

Sprawozdanie

komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie nowej taryfy lokalnej ruchu towarowego na kolejach państwowych, obowiązującej od 1 stycznia 1896 roku.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdanie Wydziału krajowego podaje ogólne wyniki badań nad pytaniem, jakie znaczenie dla stosunków ekonomicznych naszego kraju ma zmiana taryfy lokalnej towarowej na kolejach państwowych, a w obszernych załącznikach do sprawozdania poddana została ścisłemu rozbirowi taryfa dawna i nowa.

Komisja kolejowa opierając się na tak gruntownem przedstawieniu rzeczy, nie wymagającym bliższego rozbioru, który byłby omówieniem tylko sprawozdania Wydziału krajowego i jego alegatów. — zaznacza ze swej strony, zgodnie z opinią Wydziału krajowego, iż podrożenie przewozu nową taryfą spowodowane, jakkolwiek złagodzone poniekąd przez sposób jego rozkładu na poszczególne dziedziny ekonomiczne, jest nader dotkliwym dla naszego kraju, który już w ogóle, skutkiem swego niekorzystnego geograficzno-handlowego położenia znacznie więcej przeciętnie płacić musi za przewóz swoich towarów, niż inne kraje korone. Podczas bowiem gdy ogółem na wszystkich drogach żelaznych w Austrii (państwowych i prywatnych łącznie) tona towaru przebiega przeciętnie 82. km., a na całej sieci austriackich kolei państwowych 130 km. to na galicyskiej sieci kolejowej droga przeciętnie przebieżona wynosi 200 km.

Równie jak Wydział krajowy, komisja kolejowa także nie stawia obecnie wniosków w przedmiocie nowej taryfy towarowej na kolejach państwowych, świadoma dobrze powodów wielkiej wagi, wymienionych także w Alegacie I. sprawozdania Wydziału krajowego, które ze stanowiska skarbu państwa wywołały potrzebę zmiany taryfy poprzednio obowiązującej.

Wskazując atoli na tak pod wielu względami odrębne od innych krajów monarchii stosunki ekonomiczne naszego kraju, na dotkliwie im szkodliwą taryfową konkurencję państw ościennych, i na podane powyżej, w tak jaskrawych cyfrach się przedstawiające warunki naszego towarowego ruchu kolejowego w porównaniu do całego państwa, komisja kolejowa zaznacza, iż w dalszych nad kwestyą taryf badaniach, do konkretnych wniosków prowadzić mających należy mieć na oku tę anomalję, jaką jest zastosowanie jednego i tego samego baremem taryfowego do całej w Austrii, choć niejednolitej, rozerwannej kolejami prywatnemi, sieci kolei państwowych, anomalją dotkliwą zwłaszcza dla naszego kraju, z siecią kolei państwowych oderwaną od ich sieci zachodniej, a z tak odmiennymi warunkami geograficzno-handlowymi.

Sprawozdanie Wydziału krajowego słusznie podnosi, iż należytem badaniom kwestyi taryfowych ze stanowiska ekonomicznych interesów naszego kraju stoją na przeszkodzie wielkie braki statystyki w ogóle kolejowej w Austrii, a w szczególności tatytyki kolei państwowych i z tego powodu proponuje rezulucyę do c. k. Rządu,

„aby zreformował dotychczasową metodę prowadzenia statystyki kolejowej, zarówno na kolejach państwowych, jak i na kolejach prywatnych, na wzór przyjęty w tych państwach, które w tym względzie największy wykazują postęp.“

Zdaniem komisji kolejowej takie brzmienie rezolucji byłoby niedostatecznym, gdyż są państwa mające nader różnorodności stosunków, nie mają potrzeby terytorjalnego w statystyce grupowania linii kolejowych, czego potrzeba tak dla nas jest ważną.

Sądzi zatem Komisya kolejowa, iż rezolucję w tym przedmiocie należy rozszerzyć, formułując ją w myśli tak dokładnie w motywach sprawozdania Wydziału krajowego wytkniętych braków statystyki kolejowej.

Drugi punkt proponowanej przez Wydział krajowy rezolucji dotyczy powołania do składu państwowej Rady kolejowej jednego członka krajowej Rady kolejowej przedstawionego przez Wydział krajowy.

Komisya kolejowa uznaje w zupełności motywa podniesione przez Wydział krajowy w sprawozdaniu i jego Alegacte I., wskazujące na ważność uczestnictwa Wydziału krajowego w państwowej Radzie kolejowej przez swego delegata. Sądzi atoli komisya kolejowa, iż nie należy krępować Wydziału krajowego w wyborze osoby delegata. Może nim być, według uznania Wydziału krajowego co do najodpowiedniejszych zadaniu kwalifikacji, bądź członek krajowej Rady kolejowej — będącej doradczym jedynie organem Wydziału krajowego, — bądź funkcyonariusza Wydziału krajowego w tym zakresie specjalnie pracujący.

Proponowana wreszcie przez Wydział krajowy uchwała II. polecająca mu zwracać stale uwagę na sprawy taryf kolejowych ze stanowiska ekonomicznych interesów naszego kraju, odpowiada wielokrotnie wyrażonym intencjom Wysokiego Sejmu. Ważność i trudność przedmiotów wymagałaby atoli, zdaniem Komisji kolejowej, zorganizowania sił potrzebnych dla prac zadaniem tem spowodowanych.

W myśl powyższego sprawozdania komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. wzywa się c. k. Rząd:

a) iżby zamknięcia rachunkowe c. k. kolei państwowych i ich statystyka nie ograniczały się jak obecnie do dat jedynie zbiorowych dla całej sieci tych kolei, lecz iżby także dla terytorjalnych grup kolei państwowych wykazane były oddzielnie i dochody z ruchu osobowego, dochody ruchu towarowego, wszelkie inne dochody, kosztu ruchu i wszelkie inne, oraz wszelkie daty statystyki kolejowej, jak ruch osobowy i towarowy, przebieg kilometryczny pasażerów i towarów i t. p.;

b) iżby statystyka kolei państwowych wykazywała ruch towarowy nietylko, jak obecnie, według rodzaju towarów, lecz także wedle klas taryfowych i poszczególnych wyjątkowych taryf oraz przyznanych refakcyjnych zniżeń, a to podobnie jak pod a), nietylko dla całej sieci kolei państwowych, lecz również dla ich grup terytorjalnych:

c) iżby zasada wykazywania ruchu towarowego według klas taryfowych i t. d. jak pod b) wprowadzoną była także do statystyki kolei prywatnych;

d) iżby tak na kolejach państwowych jak i prywatnych zaprowadzoną została taka statystyka ruchu towarowego, któraby na wzór niemieckiej „Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen“, wykazywała ruch każdego towaru od miejsca zżąd został wysłany aż do miejsca jego przeznaczenia, głównie mając na oku ruch surowców natury rolniczej;

e) iżby do składu państwowej Rady kolejowej powołał delegata Wydziału krajowego.

II. Poleca się Wydziałowi krajowemu, iżby sprawom taryf kolejowych ze stanowiska ekonomicznych interesów kraju stale baczną poświęcał uwagę i w tym celu dla prac zadaniem tem spowodowanych zorganizował siły potrzebne.

We Lwowie, dn. 6. stycznia 1896.

Przewodniczący:
Zaleski.

Sprawozdawca:
Oczek.