownikiem tej kolei, że tę drogę tak drogo opłacaną przez powiat i interesowanych, w ten sposób przeprowadził i urządził?

I przychodzą ludzie do tego przeświadczenia, że kierownictwo budowy tej linii musiało chyba umyślnie przeprowadzić ją tak, ażeby osobom interesowanym sprawić przykrość i różne niespodzianki, a funduszowi kolejowemu stratę.

Weźmy na uwagę, jakie tam np. są wagony:

Otóż te wagony są tego rodzaju, że gdyby — jak się informowałem u kondu-

ktorów — stanęło na podłodze wagonu kilku takich ludzi, jak np. szan. kolega p. Szajer, toby się zaraz ta podłoga zgięła, a może i zapadła. Musiało się więc dawać wagonom silniejszą podstawę, bo by inaczej podróżni wylatywali przez podłogę na ziemię, niby krupy z pod przetaka.

(P. Pastor. To troszkę przesadzone!)

Tak było proszę szanownego księdza kolegi.

Jakież są urządzenia w wagonach?

Oto pułki są tak małe, jak np. pułeczki na książki dla małych dziewczątek i to tak małe, że jeżeli podróżni mają jakieś tłumoczki, które w normalnym wagonie kładą się na pułkach, to na tej linii muszą je chować pod ławki, lub trzymać w ręku.

A poczekalnie, czyż to nie jest czysta ironia? Poczekalnie są tego rodzaju, że jeżeli się zbierze 10—20 pasażerów, to reszta podróżnych musi stać na dworze.

A wagony II. klasy na tej kolei są tak urządzone, że wygląda to po prostu na urąganie z publiczności, która za swoje pieniądze chce jechać drugą klasą.

Faktycznie, że lepiej już jechać na tej linii trzecią klasą, aniżeli drugą i zwykle tę klasę, niby drugą publiczność omija.

Wprawdzie mało tam jest takich osób, które jeżdżą drugą klasą, ale w każdym razie publiczność ma prawo za swoje pieniądze wymagać przecież jakichś lepszych wygód.

Teraz może najważniejsza rzecz! Jakie szyny zostały na tym torze położone? Oto są cieńsze, aniżeli na normalnotorowej kolei, pomimo, że Sejm uchwalił nam kolej normalnotorową.

Tu nas pokrzywdzono i dano nam szyny cieniutkie, szyny, na których wagony z większym ciężarem jechać wcale nie mogą.

Słyszałem — nie wiem, czy to prawda — że, gdyby były dane szyny normalnotorowe, byłaby sprawa kosztowała więcej o 5.000 fl., podczas gdy teraz, gdybyśmy chcieli mieć to, co się nam należy, tj. szyny normalne, potrzebowałibyśmy 30.000 fl.

I słusznie jeden z mowców na posiedzeniu Rady powiatowej w Dąbrowie powiedział: Gdyby nam powiedziano, że

brak jeszcze 5.000 fl. ażeby sprawa była załatwiona jak należy, to byłbym chodził po powiecie z kapeluszem i byłbym tę kwotę zebrał od pojedynczych ludzi.

Sprawozdanie komisji robi nam wprawdzie nadzieję, że wskutek silniejszego ruchu na kolei Tarnów-Szczucin weźmie się pod rozważenie sprawę zakupna nowych wagonów i trzeciej lokomotywy, ale to dopiero nadzieja, a nam bieda dziś dokucza.

Chodziły pogłoski o powiecie i była nadzieja, że od Nowego Roku wszystko się odmieni. Dziś mamy już chwała Bogu 7-go marca, a jednak stary stan rzeczy trwa dalej, mimo że wagony są liche, ale nawet i tych wagonów, jakie one są, a osobliwie towarowych, jest nieraz za mało. Takiego ruchu co prawda, nikt się nie spodziewał w naszym powiecie; — to przyznaję, ale też i nikt nie spodziewał się takich cacek, jakimi są te wagony. One są chyba dla zabawki komuś, ale nie na użytek dla publiczności.

Na jedno jeszcze uskarża się ludność i słusznie.

Mam tu na myśli zwłaszcza ludność w okolicach Brnia i Dąbrówek Breńskich parafii olesińskiej, z tej właśnie, z której jest stojący tu ks. dziekan Wilczkiewicz, a który także tu będzie o tem mówił. W tej to miejscowości z powodu budowy toru kolejowego grunta zostały gospodarzom zalane. Póki kanał Nowego Brnia nie był uregulowany, ludność tameczna musiała płacić ogromne kwoty na tę regulację, które aż wojskowo egzekwowano, potem kontenta była, że już zapłaciła, aż tu spadło na nią nowe dobrodziejstwo w postaci kolei. Jak się koleją nie cieszyć! Ale cóż, kiedy wskutek budowy toru, grunta włściańskie zostały narażone na ogromne wylewy i jakoś tak się składa, że dotychczas nie wglądnięto w tę sprawę. Był tam wprawdzie jakiś inżynier, dał jakieś problematyczne obietnice, a tymczasem ludność ponosi niezasażoną a dotkliwą szkodę.

Z tego powodu podniósłszy te zażalenia przeciw tej kolei pozwolę sobie wnieść trzy rezolucje. Mianowicie po punkcie 6-tym, byłby punkt 7-my, któryby tak brzmiał:

7. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby corychlej odłączył ruch towarowy i osobowy na kolei Tarnów-Szczucin.

Bo rzeczywiście jestto ogromną prze-

szkodą, że ci ludzie, którzy muszą jechać z towarami, są narażani na stratę czasu bardzo drogą — a co najważniejsza, nie można nigdy liczyć na połączenie od Szczucina do tych pociągów, które zmierzają do Krakowa lub do Lwowa.

I dziś jadący tamtą linią, o nic się nie martwią tyle, jak tylko, czy zjadą w Tarnowie do pociągu ku Lwowu lub Krakowu.

Zwykle się pociąg spażnia, a biedni pasażerowie muszą kilkanaście godzin stracić na marne.

Szkody z tego rodzaju wypadły dla nich są nie małe i proszę to usunąć.

Dalsze rezolucje opiewają:

(czyta):

8. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby coby prędzej sprawił na tej kolei nowe wygodniejsze wagony.

9. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby coby prędzej usunął niedogodności wypływające z zalewu pól, blisko toru tej kolei położonych.

(Brawa).

P. Męciński. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Męciński.

P. Męciński. Wysoki Sejmie!

Sprawa poruszona przez mojego poprzednika jest mi dobrze znana, bo równie jak on te same zamieszkuje okolice. W sprawie tej wpłynęły bardzo długie i wyczerpujące petycje Wydziału powiatowego w Dąbrowie wraz z memoryałem, o całej sprawie komisja w osobnym sprawozdaniu będzie miała zaszczyt zdać sprawę Wysokiej Izbie.

Że jednak przy nawale spraw bardzo ważnych i już nie o lokalnym charakterze lecz cały kraj obchodzących, mogłoby na to zabraknąć czasu, dlatego co do mnie zadowolony jestem, że ustępuję w ogólnym sprawozdaniu komisji tyczącej się kolei Tarnów-Szczucin został zamieszczony i że mój poprzednik sprawę tę poruszył.

Rzeczywiście tak jest, jak mówił p. Bojko, że po wybudowaniu tej kolei było wielu ludzi zawiedzionych w swoich nadziejach, sądzili bowiem, że kolej będzie miała wszelkie warunki i dogodności takie, jakie mają koleje główne i że wogóle nie będzie się niczem różniła od kolei pierwszorzędných.

Zapewne dobrzeby było, gdyby tak być mogło, ale niestety w całej pełni to się stać nie mogło. Kolej ta wybudowana na przestrzeni prawie 50 km kosztem 3,400.000 jest tylko koleją lokalną drugorzędną, koszta budowy wynoszą 69.000 na 1 km, podczas gdy koszta kolei głównych drugorzędnych jak np. kolei Rzeszów-Jasło wynoszą 150.000 K, a koszta kolei głównej pierwszorzędnej są o 120 procent większe.

Budująca się kolej Lwów-Podhajce ma kosztować 140.000 na 1 km; mówię tu naturalnie tylko o kosztach w terenie równym, gdyż np. kolej Lwów Sambor kosztowała 200.000 na 1 km.

(Głos: Słuchajcie! to bardzo ważne!).

I ja jako mieszkaniec tamtejszych okolic byłbym kontent, gdyby ruch wagonowy na tej kolei, cała budowa nadziemna i urządzenie stacyi było takie jak na głównych liniach, ale niestety, wygody stosują się do środków rozporządzalnych, cyfry kosztów i co do tego punktu, to chociaż i mnie się to bardzo niepodobało i zdawało mi się, że pod tym względem okolicę i mieszkańców kontrybujących ukrzywdzono, to jednak przy bliższym zbadaniu doszedłem do przekonania, że przy kosztach 69.000 na kilometr kosztowniejsze inwestycje były nie możliwe.

I była taka alternatywa, że albo kolej ta stanie kosztem 3,400.000 albo nie byłoby żadnej kolei. Większych funduszów nie było. Co do mnie wolę kolej taką jaka jest, niż żadną.

Względ jednak co do kosztów budowy i jakości samej linii nie wyklucza możliwości wytknięcia innych liczących braków, o których mówił mój poprzednik. I tak co do parku kolejowego, to wiem, dobrze, że park dla kolei głównej byłby znacznie kosztowniejszy; tak samo silniejsza nawierzchnia toru spowodowałaby zwiększenia kosztów w tej tylko rubryce na 460.000 K. A zalicza się tu tylko jakość budowy nawierzchni i parku silniejszego.

To wszystko jednak nie wyklucza niedogodności i niedokładności, jakie i przy lekkim torze miejsca mieć nie powinny.

Do tych należą w pierwszym rzędzie, że tak powiem, historyczne wagony, które po prostu są nie możliwe i wy-

wołują naprzemian śmiech i oburzenie jadącej publiczności.

Wiem ja, że wagon z bocznymi przejściami jest dwa razy droższy, a tamte wagony są bardzo tanie; to samo lokomotywy: lokomotywa o większych rozmiarach kosztuje dwa lub trzy razy tyle co lokomotywa odpowiednia dla pokonania ruchu na kolejach lokalnych o sile 250 koni, a która jednak 12 do 15 wagonów towarowych może prowadzić.

W danych warunkach znajduję, że obecnie pierwszym obowiązkiem Zarządu jest dostarczenie publiczności wagonów możliwych do użytku. Zdarzały się tam bowiem fakta ciekawe, że np. ktoś mając bilet II. klasy starał się dostać do trzeciej klasy, byle tylko uniknąć innego typu tam wprowadzonych wagonów.

Koszt kosztem, ale jak się na kolej wydaje 3,400.000 K, to trzeba wydać jeszcze 40.000 lub 50.000 K i mieć wagony dobre, zdolne do użytku możliwego w praktyce — a nietylko ładnie na rysunku wyglądające budki jak z papendeklu sklezione.

Co się tyczy ruchu tak towarowego jako też osobowego, to okazał się nie dużo większy — niżeli przypuszczano i obliczano.

Cóż więc z tego wynikło? Oto ponieważ ruch towarowy i osobowy odbywa się razem z mieszanymi pociągami jedną tam i z powrotem chodzącą lokomotywą, następują więc niesłychane spóźnienia się pociągów, bo jak zaczną na każdej stacyi — jak to się mówi po polsku — szybować kilka lub kilkanaście wozów, pociąg spóźnia się do głównej linii już nie o pół godziny np. ale o 2, 3, nawet 4 godziny. Z tego powodu ludzie unikają jazdy koleją i po dawnemu jadą kołami.

Pod tym względem, o ile jestem poinformowany w komisji kolejowej, Wydział krajowy zajął się już tą rzeczą i zrobił co było wskazane, aby złemu zaradzić. Mianowicie skomunikował się z Ministerstwem kolejowem, które zgodziło się na prowadzenie od 1. maja trzeciego pociągu osobowego. Tym sposobem, jeśli to, co mam nadzieję stanie się — ruch osobowy na tej kolei się wzmoże i publiczność będzie mogła z kolei korzystać w ruchu osobowym — co dotąd tylko w ograniczonych rozmiarach miało miejsce.

Druga kwestya także bardzo ważna dla okolicy, którą już w ogólnych słowach podniósł mój poprzednik, to jest kwestya wodna.

Muszę nadmienić, że w tym powiecie dokonywały się niedawno bardzo a bardzo znaczne i kosztowne melioracye wodne.

Istnieje tam regulacya N. Brnia, kanał Zyblikiewicza, regulacye miejscowych wód dzikich. Wszystkie te roboty kosztują krocie.

Otóż interesowani twierdzą, że skutkiem niedokładnego obserwowania danych stosunków wodnych przy trasie kolejowej spowodowane zostały szkody; miano poprzecinać niektóre miejsca, które służyły jako zapory dla wody i tym sposobem interesowani zostali na wielkie szkody narażeni.

A wydarzyć się miało nawet to, że przy ostatniej powodzi czerwcowej 1906 była woda na tych polach, na których nie bywała ongi nawet przed regulacyą.

Nie jestem technikiem, ani nie badałem tych rzeczy na miejscu, więc opinii swojej tutaj wyrazić stanowczo nie mogę, muszę jednak wierzyć tym poważnym rolnikom, którzy mówili mi: oto panie nigdy u nas wody nie bywało, a jak wał kolejowy usypali, woda nie odpływa jak powinna i wyrządza nam szkody znaczne.

I pod tym względem jest bardzo ważną rzeczą dla powiatu i interesowanych, aby jak najprędzej rzecz zbadano — i złe naprawiono.

Otóż miejscowe władze autonomiczne udały się do Wydziału krajowego, który obiecał i nie wątpię, że obietnicy dotrzyma, że z najbliższą wiosną wysle swych inżynierów z biura melioracyjnego, którzy wraz z inżynierami biura kolejowego zbadają rzecz na miejscu. A przyjdzie ta rzecz tem łatwiej do racjonalnego załatwienia, że regulacye wodne w tamtejszym powiecie nie prowadziły się dorywczo przez amatorów, ale pod kierownictwem fachowych inżynierów Wydziału krajowego.

Jestem pewny, że Wydział zrobi to, co należy, tj. zarządzi badania pod względem wodnym i mieszkańców od możliwych strat uchroni, zarządzając naprawy lub rekonstrukcyę potrzebne.

Te energiczne wystąpienia Wydziału

powiatowego tamtejszego mają źródło po pierwsze w tem, że Wydział powiatowy jako taki jest obowiązany dbać o interesy ekonomiczne i ich rozwój w powiecie, a powtóre w tem, że Rada powiatowa Dąbrowska poczyniła na rzecz tej kolei bardzo znaczne ofiary, gdyż przyjęła imieniem powiatu gwarancyę opłacania 14.500 K rocznie przez 75 lat na rzecz funduszu kolejowego, więc naturalnie tamtejsza władza autonomiczna chciałaby, aby za tę poważną ofiarę jak najwięcej powiat zyskiwał ekonomicznie, aby w możliwie najkrótszym czasie kolej rentowała się i tym sposobem, żeby powiat coprędzej zwolniony był od opłaty tak znacznej.

Z doświadczeń osiągniętych na innych kolejach mógłby powiedzieć niejednen, że to nie tak prędko nastąpi, ja jednak mam tę różową nadzieję, że może to nastąpić względnie w niedługim czasie, bowiem ruch na tej kolei jest znaczniejszy jak można było przewidywać.

Dochód z trzech miesięcy i kilkunastu dni brutto wynosił 44.000 K, a wiemy, że koleje świeżo zbudowane z początku zawsze chromają, że zawsze ruch z początku niedomaga, ale że w miarę uwzględnień miejscowych stosunków i udogodnień racjonalnej regulacyi taryf wzmaga się on. Więc nawet już z tych pierwszych trzech miesięcy wnioskuje widzimy, że roczny dochód brutto tej kolei wynosiłby około 170.000 K, a ponieważ kosztą ruchu mogłyby wynieść już najwyższej prelininując 120.000 K (dwa tysiące paręset koron na kilometr), więc już licząc na podstawie tych trzech miesięcy pierwszych otrzymalibyśmy przeszło 50.000 K, które w połowie pokryłyby raty pożyczki pierwszeństwa.

Słowem, mam nadzieję i przekonanie, że przez uregulowanie i poprawę tych wszystkich najrozmaitszych braków i uwzględnienia potrzeb lokalnych na tej kolei wzmocze się ruch bardzo znacznie i tym sposobem pokryją się nietylko raty pożyczki pierwszeństwa gwarantowane przez fundusz krajowy, ale też akcyje zakładowe wpłacone przez interesowanych i to w głównej części przez reprezentacyę powiatu i trzech miasteczek Dąbrowy, Szczucina i Żabna znajdują opocentowanie.

W tem przeto szanowny Wydział krajowy i biuro kolejowe zechcą szukać powodu i odpowiedzi, dlaczego z pewną energią, choć może nie z zupełną znajo-

mością faktycznych stosunków budowlanych kolei, tamtejsza władza autonomiczna o poprawę lub jej zdaniem potrzebne zmiany, — kołaczce.

Nie chcę Wys. Izby zajmować długo rozmaitymi szczegółami, napomknę tylko, że co do zażalenia, jakie wniesione były przez Wydział powiatowy co do ładowni na bydło (bo tam jest dość znaczny handel bydłem), porozumiało się już biuro kolejowe z namiestnictwem, które ze względów sanitarnych stawia zawsze pewne wymagania i z tego tytułu utrudnień żadnych w przyszłości nie będzie. Ponieważ w Szczucinie jest stacya graniczna, a więc i urząd cłowy a brak budynku na takowy spowodował wielkie trudności i przeszkodę dla jadących i transportów z Królestwa, przeto Wydział krajowy postanowił już wybudować dom cłowy w Szczucinie.

Pertraktacje z władzami skarbowymi są na ukończeniu, a budowa domu cłowego — jest już w preliminarzu robót uzupełniających na rok 1907.

Dla udogodnienia ruchu osobowego na tej kolei ma Wydział krajowy tam, gdzie dotąd żadnych budynków na przystankach nie ma, pobudować rodzaj werandy jakiejś, aby czekający na pociąg nie stali pod gołem niebem na deszczu lub śniegu.

Budowle te w r. 1907 mają być dokonane.

Wyrażam nadzieję i przekonanie, że Wydział krajowy wszystko zrobi, co potrzebne do udogodnienia ruchu i poprawy stosunków — i stanie się co możliwe i co potrzebne.

Przyznaję się z całą otwartością, że co do tak zwanej lekkiej i taniej budowy sam byłem mylnego mniemania, że kolej ta solidniej mogła być zbudowana.

Zbadawszy jednak rachunki budowy innych kolei — widzę — że tylko za te pieniądze, które były — taka kolej zbudowana być mogła, wedle wyjaśnień ostatecznych c. k. kolei państwowych — która ruch prowadzi, stwierdzono stanowczo, że na raz 12 do 15 wagonów towarowych jednym pociągiem zupełnie bezpiecznie iść może a także tak zwane piętnastki t. j. wagony, które nie 10.000 ale 15.000 kilogramów ładunku zawierają, mogą i będą nadal kursować bez przeszkody.

Druga skarga z tamtejszej okolicy

była z powodu taryf, które są naturalnie znacznie wyższe jak na kolejach państwowych, ale niestety na wszystkich lokalnych kolejach są one wyższe.

W niektórych artykułach jednak były taryfy bardzo nieproporcjonalne i dlatego też Wydział krajowy udał się do Rządu i uzyskał pewną regulację tych taryf a także zastosowanie taryfy do transportów półwagonych.

Co do taryf przyznaję, że jak długo kolej jest nową komunikacją w danej okolicy, od niedawna rozpoczęła ruch, nie przeszła jeszcze dziecięcych lat ząbkowania,

(P. Kolischer. Albo przynajmniej miesiący).

przy której jeśli nie na lata to w najlepszym razie na miesiące trzeba liczyć, ustabilizowanie dobrej racjonalnej taryfy transportowej.

(P. Kolischer. Bardzo słusznie).

Są tam bez wątpienia bardzo poważne błędy w taryfach, nie mniej spodziewam się, że przy dobrej woli i baczonej uwadze Wydziału krajowego, na którą w tym względzie liczymy, niewłaściwe taryfy poprawione zostaną.

Bardzo ważne żądania powiatu, jako tak poważnego akcyonaryusza kładziono nacisk na uregulowanie i poprawienie spraw wodnych.

Bo i cóż kolej pomoże temu nieszczęśliwemu mieszkańcowi, jeżeli go woda tak trapić będzie, jak przed przeprowadzeniem regulacji, którą ten mieszkaniec drogo opłacił.

Dalsza kwestya jest zaprowadzenie wagonów takich, któreby mogły być do użycia możliwe.

Na tę drogę już częściowo Wydział krajowy wchodzi, bo już część wagonów jest innych. Dalej zbudowanie paru przystanków, o czym też Wydział krajowy myśli, wreszcie uregulowanie taryf.

Słyszeliśmy tu dziś bardzo wymowny i poważny głos w kwestyi jego zapatrywań i sądu o działalności Wydziału krajowego, a który z niezbyt obfitym zapasem zaufania do niego się odnosił. Ja mam pod tym względem zapatrywanie odmienne, bo ani na chwilę nie wątpię, że Wydział krajowy robi dla tej kolei wszystko to, co do zrobienia jest jeszcze możliwe, w granicach naturalnie możliwych, że przyczyni się do poprawy

dziś jeszcze nieregulowanych stosunków tej kolei i jednocześnie przyczyni się do ekonomicznej poprawy stosunków tego powiatu i wpłynie na rentowność będącą w interesie funduszu krajowego.

W ogóle trudno po 4 miesiącach ruchu na tej kolei, nie można jeszcze robić obliczeń lub stawić takich lub takich horoskopów na przyszłość.

Jedno tylko zapewne już dziś przyjąć można — że kolej ta opłacać się będzie w bardzo niedalekiej przyszłości, bo ruch na niej wzmagą się, mimo braków i niedogodności o których mówiliśmy co tylko a wzmore on się jeszcze, jeżeli tu i ówdzie zło się poprawi.

Członek Wydziału kraj. p. **Dąbski**.
Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma członek Wydziału kraj. p. **Dąbski**.

Członek Wydziału kraj. p. **Dąbski**.

Wysoki Sejmie!

Jako referent spraw kolejowych przy Wydziale kraj., uważam za mój obowiązek w tej dyskusyi, w której poruszone zostało tak wiele spraw dotyczących agend, jakie Wydział kraj. na polu kolejnictwa krajowego ma wypełnić i wypełnia, głos zabrać, by ze stanowiska Wydziału kraj. odpowiedzieć na szereg postawionych tu postulatów, a także odeprzeć szereg zrobionych zarzutów.

Przedewszystkiem zwracam się do przemowy pierwszego mowcy w tej dyskusyi, p. księcia Kazimierza Lubomirskiego, który objął w swem przemówieniu całość spraw kolejowych, słusznie wychodząc z założenia, że jesteście przy sprawozdaniu ogólnem z czynności Departamentu IV-go, w tych sprawach wyszedł z założenia, w którym stwierdzając brak tego dotychczas, chciałby na przyszłość widzieć w działaniu Wydziału kraj. lepsze pilnowanie rozwoju kolejnictwa w kraju w ogóle, egzemplifikując kwestyę taryf, nareszcie rozkładu jazdy.

Ja przedewszystkiem stwierdzić muszę, że zadania i zakres działalności Wydziału kraj. w sprawie kolei lokalnych, to nie jest jakaś nieograniczona i niczem nieokreślona przestrzeń, czy dziedzina.

(*Głosy: bardzo słusznie.*)

Zadania te określone są ustawą państwową i krajową o kolejach lokalnych i uchwałami tej Wys. Izby, które

są jedynie miarodajne dla zakresu czynności Wydziału krajowego.

(*Brawa.*)

Można jednak patrzeć na te żądania inaczej, i powiedzieć, że pos. ks. Kazimierz Lubomirski wskazuje nowe kierunki, w których W. Izba miałaby dać nadal wskazówki Wydziałowi kraj. A byłoby to żądanie:

„Wydziale krajowy pilnuj spraw kolejnictwa państwowego w Galicji“.

Chciałbym wiedzieć, jakie środki i sposoby da pos. ks. Kazimierz Lubomirski Wydziałowi kraj. do spełnienia tego zadania? Petycyonowanie, albo może pisanie memoryałów w kwestyi taryf czy rozkładów jazdy?

Otóż proszę Panów! petycyonowanie i przedstawianie memoryałów, jest mojem zdaniem dziedziną działania zupełnie illuzoryczną, Wydział kraj. nie może nigdy zapomnieć, że oprócz tego, że jest instytucją spełniającą szereg administracyjnych i gospodarczych zadań, jest obok tego, a powiedziałbym ponadto najwyższą władzą autonomiczną krajową, którą niewolno rozpraszać, drobiazgować, osłabiać (P. **Kolischer**: Podporządkowywać) wnoszeniem petycji w rzeczach drobnych, lub memoryałów w takiej sytuacji, w której żądań w memoryale wyrażonych ani Wydział kraj. ani Sejm nic ma siły poprzeć tak, by osiągnęły pozytywny rezultat, i dlatego ja, jako poseł do tej Izby i członek tej instytucji Sejmowi tej drogi doradzać nie mogę.

(*Liczne brawa.*)

Przechodzę do tej części przemówienia, w której ks. Kazimierz Lubomirski traktował sprawy, unormowane już istniejącymi ustawami, uchwałami i poleceniami Wys. Sejmu co do czynności Biura kolejowego Wydziału kraj. Otóż skonstatował przedewszystkiem, że tempo prac tych w dziedzinie kolei lokalnych niepomiernie zwolniało. Rzecz ta postawioną była jako zarzut, iż tempo zwolniało wskutek tego, że Wydział kraj. żywszego tempa dla załatwienia tych spraw przyjąć nie chciał, czy nie umiał.

Ja na to, powołując się na obowiązujące mnie uchwały tej W. Izby, odpowiedzieć muszę, że Wydział kraj. innego tempa w ostatnich latach dla tej akcji przyjąć nie mógł, bo miał pod tym względem wyrażne polecenie W. Izby, dające Wydziałowi kraj. pewną wolność

działania, a zastrzegam i oświadczam imieniem własnym i imieniem Wydziału kraj., że Wydział kraj. to przekonanie, iż tempo należy zwolnić i uregulować, z tym W. Sejmem w zupełności podziela.

(*Brawa.*)

Było to naturalnem następstwem faktu, że akcja budowy kolei lokalnych, rozpoczęta zaraz po uchwaleniu ustawy o kolejach lokalnych, a rozpoczęta podobnie jak w całej Austrii bez potrzebnych przygotowań i doświadczeń od początku na skalę zbyt rozległą, dała w objawach administracyjnych, w przekroczeniach budżetu kredytów przez Sejm przyznanych rezultaty ujemne. To spowodowało całkiem słusznie Sejm i Wydział krajowy, że sobie powiedział, iż należy korzystać z tego pierwszego doświadczenia, naprawić, co jest do naprawienia, wyszkolić administrację kolejową i czynniki do jej pełnienia powołane, i że należy akcję prowadzić tak, ażeby chociaż wolniejszym tempem idąc, w rezultacie była bezpieczniejszą i dla całości finansów kraju i pod względem dobroci administracji wewnętrznej i personelu służbowego Wydziału kraj.

Nie jest atoli tak, jak p. ks. Kazimierz Lubomirski twierdzi, że akcja ta zmalała do tego stopnia, że znajduje efekt w 16 kilometrach budowy nowych kolei, bo ten okres czasu obejmuje szereg uzupełniających robót na istniejących już i w ruchu będących kolejach, robót koniecznych właśnie dlatego, że były budowane równocześnie i w różnych kierunkach, a więc w stosunku do sił, jakimi rozporządzał wówczas Wydział krajowy za szybko i lata następne musiały uzupełniać braki budowy pozostałe za lat tamtych. Oprócz tego wykonał Wydział krajowy liczne prace przygotowawcze w projektowanych nowych liniach, które jak n. p. do Stojanowa, przedstawiały wielką sumę prac technicznych do wykonania. A zatem przy ocenieniu ogółu czynności stosowanie jako miary wyrażenia „efekt 16 kilometrów“ — sprawiedliwym nie jest.

Stawiając postulata inne, któreby miały naprawić braki, jakie mają się dać skonstatować w dzisiejszym zakresie prac Biura kolejowego i nawiązując do tych braków, postawił p. ks. Lubomirski żądanie, by Wydział krajowy przygotował program budowy przyszłych kolei, przyczem określił rzecz mojem zdaniem bardzo dokładnie, bo wyraźnie powiedział na

lat 12. Pozostawia W. Izbie do zrozumienia i oceny dla czego na lat 12 dołączając uwagę, która jak każda uwaga brzmiąca: „referencie nie spełniłeś polecenia“ nie może pozostać bez odpowiedzi. Powołując się na zeszlatoroczne sprawozdanie komisji i uchwałę Sejmu, wyczytał w tem sprawozdaniu, że takie polecenie i taki program był już W. Izbie w sesji bieżącej przedłożony, a ja jednak skonstatowałem Muszę, że było inaczej.

(*czyta*)

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by po wysłuchaniu opinii krajowej Rady kolejowej przedłożył Sejmowi w sprawie dalszego systematycznego popierania budowy kolei lokalnych odpowiednie wnioski.“

A dalej:

„Przed ułożeniem programu należy przeprowadzić studia, czy i o ile nie dałoby się w kraju wprowadzić typu kolei o bardziej ekonomicznym sposobie budowy oraz prostszej, a więc tańszej eksploatacji.“

Studia, które mają na celu budowę kolei o typie bardziej gospodarczym i tańszym są wdrożone, a sprawa dalszego systematycznego popierania budowy kolei w myśl tej uchwały została krajowej Radzie kolejowej przedłożoną. W tej mierze wynikła opinia i uchwała Rady kolejowej, z którą ja osobiście się zgadzam, lecz której bez załatwienia dalszej części nie miałem obowiązku w tym roku Sejmowi przedkładać.

Opracowanie programu na lat kilkanaście na razie uważałbym za niepotrzebne i zbędne. Niepotrzebne dlatego, gdyż opracowanie takie nie poprzedzone opracowaniem projektu tak pod względem komercyjnym jak technicznym nie miałyby żadnej wartości. Opracowanie takie, któreby dawało podstawę konieczną do obliczenia rentowności i wpłynęło na projektowanie techniczne zajęłoby wiele czasu i zajęłoby na dłuższą metę siły komercyjne i techniczne, którem Biuro kol. Wydziału krajowego rozporządza, a skoro przyjmujemy, że suma prac, które czy to jako już gotowe mają być bezpośrednio wykonane, czy jako zgłoszone na poprzedniej sesji, względnie terażniejszej, przedstawiają taką sumę czynności i wkładów pieniężnych i pracy, że przedstawiają istotnie program bardzo szeroki i poważny, to wprowadzenie w tym programie terminowego określenia ad quem

lat 12, uważam za nader problematyczne, zwłaszcza znając sposób załatwiania tych spraw przede wszystkim na arenie wie-
deńskiej polityki.

To oznaczenie terminu do pewnej danej chwili jest tak wątpliwe i luźne, że byłoby bezcelowem określać czas, gdy nie ma gwarancyi potem, że rzecz w tym czasie będzie załatwioną.

Niewątpliwie ta strona druga, od której realizacja zależy, t. j. współdziałanie kraju, ten znowu zawisłym będzie od sposobu i środków, jakie Sejm w budżecie krajowym na te cele uchwalić zechce. Czy dotychczasowe dotacje i sposób realizowania projektów kolejowych sukcesywnie i stopniowo w miarę wpływających zwolna i zaangażowanych w innych kolejach pieniędzy, będą na dalszą przyszłość dostateczne, czy nie zajdzie potrzeba rozszerzenia agend i mnożenia dotacji — to przesądzać dzisiaj byłoby bezcelowem i zbytecznem.

Na rzecz tę trzeba patrzeć z tego punktu widzenia, który daje pogląd na całość finansów krajowych, i na stosunek jaki musi być zachowany między obciążeniem kontrybuenta opłatą na cel jakiegokolwiek dotacji z funduszu krajowego a korzyścią, jakie dotacja ta czy pod względem kulturalnym, czy społecznym, czy ekonomicznym krajowi przynieść może. Z tego punktu widzenia, który pozwala ocenić efekt całości i ustalić sąd w tym względzie, czy korzyści ogólne odpowiadają świadczeniom publicznym, zapatrywać się należy między innymi także na sprawy kolejowe. A dziś tego stosunku przesądzać nie można, zwłaszcza, że jest nieaktualną sprawą, czy i w jakiej mierze Sejm przyszedł w budżecie na r. 1908 zechce dotaczyć na cele kolejowe powiększać i podnosić.

Mogę tylko zapewnić, że kwestya rozdzielienia ruchu osobowego i towarowego na kolejach lokalnych przez Wydział krajowy ignorowaną nie była. Sprawa wprowadzenia ruchu motorowego była przez Wydział krajowy badaną i porozumiewaliśmy się w tej sprawie z władzami rządowemi.

Wstrzymanie zaś tej rzeczy dotąd wynika z dwóch motywów: 1) Najpierw bowiem trzeba było zamknąć rachunki budowy tych kolei i wykonać roboty uzupełniające, ażeby się przekonać, jaka będzie rezerwa, która pozostanie na inwestować się mające motory. 2) A drugi

motyw to nieustalenie ze strony rządu dotychczas typu motorów, który uważa za potrzebny i praktyczny do zastosowania dla kolei lokalnych.

A teraz przejść muszę — ponieważ w związku z tem ogólnem sprawozdaniem poruszono także kwestye specjalnych projektów kolejowych, — do tych projektów, które tu poprzedni mowcy omawiali.

Obszernie omawiał sprawę kolei t. zw. myślewickiej p. książę Lubomirski. Postawił on szereg poprawek do wniosków komisji i omawiał wogóle sprawę tej kolei.

Otóż nawet bez jego przemówienia uważałbym był za swój obowiązek o sprawie tej kolei w Wys. Izbie pomówić. A dostatecznym ku temu powodem był dla mnie wniosek, jaki p. Lubomirski przed tygodniem wniósł do tej Wysokiej Izby a przede wszystkim motywy do tego wniosku dodane. W tych motywach czytałem, że Wydział krajowy pomimo uchwały Wys. Izby zajął się zrealizowaniem innych projektów, a nie projektu kolei od Podgórze do Myślenic i Lubnia. A ponieważ ten wniosek, a więc i jego motywy uzyskały podpisy 15 posłów, to już ten wzgląd był dostatecznym dla Wydziału krajowego assumptem, żeby w tej sprawie swe stanowisko określić.

Otóż w r. 1901 powzięła Wys. Izba uchwałę, że dla kolei wąskotorowej, która ma być budowaną między Podgórzem, Myślenicami a Lubnią, przyznaje się pomoc z funduszy krajowych w sumie 5 milionów koron na akcye zakładowe. Do r. 1903 żadnych dalszych uchwał nie było. Projekt tej kolei był pojmowany jako oparty na „Stundung“ rządowem. A charakter takich projektów opartych na t. zw. Stundung sprawia, że zrealizowanie tych projektów spoczywa zupełnie w ręku tych osób, które koncesyę na budowę uzyskały. Biuro kolejowe — jak stwierdzają akta — już przy załatwianiu tej rezolucyi z r. 1901 stwierdziło, że zarzysfinansowania tej kolei w granicach objętych projektem są tego rodzaju, że w tych granicach projekt zrealizowanym nie będzie. W r. 1903 starający się o koncesyę na budowę tej kolei, uzyskali supergwarancyę kraju dla kapitału pierwszeństwa, który miał być uzyskany na podstawie Stundung rządowej w sumie 2 milionów. Ten fakt, że fundusze będą niedostateczne, okazały się potem w całej pełni i istotnie, starający się o koncesyę

musieli szukać dalszych środków, ażeby potrzebny kapitał uzupełnić.

Jako środek taki wyobrażali sobie podwyższenie Stundung rządowej.

Otóż dla Wydziału krajowego było z tą chwilą zupełnie jasnym, że projekt budowy tej kolei w tych ramach i w tym sposobie, w jakim dostał poparcie w roku 1901 i 1903 z funduszków krajowych, zrealizowany być nie może.

I było dla nas zupełnie jasnym, że kwestye takie, jak podwyższenie gwarancji kraju dla uzyskanego podwyższenia „Stundung“, to nie są kwestye, któreby mógł załatwić Wydział krajowy w swoim zakresie, lecz że one wymagają koniecznie ponownej rozprawy i uchwały w tej Wys. Izbie, jako inwolwujące nowe obciążenie funduszu krajowego.

(P. Kolischer. Tak jest).

A gdy Wydział krajowy widział, że wykonanie tego projektu w tych granicach jest niemożliwe i że projekt musi się znowu oprzeć o decyzję tej wysokiej Izby, to wystąpił dla Wydziału krajowego całkiem jasny obowiązek rozpatrzenia, czy też ta sprawa nie da się załatwić korzystniej.

(P. Kolischer. Dla kraju!)

Dla kraju i dla okolic, przez które kolej ma przechodzić. I rozpatrzenie tej sprawy musiało Wydział krajowy doprowadzić do przekonania, że potrzebom szerszego znaczenia, krajowego znaczenia nie odpowiada i odpowiadać nie może projekt, który był pierwotnie dla budowy tej kolei zamierzony.

A stąd wystąpiło dla Wydziału krajowego zadanie, rozpatrzyć, jakiby inny projekt z korzyścią dla kraju i dla tamtych okolic dał się przeprowadzić. I pod tym względem, mimo, że było rozpowszechnione mniemanie, iż projekt normalnego toru przeprowadzony być nie może, choćby tylko ze względu na trudności terenowe, Wydział krajowy w swoim zakresie opracował i przygotował tę rzecz tak, żeby mógł w teraźniejszym sprawozdaniu odwołać się do Wysokiej Izby i zapytać: Tak się teraz rzecz przedstawia. Jest możliwość zrealizowania rzeczy tak potrzebnej dla kraju i okolic interesowanych. A Ty, Wysoka Izbo, odpowiedz, czy podzielasz zdanie Wydziału krajowego, czy pójdziesz w myśl jego starań i pracy, czy uznajesz jego stanowisko i czy je

uszantungiesz — i zechcesz cofnąć swe dawniejsze polecenie.

Odpowiedź jest we wnioskach referenta nad sprawozdaniem Wydziału krajowego. Ale z tem połączony był i zarzut, że można było ten projekt już wykonać i zrealizować tak, żeby z tem przyjść przed Wysoką Izbę jako ze sprawą załatwioną definitywnie ze strony rządu.

Na to odpowiedzieć mogę i odpowiedzieć muszę, że w toku całych starań, jakie Wydział krajowy wspólnie z Kołem polskiem podejmował dla sprawy kolei normalno-torowej, któraby obsługiwała zachodnią Galicyę, powiat Mysłenicki włączając do Podkarpacia — nic tak nie stało na przeszkodzie tym usiłowaniom, jak ten fakt, że torem, niewiem jak go nazwać normalnym czy wązkim, w każdym razie torem bocznym — równocześnie z tą akcją czynników publicznych, Wydziału krajowego i Koła polskiego, szła akcja odmienna czynników prywatnych, które starały się o zrealizowanie innego projektu niż ten, który był zamierzony.

Niewiem, jakie były intencye tej akcji bocznej; przypuszczam, że obawa, że projekt obszerniejszy, trudniejszy, wymagający więcej wkładów — choćby użyteczniejszy — może być zrealizowany nieco później — obawa, której ja nie mogę ani usprawiedliwić ani zrozumieć.

Jest mojem zdaniem niewątpliwie korzystniejszym, jeżeli nawet nieco później przychodzi do zrealizowania projekt komunikacji dobrej, niż wcześniejszy projekt niekorzystny.

(Głosy: Słusznie!)

(P. Kolischer. A la Bachórz:)

(Wesołość)

Mogę tylko ogólnie zaznaczyć, że bez wykluczenia inicjatywy prywatnej, która, szczególnie o ile znajduje wyraz w świadczeniach pieniężnych tych kół interesowanych, daje niewątpliwie czynnikowi publicznemu podstawę do wnioskowania, że w danej okolicy jest istotnie potrzeba połączenia kolejowego, bo miejscowe czynniki wyrażeniem swoich życzeń i złożeniem środków materialnych dają dowód, że tej kolei potrzebują — ale pojmować mogę tylko tę rolę interesentów prywatnych w tej granicy i w tych rozmiarach inicjatywy i w miarę ich interesów i możliwości dopomożenia swym udziałem finansowym do budowy.

Decyzję, kierownictwo główne, rozstrzygnięcie i rozstrzygnięcie czy i gdzie leży interes publiczny, powinien mieć z całą swobodą w swoich rękach ten czynnik, który jest powołany jako bezstronny czynnik publiczny.

(*Brawa*).

Dlatego nie zaniedbanie czy niechęć czy brak poglądu i przezorności tych czynników, które do tego były powołane, sprawiły, że dotąd ten projekt nie został załatwiony; ani ze strony Wydziału krajowego, ani ze strony Koła polskiego zaniedbania niema. Jeżeli mogłoby coś ten projekt przyspieszyć, to tylko to jedno, gdyby te przeszkody nie były stawiane, gdybyśmy w naszych staraniach nie spotykali się u kół tych z oświadczeniem: jest przecie projekt inny; interesenci mający takie a takie wpływy, takie a takie interesy z innej strony tę sprawę przedstawiają.

Jest to kwestya, którą warto zapamiętać i zaznaczyć, ażeby można w załatwianiu przyszłych spraw kolei lokalnych wykluczyć raz ten czynnik osobisty snujący się po biurach ministerjalnych

(*Brawa*).

to stawianie nas, jako czynnika publicznego, Wydziału krajowego czy Koła polskiego w kwestyę zależności od liczenia się z tymi czynnikami w tych kołach wiedeńskich biurokratów, czy oni się nazywają „ekscellencya minister“ czy „hofrat“ — bo znajdują oni posłuch, który potem stanowi przeszkodę w dodatkiem załatwianiu spraw dla kraju. Tylekrotnie najpoważniejsze usta poselskie, czy w tej Izbie czy w Kole polskiem napiętnowały ten czynnik prywatny, któremu przy zrealizowaniu danego projektu przyswieca tembardziej moment przyspieszenia załatwienia i osiągnięcia korzyści, jakie ten projekt dla poszczególnych interesentów przynosi, niż myśl, że załatwiając każdy projekt musimy wyłącznie na to baczyć, by on był najlepszym dla interesów tego biednego kraju!

(*Brawa*).

Co do kolei Borysław-Schodnica, to kolej ta tą drogą, jaka była projektowana, wybudowana być nie mogła, a jeżeli Wydział krajowy dopiero dziś przychodzi do załatwienia z propozycją innej trasy, to dlatego, że dopiero dziś udało się Wydziałowi krajowemu, dzięki energicznemu i rozumnemu poparciu ze strony Koła polskiego uzyskać te granice pomocy

państwowej, od uzyskania których Sejm uczynił zawisłem pomoc ze strony kraju tj. 50% udziału w kapitale budowy, którego dotąd rząd konsekwentnie odmawiał.

A wreszcie życzenia co do upaństwowienia kolei Chabówka-Zakopane!

No, tu znowu mamy dowód, jak to nie zawsze jest dobrze, jeżeli czynnik prywatny niezbadawszy stosunków, nie poznawszy ich tak, jak je znać może powołany do tego urząd, chce danej sprawie przesądzać swoją inicjatywą.

Upaństwowienie kolei Chabówka-Zakopane jest interesem i życzeniem rządu i dlatego Wydział krajowy nie może ze swojej strony z tej rzeczy robić postulatu wobec rządu.

(*Głosy*: Bardzo słusznie).

Co do kolei Tarnów-Szczuczin wyręczył mię w znacznej mierze p. Męciniński, tu tylko potwierdzić mogę, że tak co do usunięcia kwestyi wodnych szkód, jak i co do wprowadzenia lepszego połączenia przez wprowadzenie dalszego nowego pociągu, rzeczy są już wdrożone.

Jeżeli wprowadzenie trzeciego pociągu się opóźniło, to wskutek tego, że pierwszemu żądaniu o trzeci pociąg ministerstwo odmówiło i trzeba było ponownego nacisku i starań, aby ten postulat uzyskać.

Typ wagonów, który jest obecnie ciaśniejszy od normalnego typu, gdyż jest na 36 osób zamiast na 30 osób, jest typem w ilości 600 wagonów, które są w użyciu na liniach lokalnych w Austrii.

Mam przekonanie, że dla naszych stosunków wobec wysokich wymogów naszej publiczności ten typ utrzymać się nie da i przy zamówieniu nowych wagonów dla tej linii postaramy się o wagony nowego typu.

Resztę uwag będę miał sposobność omówić przy załatwieniu tej sprawy na tle petycji powiatu dąbrowskiego.

Co do kwestyi podtorza i szyn, to wystarczą one najzupełniej, bo po szynach tych mogą chodzić wagony 15 tonowe.

Jeżeli dyrekcya krakowska nie dopuściła, to na podstawie tego, że przepisy biurokratyczne na to nie pozwalają, jednakże specjalne pozwolenie ministerstwa sprawę tę już załatwiło.

Sądzę, że w ten sposób odpowiadziałem na szereg poruszonych kwestyi a będę miał jeszcze sposobność przy dyskusyi nad rezolucjami zaznaczyć stanowisko Wydziału krajowego.

(Brawa i oklaski).

(Liczni posłowie gratulują mowcy).

Marszałek. Do głosu zapisany p. Skolyszewski, udzielam mu głosu.

P. Skolyszewski. Wysoka Izbo!

Wobec obszernego przemówienia sprawy kolejowej przez p. Kazimierza Lubomirskiego, wobec wycerpującej odpowiedzi p. referenta departamentu IV. Wydziału krajowego, ograniczę się tylko do nielicznych wywodów, jakkolwiek w sprawie tak ważnej pod względem komunikacyi, pod względem ekonomicznym niejedno byłoby jeszcze do powiedzenia.

Nie wiem, czy jest jeszcze kraj w całej Europie, któryby pod względem kolejowym był w takim położeniu, jak Galicya, sprawa więc kolei nadaje się bardzo ze względów ogólnosocyalnych, ze względów polityki komunikacyjnej wymaga szczegółowego omówienia.

Jednakże wobec spóźnionej pory z jednej strony i wobec przemówień poprzednich nie będę Szanownych Kolegów zbyt długo nużył i będę się ograniczał do słów najniezbędniejszych.

(Głosy: Pora obidowa).

Rzeczywiście pora już pozaobiadowa, jednakże nie mogę pominąć milczeniem tych niektórych uwag odnoszących się do spraw podniesionych przez p. Lubomirskiego, a nie mogę pominąć milczeniem z tego względu, że z niektórymi jego uwagami, niestety nielicznymi zgadzam się, z niektórymi zaś liczniejszymi zgodzić się nie mogę.

Co się tyczy programu budowy kolei lokalnych, które p. Lubomirski chciałby w pierwszym ustępie swoich wniosków dodatkowych mieć uskutecznione na przeciąg lat 12, to jakkolwiek myślę o okresie lat 12 zupełnie na seryo, to jednak otwarcie powiem, że uważam ze względów ogólno-ekonomicznych, ze względów na interesa krajowe za rzecz konieczną, aby taki program na pewien przeciąg czasu mógł być z góry nakreślony, aby Wydział krajowy miał w zanadrzu kilka gotowych projektów, któreby w danym wypadku w razie potrzeby mógł rzucić na szalę.

Wszak byliśmy świadkami przed niedawnym czasem, a p. hofrat Struszkiewicz będzie łaskaw prawdziwość mojego zdania potwierdzić, że kiedy rozchodziło się o budowę kolei lokalnych, kiedy Rząd zapytał się Koła polskiego, czego sobie w tym kierunku życzy, Koło polskie nie mogło w tym kierunku dać żadnej konkretnej odpowiedzi, gdyż żaden projekt nie był podówczas zupełnie gotowym i nie mogliśmy wyzyskać dogodnej pory, aby z funduszków państwowych jak najwięcej otrzymać.

Dlatego z tym wnioskiem, aby nie mówię na lat 12, ale na pewien przeciąg czasu Wydział krajowy miał przygotowaną pewną ilość planów przygotowanych choćby w granicach komercyalnych opracowanych najzupełniej się zgadzam.

Powiedziawszy to jako wyraz zgody z p. Lubomirskim przystępuję do drugiej części jako do tej, która jest wyrazem niezgodnego zapatrywania między szanownym posłem myślenickim a pomiędzy mną.

Mianowicie, jeżeli weźmiemy na uwagę historję myśli budowy kolei łączycy mającej miasto Kraków w promieniu o ile możności najbliższym z południową częścią kraju, jeżeli podkreślimy, że to właśnie było myślą przewodnią, aby z jednej strony w tym długim nieregularnym prostokacie doprowadzić do przecięcia tego prostokąta i całej połaci kraju, która nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności nie miała połączenia kolejowego, dać jakąś komunikacyę a z drugiej strony doprowadzić do tego, aby cały ruch turystyczny, cały ruch towarowy, który obecnie musi nadzwyczajnie kołować zblizyć o kilkanaście kilometrów do Krakowa, to zdaje mi się, że Wydział krajowy i komisya kolejowa w sprawozdaniach żądaniu temu najzupełniej dają wyraz.

Powiem nawet, że obawiam się, by przez przyjęcie wniosku p. Lubomirskiego ta myśl przewodnia nie została spaczoną.

Prawda, powiada szan. p. Lubomirski, że to sprawy jeszcze nie przesądza, gdyż tu pozostawia się Wydziałowi osądzenie, czy inne połączenie nie byłoby wskazane, jednakże przypuszczam, że to może być argumentem dość silnie przemawiającym i jakkolwiek mam ufność, że Wydział krajowy w tym wypadku nie dałby się sprowadzić z prawdziwej drogi

nie chcę przecież tej sprawy pozostawić bez odpowiedzi.

O ile znam okolicę tamtejszą, linia prosta idzie w kierunku Radziszowa a od Radziszowa przez całą długość powiatu myślenickiego ku Myślenicom z tem jednym zboczeniem, o którym mówił p. Lubomirski.

Jabym właśnie obawiał się, by za tym głosem syrenim komisya kolejowa nie poszła, aby ten kierunek nie mógł się nawet stać w przyszłości myślą na seryo, gdyż przez to sprowadziłoby się myśl przewodnią na manowce, skrzywiłoby się ją.

Co się tyczy innych poprawek stawianych przez p. Lubomirskiego, to oświadczam, że nie mógłbym się im sprzeciwić, sędzę jednak, że p. Kazimierz Lubomirski stawiając poprawkę, aby w punkcie 4. opuścić, słowa „jako lokalnej“ powinien był także postawić wniosek na opuszczenie dalszych wyrazów mianowicie „gwarantowanej przez państwo“,

(P. Kolischer: „O typie“).

O typie gwarantowanej przez państwo, to zupełnie co innego.

Co się tyczy poprawki w punkcie 5, to muszę się również oświadczyć, że nie miałbym nic przeciw temu, aby zamiast projektu jeneralnego, o ileby to było możliwą rzeczą Wydział krajowy przyszedł z projektem szczegółowym, naturalnie o ile to będzie możliwem do przeprowadzenia.

Pomimo, że miałem zamiar omówienia sprawy z innego stanowiska i poruszenia jeszcze innych kwestyi dotyczących sprawozdania komisji kolejowej, jednakże z powodu spóźnionej pory na tem moje przemówienie kończę.

P. Kazimierz **Lubomirski**. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Kazimierz Lubomirski.

P. Kazimierz **Lubomirski**.

Wysoki Sejmie!

P. reprezentant Wydziału krajowego bardzo szczegółowo omówił wiele spraw, które tu podniosłem, a z nich część odparł, częścią przeciwstawił odmienne moim zapatrywania.

Dlatego na usprawiedliwienie moich zapatrywań pozwolę sobie kilka słów od-

powiedzieć p. referentowi Wydziału krajowego.

W pierwszym rzędzie podniósł p. referent Wydziału krajowego że moja propozycja rozszerzenia działalności biura kolejowego na pewnego rodzaju pilnowanie spraw ogólnokolejowych na punkcie kolejnictwa, na pilnowanie pewnych taryf, na regulowanie tych taryf przez Rząd, wychodzi poza zakres ustawy o kolejach lokalnych, która stanowi o działalności biura kolejowego przy Wydziale krajowym na punkcie kolejnictwa.

Otóż pozwolę sobie zwrócić uwagę, że pod tym względem właśnie ustawa pozwala na takie rzeczy a nawet de facto Wydział krajowy dawniej takimi rzeczami się zajmował.

Jest w biurze kolejowem P. referent taryfowy i miał dawniej obowiązek śledzenia ruchu taryf w całym kraju a nawet wypracował kilka tego rodzaju elaboratów. Te sprawozdania odnosiły się do kwestyi taryf zbożowych, później taryf drzewnych.

Otóż ja w mojem przemówieniu proponowałem tylko, ażeby te wszystkie wiadomości zebrane z wielkim trudem, co dużo kosztowało, nie pozostawały w bibliotece Wydziału krajowego, ale żeby były dołączane do sprawozdań i stawały się ogólnem dobrem wszystkich członków Wys. Izby.

W ten sposób bowiem niejeden zaczerpnąłby tam informacyi, niejeden, kto ma bronić interesów kraju, wiedziałby, jakie są taryfy, jakie są stosowne zmiany a nie jak dziś, gdy bardzo niewiele osób ma sposobność zetknąć się z temi sprawami. Są to sprawy kupieckie i handlowe tak, że bardzo często nie podobieństwem jest wielu posłom zetknąć się z nimi.

Wydaje mi się więc, że nie byłoby wcale złe, gdyby takie sprawozdania znajdowały się dołączone do sprawozdań Wydziału krajowego.

Dalej zastępca Wydziału krajowego powiedział, że nie podałem środków, za pomocą których Wydział krajowy miałby wpływać na Rząd, ażeby potrzeby w tym kierunku uwzględnił, i przypuszcza że ja powiedziałem, że petycyonowaniem Wydział krajowy w rozmaitych ministerstwach miałby tę sprawę załatwić. Otóż zwracam uwagę, że nigdy tego nie powiedziałem. Prosiłem tylko o zamieszczenie tych rzeczy w sprawozdaniu celem

ewentualnego wywołania uchwał Wysokiego Sejmu, które będą miały u Rządu głos poważny. O petycyonowaniu ze strony Wydziału krajowego nigdy nie mówiłem.

Następnie powiedział reprezentant Wydziału krajowego, że tempo budowania kolei lokalnych jest zwolnione dlatego, że nie jest możliwym to tempo przyspieszyć z tej przyczyny, że już w dawniejszych uchwałach Wysokiej Izby tylko takie a nie inne tempo było przepisane.

Pozwalam sobie zwrócić uwagę, że było dosyć kolei, które Wysoka Izba Wydziałowi krajowemu poleciła i które swymi uchwałami obejmowała, a które rzeczywiście do skutku nie przyszły. Zaczynając tu choćby linię Borysław—Stebnik.

Powodem dalszym, że tempo zwolniało — jak powiedział reprezentant Wydziału krajowego — jest to, że było jeszcze wiele dawniejszych kolei niewykończonych i przy tych kolejach trzeba było niektóre roboty wykończyć i uzupełnić.

Otóż mnie się wydaje, że skończenie kolei, które były już wybudowane, a które wymagały tylko uzupełnienia, jak np. linii Piła—Jaworzno o 4 km. to nie taki ogrom pracy, któryby musiał zaprzętnąć całkiem Wydział krajowy i skierować w tym kierunku wyłącznie jego działalność.

Co do kwestyi programu, to reprezentant Wydziału krajowego mówi, że program jest bez wartości i że powoduje stratę czasu. Mnie się wydaje, że to jest zapatrywanie, o którym można dyskutować, jednakowoż jest ono już rozstrzygnięte przez uchwałę Wysokiego Sejmu, który polecił wypracować taki program.

A ja zarzuciłem tylko to, że ta uchwała z r. 1905. nie została wykonana i nie w tym kierunku nie zostało naprawione ani w sprawozdaniu o tem nie ma wzmianki.

Ogromnie się cieszę, że Wysoka Izba usłyszała ze strony reprezentanta Wydziału krajowego, że tę pracę się robi, że się prowadzi pertraktacje z Radą kolejową, żeby program wypracować. Jest to bardzo dobrze, ale w sprawozdaniu o tem nie ma ani słowa wzmianki.

Wyda mi się, że to było rzeczą ważną i tylko w tem znaczeniu podniosłem moje zarzuty. Gdy mówiłem o programie, to nigdy nie myślałem, żeby na lat 12 ten program finansowo układać,

ani z góry decydować, jakie fundusze mają być użyte, lecz mówiłem tylko o programie w ogóle, o liniach, któreby były podstawą do wypracowania projektów, gdzieby było powiedziane: tyle a tyle trzeba na to pieniędzy, taka a taka jest długość i takie a takie koszta i takie a takie miejscowości będą dotknięte.

Nie chciałem więc przesądzać zupełnie decyzji Wysokiej Izby na tak długi czas pod względem finansowym i kwestyi podniesienia dotacyi rocznej wcale nie poruszyłem.

Odpowiedział Szanowny reprezentant Wydziału krajowego, co do rozdzielania ruchu towarowego i osobowego, że sprawa ta jest jeszcze dlatego wstrzymana, że rachunki tych dawnych kolei jeszcze nie są zamknięte i że wskutek tego niewiadomo, czy będą fundusze na zakupienie tych ewentualnych wozów motorowych. Ta kwestya jest rzeczywiście ciekawa, bo trudno zrozumieć, czemu np. niektóre koleje, które już w roku 1899. były wybudowane, nie mają jeszcze zamkniętych rachunków (Trzebinia Skawce. Wobec tego nie dziwnego, że te roboty wiele zabierają czasu. Sądzę, że byłoby lepiej, gdyby te rachunki były prędzej zamknięte, żeby był czas na polepszenie ruchu kolejowego.

Drugim powodem tego opóźnienia jest zdaniem reprezentanta Wydziału krajowego to, że ze strony rządu jeszcze nie ustalono typu tych wozów motorowych.

Mnie się zdaje, że jeżeli będziemy czekać na to ustalenie ze strony rządu, to może upłynąć wiele czasu. A inne Wydziały krajowe same takie rzeczy próbują, studyują i wprowadzają w życie.

(P. Kolischer. Które Wydziały?)

Dolno-austryacki i czeski.

(P. Kolischer. Z jakim rezultatem?)

Bardzo pomyślnym. Jak przedstawiłem przedtem cyfrowo, jest mniej więcej 50 ton zaoszczędzenia ciężaru i około 40 procent oszczędności na kosztach samego ruchu.

Wskutek tego zaniedbania ruch na kolejach niższego typu jest taki nędzny, że społeczeństwo oświadcza się rzeczywiście z reguły za kolejami wyższego typu.

Przechodząc do kolei myślenickiej Szanowny reprezentant Wydziału krajowego powiedział, że niesłuszne jest moje zapatrywanie, jakoby Wydział krajowy

w tej sprawie — cokolwiek czynił — robił tak, aby ta kolej tak prędko do skutku przyjść nie mogła. Otóż tak się nie wyraziłem.

Przedstawiając całą tę historję, podniósł reprezentant Wydziału krajowego niektóre rzeczy, których pominąć nie mogę, chociaż to są kwestye osobiste.

Mianowicie powiedziałem, że miałbym Wydziałowi krajowemu do zarzucenia chyba to, że jeżeli Wydział krajowy był przekonany o tem, że najlepsza jest kolej szerokotorowa i tylko ta może oddać usługi, to niedobrze czynił, biorąc udział we wszystkich komisjach — a odbyła się już komisya stacyjna i rewizyi trasy — zawsze swoje „placet“ dawał i dopiero później orzekł, że cała sprawa jest chybiona. Czemu wcześniej swego zdania nie objawił? Ja muszę powiedzieć, że byłem pierwszym, który proponował kolej szerokotorową, bo już w roku 1895, na ten projekt rząd się jednak nie zgodził a dawniejszy minister kolei Wittek powiedział: niema mowy, żeby rząd na taką kolej dał subwencję. To też jest powodem, że cieszę się, że sytuacja się zmieniła i rząd chce dać na szerokotorową kolej subwencję.

Jeszcze jeden fakt: Pan szef Departamentu powiedział, że kosztorys pierwotnej kolei wąskotorowej okazał się za niskim i trzeba było żądać supragwarancyi kraju dla Stundung podniesionego przez rząd. Tak nigdy nie było, bo nigdy nie proponowałem podniesienia supragwarancyi kraju na sumę wyższą a Reprezentant Wydziału krajowego nie był nigdy postawiony w położenie, żeby przemennie był namawianym, aby obciążył skarb krajowy bez odnoszenia się do Izby. Co do kwestyi zapatrywań członka Wydziału krajowego na kwestyę, że projekty powinny wychodzić od Wydziału krajowego, że Wydział krajowy powinien jako instytucja krajowa, mająca dobro kraju na celu, w każdym projekcie brać inicjatywę i główną odgrywać rolę, z tem się zgadzam i jeżeli wolno mi przypomnieć, to i w swojej mowie to podniosłem jako jeden z punktów; niestety jednak stosunki są takie, że nieraz gdyby osoba prywatna koleją się nie zajmowała, to projekt nigdyby do skutku nie przyszedł.

Przy dyskusji o tej sprawie p. referent powiedział, że utrudniły sytuację w Wiedniu starania i działania ze strony prywatnej, która chciała koniecznie kolej tę w innej formie doprowadzić do skutku.

Otóż zwracam uwagę na to, że te starania były poparte przez Koło Polskie i to całe Stundung, które zostało otrzymane, otrzymano wskutek energicznego poparcia ze strony Koła polskiego.

Tak samo i kwestya podniesienia Stundung z 2,200.000 na 3 miliony była Kołu polskiemu znaną i reprezentacya Koła jeszcze przedtem, zanim reprezentant Wydziału krajowego inny projekt zaproponował, żywo i energicznie się tem zajmowała.

Co do kolei Borysław-Stebnik, to odpowiedź, że rząd nie chciał dać 50% udziału na tę kolej, nie wydaje mi się usprawiedliwioną, wiem bowiem pozytywnie, że z tych funduszków, które na koleje alpejskie były przeznaczone, kraj nasz miał otrzymać 2 miliony i już od r. 1901 800.000 było do rozporządzenia i mogły być użyte na tę kolej. Co do upaństwowienia kolei Chabówka-Zakopane, to jeżeli jest życzeniem rządu, żeby się tak stało, to jest szczęśliwie i możemy mieć nadzieję, że ona w krótkim czasie przyjdzie do skutku, a jest ona ważną dla zmniejszenia gwarancyi klimatyki, dla bliskiego połączenia z Krakowem, dla potaniaenia taryfy i t. d.

Przechodząc do słów kolegi p. Skołyśzewskiego, z przyjemnością widzę, że we wszystkich kwestiach ogólnej natury ze mną się zgodził, a tylko w kwestyi specjalnej, co do kolei myślenickiej odmiennego był zapatrywania.

Przypuszczał mianowicie, że wniosek mój dążący do tego, żeby tej sprawy dziś nie przesądzać i oddać ją Wydziałowi krajowemu do rozstrzygnięcia punktu początkowego tej kolei na podstawie badań, ma mieć cel taki, żeby przejazd osób na tej kolei utrudnić lub uniemożliwić. Przeciwnie, moja propozycya wychodzi z tego stanowiska, że tylko kolej taka, która jest wystudytowana, która ma mały spad, a wogóle typ kolei państwowej może temu zadaniu sprostać.

Z tego powodu z całym zaufaniem chciałbym, żeby tę sprawę oddano Wydziałowi krajowemu, który ze względu na interesa miejscowe i transitowe sprawę rozstrzygnie, i byłoby zbyt wielką odpowiedzialnością ze strony Wysokiej Izby tę sprawę przesądzać i powiedzieć, iż są tylko dwa punkta, w których kolej rozpocząć się może.

Co do kwestyi kolei lokalnych, którą p. Skołyśzewski poruszył, twierdząc,

że jeżeli jest kolej państwowa, to ani państwo, ani kraj przyczynić się nie może, to pozwolę sobie tylko zwrócić uwagę na kolej Rozwadów-Przeworsk, i Chodorów-Podwysokie, na które kraj znaczny fundusz zainwestował. Jeżeli opuścimy słowo „lokalna“ i zostawimy Wydziałowi krajowemu do rozstrzygnięcia, jaka ma być ta kolej: państwowa, czy krajową, wtedy postąpimy właściwie, dlatego proszę, żeby to słowo zostało usunięte.

Na tem kończę.

Marszałek. Czy żąda jeszcze kto głosu?

P. ks. **Wilczkiewicz.** Proszę o głos.

P. **Czecz.** Proszę o głos.

Sekretarz p. **Urbański.** Wnoszę na zamknięcie rozprawy.

Marszałek. Jest wniosek na zamknięcie rozprawy. Do głosu zapisani są p. ks. Wilczkiewicz i p. Czecz. Czy żąda kto jeszcze głosu? (*Nikt*). Kto jest za zamknięciem rozprawy, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty.

Przystępuję do zamknięcia posiedzenia. Następne posiedzenie jutro w piątek dnia 8. marca b. r. o godzinie 10. rano z następującym porządkiem dziennym:

1. Pierwsze czytanie wniosku p. Oleśnickiego o zmianę postanowienia §. 16. ustawy o Reprezentacji powiatowej z 12 sierpnia 1866 Dz. u. kr. Nr. 21

2. Pierwsze czytanie wniosku p. Oleśnickiego o wezwanie Rządu do zaprowadzenia w urzędach pocztowych Galicji wschodniej święcenia dwóch pierwszych dni świąt Bożego Narodzenia i Zmartwychwstania Pańskiego wedle obrz grecko-kat.

3. Pierwsze czytanie wniosku p. Oleśnickiego w sprawie potrzeby wybudowania poczekalni obok przystanku kolei państwowych Zawadów.

4. Pierwsze czytanie wniosku p. Oleśnickiego o przemianę dwuklasowej szkoły ludowej w Synowódzku wyżnem na czteroklasową.

5. Pierwsze czytanie wniosku p. Głębińskiego o zmianę postanowień §§ 3, 4, 6, 11 i 12. statutu krajowego, tudzież ordynacyi wyborczej sejmowej.

6. Pierwsze czytanie wniosku p. Głębińskiego o zmianę postanowień §§. 16 i 18 statutu krajowego.

7. Pierwsze czytanie wniosku p. Głębińskiego o zmianę postanowień §§. 8, 17, 19, 22 i 37 statutu krajowego.

8. Pierwsze czytanie sprawozdania Wydziału krajowego o zatwierdzeniu uchwały Rady nadzorczej Banku krajowego, upoważniającej Dyrekcyę do udzielenia gminie król. stoł. m. Lwowa pożyczki kolejowej w sumie 10,000.000 koron.

Sprawozdawca poseł Pilat.

9. Dalszy ciąg rozprawy nad sprawozdaniem komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności w sprawach kolejowych.

Sprawozdawca poseł Kolischer.

10. Sprawozdanie komisji kolejowej o przedłożeniu Wydziału krajowego w sprawie zapewnienia budowy kolei lokalnej z Muszyny do Krynicy.

Sprawozdawca poseł Struszkiewicz.

11. Sprawozdanie komisji kolejowej o przedłożeniu Wydziału krajowego w przedmiocie zapewnienia budowy kolei lokalnej z Drohobycza do Truskawca.

Sprawozdawca poseł Traczewski.

12. Sprawozdanie komisji kolejowej o wniosku p. Mieczysława Urbańskiego w sprawie projektowanej kolei ze Strzyżowa przez Brzozów do Sanoka.

Sprawozdawca poseł Skrzyński.

13. Sprawozdanie komisji kolejowej o budowie kolei w powiecie Kolbuszowskim.

Sprawozdawca poseł Stan. Jędrzejowicz.

14. Sprawozdanie komisji gminnej w przedmiocie zezwolenia Reprezentacyi powiatowej w Kamionce strumiłowej na przyjęcie imieniem powiatu gwarancyi czystego dochodu od części kapitału zakładowego kolei lokalnej Lwów-Kamionka strumiłowa-Stożanów.

Sprawozdawca poseł Adam Jędrzejowicz.

15. Sprawozdanie komisji kolejowej w sprawie zapewnienia budowy kolei ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stożanowa.

Sprawozdawca poseł Głębiński.

16. Sprawozdanie komisji kolejowej o petycji Towarzystwa kolei lokalnej Lwów-Jaworów co do finansowego poparcia przez kraj projektowanego przedłużenia z Jaworowa do Bobrówki.

Sprawozdawca poseł Głąbiński.

17. Sprawozdanie komisji budżetowej o wniosku Wydziału krajowego względem pborów dozorców melioracyjnych o petycji konduktorów dróg krajowych o podwyższenie ich uposażenia.

Sprawozdawca poseł Skalkowski.

18. Sprawozdanie komisji wodnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie regulacji Rudawy z dopływami.

Sprawozdawca poseł Staniszewski.

19. Sprawozdanie komisji budżetowej w przedmiocie przeobrażeń i robót inwestycyjnych w głównym gmachu krajowego szpitala powszechnego we Lwowie, budowy pawilonu dla chorych zakaźnych, tudzież o postępie czynności w sprawie budowy nowych klinik przy szpitalu lwowskim.

Sprawozdawca poseł Mars

20. Sprawozdanie komisji budżetowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie odnowienia królewskiego Zamku na Wawelu.

Sprawozdawca poseł Piniński.

21. Sprawozdanie komisji solnej o czynnościach krajowego biura sprzedaży soli.

Sprawozdawca poseł Merunowicz.

22. Sprawozdanie komisji sanitarnej o sprawozdaniu Departamentu V-go Wydziału krajowego za czas od 1. lipca 1905 do 30. listopada 1906 i o sprawozdaniu Inspektora szpitali krajowych za rok 1906.

Sprawozdawca poseł Mars.

23. Sprawozdanie komisji sanitarnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie zmiany §. 11. i 15. ustawy urządzającej prawne stosunki szpitali powszechnych i publicznych, oraz w sprawie budowy domu gospodarczego, pawi-

lonu izolacyjnego i trupiarni przy szpitalu powszechnym w Brzeżanach.

Sprawozdawca poseł Wł. Czaykowski.

24. Sprawozdanie komisji drogowej o petycji Wydziału Rady powiatowej w Mielcu z 15. lutego 1907 L. 119/40 żądającego 75% subwencji na budowę drogi gm. I. klasy Wojsław-Biesiadka, 6 kilometrów 457 m długiej.

Sprawozdawca poseł Czarkowski-Golejewski

25. Sprawozdanie komisji drogowej o petycji L. 1109. Wydziału powiatowego w Kolbuszowoy o objęcie subwencją krajową 50% wydatków na wybudowaną już własnymi funduszami część drogi Kolbuszowa-Przeclaw.

Sprawozdawca poseł Czarkowski-Golejewski.

26. Sprawozdanie komisji gminnej o petycji Wydziału Rady powiatowej w Stryju w przedmiocie przepisów normujących obowiązki gmin do utrzymania zubożałych i niezdolnych do pracy przynależnych, tudzież przepisów odnoszących się do postępowania z rekonwalescentami i chorymi nieuleczalnymi, którzy nie mogą pozostawać w szpitalach.

Sprawozdawca poseł Bojko.

27. Sprawozdanie komisji prawniczej o żądaniu c. k. Sądu obwodowego w Cieszynie o zezwolenie na dalsze sądowo-karne ściganie posła ks. Stojalowskiego o obrazę czci popełnioną drukiem.

Sprawozdawca poseł Tarnawski.

28. Sprawozdanie komisji prawniczej o żądaniu c. k. Sądu powiatowego oddz. I w Krakowie o zezwolenie na sądowo-karne ściganie posła Stapińskiego o przestępstwo prasowe.

Sprawozdawca poseł Tarnawski.

22. Sprawozdanie komisji drogowej o projekcie ustawy drogowej.

Sprawozdawca poseł Stan. Jędrzejowicz.

Następne posiedzenie zatem jutro w piątek o 10 rano.

Posiedzenie zamykam.

(Koniec posiedzenia o godz. 3 min. 07. po południu).