

Sprawozdanie

komisji administracyjnej o wniosku p. Struszkiewicza i towarzyszy w sprawie inkameracyi kolei Karola Ludwika, niemniej o wnioskach Wydziału krajowego jakoteż p. Gorayskiego i tow. w sprawie taryf kolejowych.

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu z dnia 10. listopada uczynili p. Struszkiewicz i tow. wniosek o wezwanie c. k. rządu, by z dniem 1. stycznia 1892 objął kolej Karola Ludwika na rzecz państwa. To samo proponuje Wydział krajowy, dodając zarazem rezolucyę w sprawie obniżenia taryf lokalnych i uchylenia taryf wywozowych różniczkowych. Wniosek p. Gorayskiego i tow. ogranicza się do samej kwestyi taryfowej.

Sprawa kolei Karola Ludwika przychodzi tym sposobem po raz szósty z rządu na stół Wysokiego Sejmu. Uchwała zeszłoroczna, w której Wysoki Sejm prócz inkameracyi w terminie powyższym domaga się zaprowadzenia taryf kolei państwowych na kolei Karola Ludwika, pozostała niestety bez skutku, jak wszystkie poprzedzające. Uchwała ta miała zapewne tę stronę dodatnią, że spowodowała Wydział krajowy do przedsięwzięcia studyów taryfowych, których owocem cennym jest przedłożenie do l. 33.875. Wszakże sprawa obniżenia taryf na kolei Karola Ludwika nie postąpiła ani o krok dalej, owszem z korespondencyi, przeprowadzonej między Wydziałem krajowym i c. k. rządem, wynikł reskrypt. Ministerstwa handlu z d. 25. stycznia b. r. do l. 47.228 ex 1889, z zawiadomieniem, iż kolej Karola Ludwika nie może powrócić do dawnych taryf lokalnych z przed dnia 1. marca 1889.

Komisya administracyjna musi zatem z ubolewaniem stwierdzić zupełną bezsilność kraju i jego reprezentacyi wobec nieprzychylnych dla gospodarstwa narodowego tendencyj zarządu kolei Karola Ludwika. Tem pewniej musi kraj liczyć na inkameracyę tej kolei, jako niezawodny środek wyjścia i jako klucz do rozpoczęcia energiczniejszej i jaśniejszej polityki taryfowej c. k. rządu gwoli podniesienia ekonomicznego kraju. Polityka taka jest dziś tem bardziej na czasie, że w sąsiednich Węgrzech, konkurujących z produkcją naszą krajową na targach europejskich, uważaną jest polityka kolejowa — i słusznie — jako jeden z najpotężniejszych czynników w całej akcji ekonomicznej państwa. O wpływie taryf węgierskich na szkodę kraju naszego przekonywa zarówno powyższe przedłożenie Wydziału krajowego, jak petycja Izby handlowej krakowskiej, wniesiona do l. 1.176.

Najszczegółowiej jednak i najwyraźniej wskazuje grożące krajowi niebezpieczeństwa tych taryf wniosek p. Gorayskiego, który, podpisany przez wszystkich niemal posłów Wysokiego Sejmu, stanowi wymowne echo skarg uzasadnionych, jakie się w kraju cisną na usta zagrożonych już dziś w swej egzystencyi producentów.

Nowa zaś taryfa strefowa, która wkrótce ma wejść w życie na Węgrzech, dokona reszty dla wyparcia płodów kraju naszego z targów i portów europejskich, jeżeli ze strony c. k. rządu nie nastąpi reakcyja stosowna. Reakcyja ta musi nastąpić jak najprędzej, a przejęcie na skarb kolei Karola Ludwika nada jej tem silniejszego potem poparcia.

Nie wdając się więc w poruszoną przez petentów krakowskich kwestyją zakupna kolei południowej, które ledwie za lat 5 może się stać aktualnem i sądząc zarazem odmiennie od Wydziału krajowego, iż walka z polityką taryfową węgierską jest dziś najnaglej- szym obowiązkiem państwa, jako zwierzchnika taryf kolejowych, komisya administracyjna wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. „wzywa się c. k. rząd, by z dniem 1. stycznia 1892 objął wszystkie linie kolei Karola Ludwika na rzecz państwa;

2. wzywa się c. k. rząd, by taką regulacyją taryf towarowych wprowadził na kolejach państwowych, a spowodował na prywatnych, iżby gospodarstwo w kraju naszym, oddalonym bez tego niepomiernie od targów zachodnich, uchronionem było skutecznie od strat, jakie polityka taryfowa węgierska już mu zadaje teraz, a w wyższym stopniu zadawać pocznie z chwilą wprowadzenia nowej taryfy strefowej;

3. w szczególności wzywa się c. k. rząd:

- a) by ze względu na taryfy węgierskie wprowadził a względnie polecił wprowadzić taryfy wyjątkowe dla płodów rolnictwa i przemysłu rolniczego, jako to: drzewa, materiału tartego, mąki, spirytusu i t. d;
- b) ażeby zaprowadzoną przez rząd węgierski wbrew związkowi cłowo-handlowemu pomiędzy Austryją i Węgrami tak zwaną „Überfuhrsgebühr“, nakładaną na stacyach granicznych węgierskich Orlo, Mezö-Laborcs i Ławoczne na produkta galicyjskie w wysokości od 25 do 45 zł. od wagonu, starał się uchylić w porozumieniu z rządem węgierskim, lub też na stacyach granicznych podobną „Überfuhrsgebühr“ na produkta węgierskie zaprowadził;
- c) ażeby wobec zniesienia na kolejach węgierskich wszelkich taryf wyjątkowych dla nafty galicyjskiej i zastosowania do niej wysokich taryf lokalnych również wysokie taryfy zastosował do nafty węgierskiej na kolejach państwowych austriackich, oraz polecił zastosować na kolejach prywatnych;
- d) ażeby z mocy artykułu II. §. 7, l. 3 ustawy z dnia 6. września 1885. Dz. u. p. Nr. 122, polecił kolei północnej cesarza Ferdynanda obniżenie taryf przewozowych od cetnara metrycznego i kilometra dla produktów naftowych do 0.10 ct.

4. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby nad wykonaniem uchwał powyższych czuwał troskliwie, a wykonanie uchwały z pod l. 3. popierał nie tylko drogą korespondencyi urzędowej, lecz w razie potrzeby przez wysłanie osobnej deputacyi do Wiednia.

5. Petycyja do l. 1.176 uważa się za załatwioną“.

Lwów dnia 22. listopada 1890.

Przewodniczący:
Ziemiałkowski.

Sprawozdawca:
Biliński.