

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie taryf kolejowych.

Wysoki Sejmie!

Wysoki Sejm na posiedzeniu dnia 18. listopada 1889 r. wezwał c. k. Rząd, by przejął wszystkie linie kolei Karola Ludwika w zarząd państwowy, a nim to nastąpi, spowodował kolej Karola Ludwika do natychmiastowego zaprowadzenia taryf kolei państwowych. Zarazem polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu, by w powyższym duchu rozpoczął u c. k. Rządu starania jak najusilniejsze i wyraził przekonanie, iż one będą skuteczniejsze, niż dotychczasowe starania pięcioletnie.

W wykonaniu tej uchwały Wydział krajowy postanowił przedewszystkiem zaprowadzić ewidencję kolejowych taryf towarowych, obowiązujących na kolejach galicyjskich ze szczególnym uwzględnieniem tych taryf, które pozostają w ścisłym związku z produkcją i handlem krajowym a tem samem bezpośrednio wpływają na stan ekonomiczny kraju. Ewidencya rzeczona mogłaby posłużyć jeszcze do dalszego celu a mianowicie na to, aby utworzyć stałe źródło informacji o cenach przewozu we wszystkich kierunkach, obchodzących naszą produkcję i nasz handel nie tylko dla Wydziału krajowego, lecz także dla krajowych korporacji i stowarzyszeń a w końcu i dla poszczególnych producentów lub kupców.

Na podstawie prac dotychczasowych w tym kierunku przeprowadzonych Wydział krajowy postanowił przedłożyć Wysokiemu Sejmowi obraz obecnych stosunków taryfowych na razie dla kilku najważniejszych produktów kraju naszego, jak dla zboża, drzewa budulcowego, bydła rogatego i nierogacizny, tudzież spirytusu a ostateczny wynik tego przeglądu streścić w niniejszém sprawozdaniu.

I. Ruch lokalny.

Badając warunki przewozu towarowego na kolejach wypada przedewszystkiem zwrócić uwagę na taryfy lokalne pojedynczych kolei o ich ruchu wewnętrznym. Każda

kolej bowiem w pierwszym rzędzie powinna ułatwiać ruch towarowy między własnymi stacyami, podtrzymywać i ożywiać naturalną i ekonomicznie najkorzystniejszą wymianę płodów najbliższej okolicy.

Transport lokalny, który wzrastać musi z obniżeniem ceny przewozu, jest niezależny od polityki cłowej i kolejowej krajów ościennych i od zmian w kierunkach handlu i w trwałym interesie kolei każdej leżeć musi jak najbardziej ruch ten rozwinąć.

Z drugiej strony jednak klientela lokalna nie może przerzucić się na inną linię kolejową, w odniesieniu do tej klienteli kolej nie ma konkurenta, chyba transport wozami na zwykłej drodze, zatem kolej może tutaj bezwzględnie wyzyskać monopolistyczne stanowisko.

Przytoczone okoliczności wskazują, że taryfy odnoszące się do ruchu wewnętrznego są równie ważne a nawet ważniejsze dla ekonomicznych stosunków kraju, jak taryfy dla wywozu lub dowozu. Podczas gdy przy wywozie lub dowozie tylko nadawca lub odbiorca są krajowcami, przy ruchu wewnętrznym obaj są w kraju, obaj zyskują lub tracą w miarę tego, jak ceny przewozu są niższe lub wyższe.

Nie wdając się w teoretyczne obliczenia, jak niskie mogłyby być, ze względu na własne koszty kolei, taryfy w wewnętrznym ruchu towarowym, przeprowadziliśmy szczegółowe porównanie taryf lokalnych kolei galicyjskich państwowych, kolei Karola Ludwika wraz z lokalnymi kolejami Jarosław - Sokal i Dembica - Rozwadów, dalej kolei Lwów - Bełzec pozostającej pod zarządem galic. kolei państwowej, wreszcie taryf kolei państwowych węgierskich, które więcej budziłyby zajęcia i dostarczyły korzyści z porównania, gdyby nie wiadomość, że z dniem 1. stycznia 1891 r. zaprowadzony będzie inny system taryfowy na Węgrzech mianowicie taryfy strefowe (Zonnen-Gebührtarif).

Zaczynamy od najważniejszego przedmiotu handlu naszego, mianowicie od zboża. Cena przewozu zboża w ładunkach całowagonowych oblicza się we wszystkich taryfach lokalnych według specjalnej taryfy I, zresztą zboże należy do klasy A. Biorąc za podstawę porównania ładunki całowagonowe otrzymujemy wynik następujący:

Państwowe koleje galicyjskie przewożą zboże:

w odległości od	1	do	50 km.	po cenie	0·28 ct.
"	51	"	100 "	"	0·24 "
"	101	"	150 "	"	0·22 "
"	151	"	300 "	"	0·20 "
"	301	"	400 "	"	0·18 "
	a każdy km.	nad	400 "	"	0·16 "

za 100 kgr. tak, że n. p. przewiezienie 100 kgr. z Chabówki do Żywca odległości 82 km. kosztuje 25·7 ct.

Ze Starego Sącza do Friedrichshütte (Sporysza) 182 km. 47·4 ct. wraz z należnością manipulacyjną. Przypatrzmy się taryfom lokalnym kolei Karola Ludwika dla zboża. — Inne ceny i to o wiele droższe ustanowiła ta kolei dla linii swej w kierunku zachodnim od Lwowa a inne na linii w kierunku wschodnim od Lwowa: i tak w kierunku na wschód od Lwowa ceny jednostkowe są:

od	1	do	50 km.	.	0·40 ct.
"	51	"	100 "	.	0·24 "
	każdy km.	nad	100		0·20 "

przeciętnie więc 0·28 ct. za 100 kgr.,

tak, że n. p. z Ożydowa do Jeziernej 81 km. kosztuje 31·4 centa, ze Lwowa do Bogdanówki 182 km. 52·4 ct. wraz z należnością manipulacyjną. Wyjątkowo przyznany jest czasowo opust dla Lwowa jak również i innych ważniejszych stacyi tak, że z Bogdanówki do

Lwowa zamiast 52·4 ct. płaci się 40·4 ct. za 100 kgr. (Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt N. 99 ex 1890).

W kierunku na zachód od Lwowa przedstawia taryfa dwie różne ceny jednostkowe. Na krótszą odległość do 140 km. oznaczoną jest niższa cena jednostkowa mianowicie za przewiezienie 100 kgr.

Od 1 do 75 km. 0·32 ct.

„ 76 „ 140 „ 0·29 „

Na odległość po nad 140 km. cena jednostkowa jest już znacznie wyższą.

bo od 1 do 50 km. 0·40 ct.

„ 51 „ 100 „ 0·30 „

a za każdy km. nad 100 0·20 ct. płacić wypada.

Przeciętnie więc o 0·30 ct. za 100 kgr. i jeden kilometr tak, że n. p. z Jarosławia do Sądowej Wiszni 82 km. 30 0 ct., z Rzeszowa do Lwowa 185 km. 56 0 ct. kosztuje przewiezienie 100 kgr. wraz z należytością manipulacyjną.

Na kolejach lokalnych² będących w zarządzie kolei Karola Ludwika cena jednostkowa wynosi tyle, ile na najdroższej części linii Karola Ludwika, zatem :

Od 1 do 50 km. 0·40 ct.

„ 51 „ 100 „ 0·30 „

każdy km. następny nad 100 0·20 ct. n. p. z Nadbrzezia do Dembicy 83 km. 33·9 ct., ze stacyi Korczów do Nowej Grobli 85 km. 34·5 ct. wraz z należytością manipulacyjną.

Droższą od wszystkich wyż wspomnianych taryf dla zboża, jest taryfa kolei Lwów-Bełzec, jednostka bowiem taryfowa wynosi 0·56 centa za 100 kgr. i jeden kilometr tak, że n. p. z Bełzca do Brzuchowic 82 km. przewiezienie 100 kgr. kosztuje 49·9 ct. Z niektórych stacyj tej linii do Lwowa i Lwowa Kleparowa loco i transito istnieją wyjątkowe taryfy dla ładunków całowozowych, które obniżają znacznie te wysokie ceny, tak, że z Bełzca do Lwowa 92 km. wynosi wagon zboża wraz z należytością manipulacyjną 31 zł. 06 ct.

W ten sam sposób przedstawiamy ceny jednostkowe dla kolei państwowych węgierskich. Zasadą przy obliczaniu cen dla zboża w ładunkach całowozowych jest specjalna taryfa I b.

Od 1 do 50 km. 0·32 ct.

„ 51 „ 100 „ 0·28 „

„ 101 „ 200 „ 0·24 „

„ 201 „ 300 „ 0·20 „

każdy następny kilometr 0·16 „

Np. Bãnhida- Kõbanya 82 km. odległości kosztuje przewiezienie 100 kg. 33·6 ct. Elesd- Arad 182 km. 574 ct wraz z należytością manipulacyjną.

Dodać należy, że koszta manipulacyjne wynoszą dla wszystkich kolei cztery centy za 100 kg. czyli 4 zł. od wagonu.

Najwięcej zbliżone do taryf zboża są taryfy dla spirytusu, zwykle bowiem, jeżeli istnieje na jakiej kolei wyjątkowa taryfa dla spirytusu, cena jednostkowa obliczana bywa według taryfy zbożowej. W taryfach kolei przez nas porównanych znajdujemy taryfę XV. dla kolei państwowej galicyjskiej taryfę wyjątkową III. dla kolei Karola Ludwika tudzież jej lokalnych kolei.

Nie zawierają one nic innego jak tylko przepis, by przy ładunkach całowozowych spirytusu w cysternach lub beczkach cenę przewozu obliczać według specjalnej taryfy I. Te same przykłady wzięte dla spirytusu przedstawia się zupełnie tak, jak dla przewozu zboża.

Z Chabówki do Żywca 82 km.	25·7 ct.
ze Starego Sącza do Friedrichshütte 182 km.	47·4 „
z Ożydowa do Jeziernej 81 km.	31·4 „
ze Lwowa do Bogdanówki 182 km.	52·4 „
z Jarosławia do Sądowej Wiszni 82 km.	30·0 „
z Rzeszowa do Lwowa 185 km.	56·0 „
z Nadbrzezia do Dembicy 83 km.	33·9 „
z Korccowa do Nowej Grobli 85 km.	34·5 „

Kolej lokalna Lwów-Bełzec nie ma żadnej wyjątkowej taryfy dla spirytusu. Według klasyfikacji towarów należy spirytus do klasy A. i według cen jednostkowych tejże klasy oblicza się należytość za przewóz spirytusu. Cena jednostkowa wynosi 0·60 ct. za 100 kg. i jeden kilometr tak, że z Bełzca do Brzuchowic 82 km. przewóz 100 kg. kosztuje 53 2 ct.

Kolej państwowa węgierska oblicza ceny przewozowe spirytusu także według klasy A., jednak od każdej relacji przyznaje 10% opustu (taryfa wyjątkowa XXIV.) tak, że z Bánhida do Kőbánya 82 km. kosztuje przewóz 100 kg. 31·9 ct. Z Elesd do Arad 182 km. 61 ct.

Przystępujemy do porównania cen przewozowych w ruchu lokalnym, ważnego również produktu kraju naszego t. j. drzewa, (Bau-Werk- und Nutzholz).

Zasadą, według której obliczają się ceny przewozowe na wszystkich kolejach galicyjskich jest specjalna taryfa II.

Ceny te jednostkowe przedstawiają się na kolejach państwowych galicyjskich następująco :

Od 1 do 50 km.	0·26 ct.
„ 51 „ 100 „	0·20 „
„ 101 „ 200 „	0·16 „

za każdy dalszy km. ponad 200, 0·12 ct. tak, że przewiezienie 100 kg. z Chabówki do Żywca 82 km. wynosi 23·4 ct., ze Starego Sącza do Friedrichshütte 182 km. 35 4 ct. wraz z należytością manipulacyjną.

Kolej Karola Ludwika jak dla zboża tak i dla drzewa ustanowiła droższe taryfy dla swej linii na zachód od Lwowa tak, że gdy na linii od Lwowa na wschód cena jednostkowa wynosi :

Od 1 do 50 km.	0·35 ct.
„ 51 „ 100 „	0·22 „
za każdy km. nad 100	0·12 „
n. p. z Ożydowa do Jeziernej 81 km.	28·3 ct.
ze Lwowa do Bogdanowki 182 km.	42·3 „

wraz z należytością manipulacyjną, — na linii swej na zachód od Lwowa, tudzież na liniach kolei lokalnych jednostki taryfowe są wyższe i tak :

Od 1 do 50 km.	0·35 ct.
„ 51 „ 100 „	0·25 „
za każdy następny km.	0·15 „

Biorąc i tutaj dla jaśniejszego poglądu te same przykłady, które przedstawiliśmy dla innych produktów, wypadnie, że z Jarosławia do Sądowej Wiszni 82 km. 29·5 ct., z Rzeszowa do Lwowa 185 km. 46·8 ct. za przewiezienie 100 kg. zapłacić wypadnie; zaś z Nadbrzezia do Dębicy 83 km. 29·8 ct., z Korczowa do Nowej-Grobli 85 km. 30·3 ct.

Innego podziału w odległościach użyto w taryfach dla kolei Lwów-Bełzec, dlatego zupełnie odmienne jednostki taryfowe wypadają na odległości od 1 do 10 km., inne na odległości od 1 do 20 km. etc etc. tak, że:

Od 1 do 10 km.	.	0·60 ct.
„ 1 „ 20 „	.	0·55 „
„ 1 „ 30 „	.	0·50 „
„ 1 „ 40 „	.	0·45 „
„ 1 „ 60 „	.	0·40 „
„ 1 „ 80 „	.	0·35 „
„ 1 nad 80 „	.	0·30 „

więc 100 kg. z Bełzca do Brzuchowic 82 km. kosztuje 24·6 ct. Przy tem obliczeniu nie pobiera się należności manipulacyjnej, która wynosi na kolejach galicyjskich 4 ct. za 100 kg.

Pozostają jeszcze do porównawczego przedstawienia ceny jednostkowe dla drzewa na kolejach państwowych węgierskich:

Od 1 do 100 km.	.	0·21 ct.
„ 101 „ 200 „	.	0·16 „
„ 201 „ 300 „	.	0·14 „
za każdy następny km.		0·13 „

za 100 kg. n. p. z Bánhida do Kőbanya 82 km. 23 8 ct.; z Eleds do Arad 182 km. 40·0 ct.

Nie mniej ważnemi są porównania jednostek taryfowych dla przewozu bydła, nierogacizny i owiec.

Do niedawna istniała na kolejach państwowych wyjątkowa taryfa IX. dla przewozu żywych zwierząt, (nierogacizny) obecnie zniesiona taryfa dla tego towaru zastąpioną została prawidłową klasą 2, według której oblicza się należności, na podstawie wag prawidłowych w części I wspólnych postanowień zawartych przy nadawaniu żywych zwierząt jako posyłki powolne, dlatego jednostki taryfowe za 100 kg. i jeden kilometr wynoszą:

Od 1 do 300 km.	.	0·50 ct.
za każdy km. następny		0 30 „

n. p. z Chabówki do Żywca 82 km 45·0 ct., ze Starego Sącza do Friedrichshütte 182 km. 95·0 wraz z należnością manipulacyjną.

Kolej Karola Ludwika mając na swej linii podwójne taryfy, tańsze dla wschodniej części, droższe dla zachodniej części od Lwowa i też same dla swych kolei lokalnych, ma dla pierwszych linii jednostkę taryfową od 1 do 300 km. 0·50 ct. każdy następny km. nad 300 0 42 ct. za 100 km., więc z Jeziernej do Ożydowa 81 km. wynosi należność 44·5 ct., z Bogdanówki do Lwowa 95·0 ct. dla drugich; bez względu na skalę odległości za każdy kilometr ustanowioną jest jednostka taryfowa 0·52 ct. za 100 kg. tak, że z Jarosławia do Sądowej Wiszni 82 km. 46·1 ct., z Rzeszowa do Lwowa 185 km. 99·1 ct., z Nadbrzezia do Dębicy 83 km. 47·2 ct., z Korczowa do Nowej Grobli 85 km. 48 2 ct. wynosi przewóz 100 kg. wraz z należnością manipulacyjną.

Zwrócić należy jednak uwagę, że kolej Karola Ludwika ustanowiła dla bydła rogatego, nierogacizny i owiec wyjątkową taryfę XI. z uzupełniającym dodatkiem III. W tej taryfie przyznane są zniżenia dla transportów do Krakowa i Podgórze loco lub transito ze wszystkich stacyj kolei Karola Ludwika i w ten sposób ruch wywozowy w kierunku zachodnim ma zapewnione ulgi taryfowe. Na kolei Lwów Bełzec ustanowioną jest taryfa wyjątkowa VI. Należność za przewóz bydła rogatego, nierogacizny i owiec w przesyłkach całowozowych oblicza się według przestrzeni przekroju użytego wagonu. Jeden metr kwadratowy użytego wagonu kosztuje za jeden kilometr jednego centa, dodając jako należność manipulacyjną 6·5 ct. za metr kwadratowy przekroju użytego wagonu a więc z Bełzca do Brzuchowic 82 km. jeden metr kwadratowy użytej podłogi w wagonie wyniesie 88·5 ct.

W ten sam sposób obliczają się należności przewozowe na kolejach węgierskich. Wyjątkowa taryfa IV. przedstawia nam relacje na odległości od 1 do 970 klm., z których niektóre tutaj podajemy.

Na odległość.	B) nierogaczyna i owce w wagonach		
	A) Bydło rogate.	o jednej klatce	o dwóch klatkach (Etage)
50 klm.	52.5	65.6	55.1
100 „	89.2	120.7	99.7
200 „	162.7	231.0	189.0
500 „	383.2	561.7	456.7
700 „	530.2	782.2	635.2

centów za metr kwadratowy.

np. Bánhida-Köbanya 82 km. ad A) 760 ct. ad B) 100·9 ct. B) 83·7 ct. E'lcsd-Arad 182 km. ad A) 149·5 ct B) 211·2 ct. B1) 172·9 ct.

Do stacyi Budapeszt-Ferencvaros (loco) i Köbanya Lizlalda (loco) istnieje taryfa wyjątkowa V., która podaje zniżenia taryfowe dla nierogaczyny i owiec n. p. z Aper Szanto do Budapest-Ferenczvaros 84 km. ad B) 92.8 ct., B1) 76.9 ct.; z Czikeria do Budapest-Ferenczvaros 183 km. ad B) 191.4 ct. B1) 156·5 ct. za metr kwadratowy.

Z przedstawionych zestawień taryf lokalnych widzimy jasno, jaki istnieje stosunek taryfowy pomiędzy kolejami naszego kraju.

Z przykrością zaznaczyć musimy, że taryfy przewozowe na najgłówniejszej arteryi kolejowej naszego kraju (kolej Karola Ludwika) przedstawiają się znacznie niekorzystniej niż na kolei państwowej. Jedynie kolej Lwów-Belzec pobiera należności przewozowe za niektóre produkta nieco wyższe.

Tablica poniżej zamieszczona uwidoczni nam różnice zachodzące między cenami porównawczych kolei w odległości 50 kilometrów.

W odległości 50 kilometrów za 100 kgr. w centach.

Nazwa produktu	Koleje gali- cyjskie państwowe	Kolej Karola Ludwika		Koleje lo- kalne Jaro- sław-Sokal, Dembica- Rozwadów	Kolej Lwów-Beł- zec	Koleje państwowe węgierskie
		na wschód	na zachód			
zboże	18·0	24·0	24·0	24·0	32·0	22·0
drzewo	17·0	21·2*)	21·2*)	21·5	20·0	15·2
bydło i nierogaczyna	29·0	29·0	29·7*)	30·0	56·5 pro□m.	52·5 pro□m.
spirytus	18·0	24·0	24·0	24·0	34·0	21·24

Tu wspomnimy jeszcze, że dowolność przy zestawianiu taryf wewnętrznych dochodzi z pominięciem wszelkich podstaw do tego, że dla stacyi o mniejszej odległości znajdujemy relacje w jednej i tej samej taryfie tej samej wysokości, jak dla stacyi o znacznie większej odległości. Widocznie tu występuje dążność wyzyskania monopolu przewozowego, nawet ze szkodą dla przyszłych interesów kolei, które domagałyby się rozwijania ruchu lokalnego. Dążność ta nie jest krępowaną przepisami państwowymi, gdyż koncessya z 3 marca 1857 nie daje należytego zastrzeżenia państwu co do głównej linii Kraków-Lwów a temsamem stanowczego wpływu na stosunki taryfowe. Natomiast już przy udzielaniu koncesyi na linię ze Lwowa do Brodów z linią uboczną do Tarnopola z dnia 15. maja 1867 Nr. 88. Dz. p. p. wyraźny przepis koncesyi czyni wszelką zmianę taryf, a w szczególności wprowadzanie nowych taryf dyferencyalnych zależnem

*) Te relacje taryfowe różnią się od rezultatów osiągniętych na podstawie obrachowania z jednostek taryfowych.

od woli rządu. Konieczny związek nowych linii z dawnymi, zapewnia rządowi w każdym razie wpływ i na te ostatnie. Państwo więc może wpłynąć na kolej Karola Ludwika a przeprowadzona w roku przeszłym rozprawa w Wysokim Sejmie dowodnie nam to wykazuje. Postawienie ponowne uchwały, aby spowodować kolej Karola Ludwika do natychmiastowego zaprowadzenia taryf kolei państwowych, wydaje się i w tym roku koniecznem.

II. Ruch wywozowy.

Ruch wywozowy z naszego kraju odbywa się głównie na kolei Karola Ludwika. Kolej państwowa t zw. transwersalna, mająca linię znacznie dłuższą i przerywaną Podgórze i mniej mająca do wywozu, tylko w ograniczonej mierze mogłaby być konkurencyjną linią wywozową, a obecnie ze względu na kartel zawarty między koleją państwową a koleją Karola Ludwika konkurencji nie robi wcale tej ostatniej kolei wbrew oczekiwaniom w tej mierze, które skłoniły w swoim czasie kraj do tak znacznych na rzecz budowy kolei transwersalnej ofiar. Wskutek tego stanu rzeczy przedstawiamy w tym dziale taryfy wywozowe tylko na kolei Karola Ludwika i porównujemy je z taryfami dzisiejszemi kolei węgierskich. Taryfy odnoszące się do tych samych głównych produktów kraju naszego t. j. zboża i mąki, drzewa, bydła rogatego i nierogacizny, wreszcie spirytusu, które już porównywaliśmy, w ruchu lokalnym będą i tutaj służyć za przedmiot do rozpatrzenia. Zbyt naszych produktów na targach europejskich natrafia na znaczne trudności.

Od północy do wschodu i od południa graniczymy z krajami, które naszych płodów rolniczych i leśnych nie potrzebują i owszem są naszymi konkurentami w tej mierze.

Nasz wywóz dąży tylko ku zachodowi i tu o ile idzie za granicę monarchii, spotyka się z wygórowanymi cłami państw zachodnich mianowicie Niemiec, tudzież z konkurencją krajów zamorskich i Rosyi, mających znacznie mniejsze koszta produkcji. O ile zaś zmierza ku targom zachodnich krajów koronnych natrafia na silną konkurencję węgierską, popartą bardziej sprzyjającym klimatem i nadzwyczajnemi ułatwieniami w transporcie kolejowym, jakie dla krajowej produkcji przeprowadza rząd węgierski tak na kolejach rządowych jak na kolejach prywatnych. Dla wywozu naszych płodów możemy się posługiwać drogami wodnymi tylko w bardzo ograniczonej mierze, zatem cały niemal wywóz odbywa się linią kolei Karola Ludwika i od ułatwień dla wywozu na tej kolei zależy i możność wywozu w ogóle i cena, jaką producent otrzyma za swój towar. Tymczasem kolej ta starając się przeciągnąć na linię swoją zboże rosyjskie, które mogłoby i inną obrać drogę na zachód a wyzyskując bezwzględnie swój monopol przewozu wobec produktu krajowego ustanawia jak od wielu lat, tak i teraz znacznie niższe taryfy dla transytowego przewozu obcego zboża niż dla naszego wywozu a tem samym utrudnia na obcych targach i tak trudną dla naszego produktu pozycję.

Należytości taryfowe z rosyjsko galicyjskich granicznych stacyj Brody — Podwołoczyska — Sokal — Nadbrzezie w ruchu transytowym do stacyj kolei niemieckich (Norddeutsch-galicisch südwest-russischer Grenz-Verkehr) są znacznie niższe niż stopy taryfowe dla relacyi tychże samych stacyj przy ruchu wywozowym z naszego kraju (Norddeutsch-Galizischer Verkehr). Dla łatwiejszego przeglądu i wykazania bardziej uderzającego kontrastu podamy tylko relacye z Podwołoczysk dla produktów pochodzenia rosyjskiego tudzież naszego, dalej relacye ze stacyj Lwowa dla tych samych produktów w porównaniu z relacyami kolei węgierskich do tych samych miejsc zbytu, dołączając do każdej relacyi odległość w kilometrach.

Najgłówniejszym i najbardziej nas obchodzącym artykułem produkcji jest zboże. Dokładne więc relacye dla zboża zestawiamy najprzód.

Do Szląska pruskiego.

Zboże pochodzenia rosyjskiego (transito).

Z Podwołoczysk do Mysłowic	602 klm.	1·86 marek
„ „ Kattowic	612 „	1·86 „
„ „ Bytomia	628 „	1·90 „
„ „ Gliwic	639 „	1·95 „
„ „ Wrocławia	791 „	2·63 „

Nazwa taryfy: Norddeutscher galicisch südwest russischer Grenzverkehr.

Zboże krajowe.

Z Podwołoczysk do Mysłowic	602 klm.	2·28 marek
„ „ Kattowic	612 „	2·38 „
„ „ Wrocławia	791 „	3·18 „
ze Lwowa do Mysłowic	410 „	1·61 „
„ „ Kattowic	420 „	1·71 „
„ „ Bytomia	436 „	1·78 „
„ „ Gliwic	447 „	1·83 „
„ „ Wrocławia	599 „	2·51 „

Nazwa taryfy: Galizisch norddeutscher Getreideverkehr.

Z Budapesztu do Mysłowic	499 klm.	2·31 marek
„ „ Kattowic	502 „	2·33 „
„ „ Bytomia	521 „	2·41 „
„ „ Gliwic	528 „	2·45 „
„ „ Wrocławia	614 „	3·82 „

Nazwa taryfy Ostdeutsch ungar. Eisenbahnverband.

Widzimy więc jasno, że gdy wagon zboża rosyjskiego np. z Podwołoczysk do Kattowic kosztuje 1·86 marek, wagon zboża krajowego na tej samej przestrzeni kosztuje 238 marek, zatem o 52 marek więcej. Wagon zboża rosyjskiego przesłany z Podwołoczysk do Wrocławia kosztuje 263 marek, wagon zboża krajowego z Podwołoczysk do Wrocławia 318 marek, o 55 marek więcej. Różnica cen przewozowych zachodzi tylko na kolei Karola Ludwika, ceny bowiem na dalszych kolejach, które biorą udział w transporcie są dla każdego zboża jednakie.

Do Saksonii.

Zboże pochodzenia rosyjskiego.

Z Podwołoczysk do Drezna	1.124 km.	3·33 m.
„ „ Lipska	1.149 „	3·87 „

Zboże krajowe.

Z Podwołoczysk do Drezna	1.124 km.	4·07 m.
„ „ Lipska	1.149 „	4·61 „
Ze Lwowa do Drezna . .	931 „	3·64 „
„ „ Lipska . .	957 „	4·12 „
Z Budapesztu do Drezna	800 „	2·86 „
„ „ Lipska .	914 „	3·40 „
Z Podwołoczysk do Laube	1.161 „	3·65 „
Ze Lwowa do Laube . .	969 „	3·26 „

Nazwa taryfy: Galizien Laube Verkehr.

W „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 115 z 4. października 1890 przyznano zniżenia dla obydwóch tych relacyj po koniec roku 1891 tak, że zamiast 365 marek wynosi transport całego wagonu zboża z Podwołoczysk do Laube 311·0 marek, — ze Lwowa do Laube tylko 271·0 marek —

Z Budapesztu do Laube 720 km. 2·46 m.

Nazwa taryfy: Ungar. Laube-Verkehr.

I tutaj w wyźpodanych przykładach znajdujemy jeszcze znaczniejsze różnice na niekorzyść zboża krajowego. Wagon zboża krajowego tak do Drezna jak i Lipska o 74 marki kosztuje drożej, niż wagon zboża pochodzącego z Rosyi.

Do Szwajcaryi.

Z Podwołoczysk do Bazylei transito . . . 1.623 km. 7·00 frank.

„ „ „ „ zboże krajowe „ „ 7·20 „

Ze Lwowa „ „ „ „ 1.431 „ 6·55 „

Z Budapesztu „ „ „ „ 954 „ 5·03 „

Nazwa taryfy: „Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch Südbadischer Verkehr.

Z Podwołoczysk do Romanshorn . . . 1.769 km. 6·14 frank.

Ze Lwowa „ „ „ „ 1.577 „ 5·49 „

Z Budapesztu „ „ „ „ 1.063 „ 4·02 „

Nazwa taryfy: Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verkehr.

Z Podwołoczysk do Zürich transito . . . 1.729 km. 6·61 frank.

„ „ „ „ zboże krajowe „ „ 6·81 „

Ze Lwowa „ „ „ „ 1.537 „ 6·16 „

Z Budapesztu „ „ „ „ 1.123 „ 4·68 „

Do Lindau.

Z Podwołoczysk do Lindau transito . . . 1.623 km. 2·96 zł.

„ „ „ „ zboże krajowe „ „ 2·98 „

Ze Lwowa „ „ „ „ 1.431 „ 2·64 „

Z Budapesztu „ „ „ „ 1.043 „ 1·87 „

Nazwa taryfy: Getreide Verkehr Galizien resp. Oester. Ungar. Lindau.

Do Bregencyi.

Z Podwołoczysk do Bregencyi 1.623 km. 2·63 zł.

Ze Lwowa „ „ „ „ 1.431 „ 2·63 „

Z Budapesztu „ „ „ „ 1.033 „ 2·96 „

Nazwa taryfy: Getreide Verkehr Galizien resp. Oester. Ungar. Voralberg.

Jakkolwiek nie tak jaskrawo, jak w poprzednich zestawieniach przedstawia się i tutaj rezultat porównań taryfowych, jak to widzimy z cyfr przytoczonych, dla produkcji krajowej bardzo niekorzystnie.

III. Ruch dowozowy.

Co najmniej można żądać w interesie gospodarstwa krajowego, aby produkta krajowe na wewnętrznych targach monarchii nie były stawiane w gorszym położeniu niż produkta obce. Tymczasem kiedy państwo stara się za pomocą ceł ochronnych zapewnić targi krajowej pro-

dukcyi, to kolej Karola Ludwika przeciwdziałała tej dążności za pomocą niższych dla produktu rosyjskiego taryf i tak:

Z Podwołoczysk do Pragi transito 1.036 km. 210 zł. Nazwa taryfy: Oester.-Südwest-russischer Grenz-Verkehr.

Z Podwołoczysk do Pragi zboże krajowe 1.036 km. 2·19 zł. Ze Lwowa do Pragi 844 km. 1·92 zł. Nazwa taryfy: Galizisch-österr.-Bömisches-Verkehr.

Z Budapesztu do Pragi 667 km. 143·3 zł. Nazwa taryfy; Oesterr.-Ungar.-Eisenbahn Verband.

Z Podwołoczysk do Wiednia transito 947 km. 195·4 zł. Nazwa taryfy: Oesterr.-Südwest.-russ.-Grenz-Verkehr.

Z Podwołoczysk do Wiednia zboże krajowe 947 km. 209·9 zł.

Ze Lwowa " " " " 755 " 174·5 " Nazwa taryfy: Galizisch Wiener Gemeinschafts Verkehr.

Z Budapesztu do Wiednia 278 km. 67·7 zł. Nazwa taryfy: Local-Verkehr der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Nie odpowiadałoby celowi podawać w dalszym ciągu relacje do miejsc, które nie są głównym punktem zbytu danych artykułów lub z danego miejsca nie bywają wysyłane, ograniczymy się więc na przedstawieniu relacji dla produktu drzewa ze Lwowa do Szląska, Czech i Wiednia, porównując je z cenami przewozowymi z Budapesztu do tychże samych miejsc.

2. Drzewo europejskie nad 2·5 do 6·3 metrów długości przy nadawaniu 10.000 klg. jako ładunek całowozowy nadane na jeden list frachtowy wynosi:

Ze Lwowa do Bytomia 436 klm. 134 marek.

" " " Gliwic 447 " 142 "

" " " Wrocławia 599 " 172 " Nazwa taryfy: Galizisch-Norddeutscher

Verkehr.

Z Budapesztu do Bytomia 521 km. 155 marek.

" " " Gliwic 528 " 153 "

" " " Wrocławia 614 " 171 " Nazwa taryfy: Ungarisch-deutscher

Holzverkehr.

Ze Lwowa do Pragi 844 km. 147·7 zł. Nazwa taryfy: Galizisch.-österr.-Böhmischer Verkehr.

Z Budapesztu do Pragi 677 km. 108·0 zł. Nazwa taryfy: Local-Verkehr der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Ze Lwowa do Wiednia 755 km. 116·5 zł. Nazwa taryfy: Galizisch.-Wiener-Gemeinschaftlicher Verkehr.

Z Budapesztu do Wiednia 278 km. 46·4 zł. Nazwa taryfy: Local-Verkehr der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

3. Nierogaczna w ładunkach całowozowych o dwóch klatkach (Etage).

Ze Lwowa aż do Mysłowic 630·0 ct. za jeden metr kwadratowy podłogi użytego wagonu.

Z Mysłowic zaś do Gliwic 1·01 marek.

" " " " Bytomia 1·09 "

" " " " Wrocławia 5·15 "

Nazwa taryfy: Galizisch-Gemeinschafts-Verkehr i Preussisch Local-Tarif.

Z Budapesztu do Mysłowic	499 km.	7·06 zł.
„ „ „ Kattowic	502 „	7·11 „
„ „ „ Bytomia	521 „	7·35 „
„ „ „ Gliwic	528 „	7·47 „
„ „ „ Wrocławia	614 „	8·87 „

na jeden metr podłogi użytego wagonu. Nazwa taryfy: Ungar.-deutscher Vieh-Verkehr.

Ze Lwowa do Wiednia 755 klm. 11·38 zł. za metr jednej podłogi wagonu piętrowego (Etagewagen). Przy obliczeniu bierze się w rachubę tylko powierzchnię jednej podłogi.

Z Budapesztu do Wiednia 278 km. 2·52 zł.

4. Bydło rogate.

Ze Lwowa do Wiednia (St. Marx) 547·3 ct.

„ Budapesztu do Wiednia „ 210·6 „

za metr kubiczny użytego wagonu.

5. Spirytus.

w ładunkach całowozowych, przy nadaniu 10,000 klg. na jeden list frachtowy.

Ze Lwowa do Pragi . . . 844 km. 226·00 zł.

Z Budapesztu do Pragi . . 667 „ 175·6 „

Nazwa taryfy: Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband.

Zauważyć wreszcie musimy, że ilość refakcyj nadawanych corocznie dla różnych miejscowości i różnych artykułów jest tak wielką, że podstawowe taryfy przez nas porównywane i obliczenia jednostkowe szczególnie z uwagi na ogólną ilość wysyłek towarowych w kraju, wypadłoby uważać raczej za taryfy wyjątkowe — główniejsze bowiem ogniska eksportowe otrzymują dla większych transportów refakcye. Z tego właśnie powodu należałoby dążyć do tego, aby owe wyjątkowe i na pewien przeciąg czasu dawane refakcye stały się regułą, i do korzystania z obniżen przypuszczone były nie tylko ważniejsze miejsca czy to zbytu czy też większej produkcji lecz zarówno kraj cały.

Przyczynia się do tego i ta okoliczność, że refakcye przyzuawane są pod warunkiem przewiezienia większej ilości produktów.

Pojedynczy producent bardzo rzadko znajduje się w tem szczęśliwym położeniu, aby warunkom, pod którymi przyznane jest zniżenie kosztów transportu zadość uczynić.

Zazwyczaj całe opusty kolejowe, które tylko z uwagi na dobro całego kraju są ustanowione, pobierają pewne spółki, które przez swe organa starają się drobne wysyłki w jedną rękę ująć, a następnie jako za spedycję znaczną, pochodzącą od jednego nadawcy cały zysk ze zniżenia na swoją korzyść pobrać. Pojedynczym producentom odstępują stosunkowo nie znaczne tylko zniżenia. Spółki takie do tego stopnia potrafiły opanować ruch towarowy, że są wyłącznym panem całego ruchu eksportowego na Kolei Karola Ludwika, gdyż za ich pośrednictwem drobni producenci dla uzyskania jakichkolwiek zniżen wolą przesyłać swoje produkta.

Przedstawiając Wysokiemu Sejmowi powyższy stan rzeczy, Wydział krajowy wnosi:

I. Sejm ponawiając uchwałę swoją z dnia 18. listopada 1889 r. wzywa c. k. Rząd

a) by przejął wszystkie linie kolei Karola Ludwika lub przynajmniej objął w myśl §. 4. ustawy z dnia 4. grudnia 1877. Dz. u. p. Nr. 112 linie Lwów—Podwołoczyska i Krasne—Brody tak, żeby najdalej w styczniu 1892 r. cała kolej Karola Ludwika zualazła się pod zarządem państwowym.

b) by nim to nastąpi spowodował kolej Karola Ludwika do natychmiastowego zaprowadzenia taryf kolei państwowych w ruchu lokalnym.

II. Sejm wzywa c. k. Rząd, by przy użyciu wszelkich służących mu środków wpłynął na to:

a) żeby opłaty taryfowe przy wywozie krajowych płodów poza granice państwa ustanawiane były przez koleje austriackie, licząc od 100 kilogramów jednego kilometra nie drożej, niż opłaty istniejące na tej samej kolei dla przewozu płodów zagranicznych w ruchu transytowym.

b) żeby opłaty taryfowe przy wywozie krajowych płodów do innych krajów koronnych ustanawiane były przez koleje austriackie, licząc od 100 kilogramów i jednego kilometra nie drożej, niż opłaty istniejące na tej samej kolei, dla przywozu płodów zagranicznych lub węgierskich do Austrii.

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

We Lwowie dnia 12. listopada 1890 r.

Marszałek krajowy
Sanguszko w. r.

Sprawozdawca
Adam Jędrzejowicz w. r.
Członek Wydziału krajowego.