L. s. 797/1882.

Aleg. 109.

Sprawozdanie

komisyi kolejowej nad wnioskiem p. ks. Chełmeckiego w przedmiocie przeniesienia zarządów kolejowych do kraju i zaprowadzenia w tychże języka polskiego jako urzędowego.

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu dnia 21. września r. b. Wys. Sejm przekazał komisyi kolejowej wniosek posła ks Chełmeckiego następującej treści:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Wzywa się c. k. Rząd:

1. Aby stosowne poczynił kroki, iżby zarządy kolei żelaznych galicyjskich do kraju przeniesione zostały i w myśl uchwał sejmowych z d. 6. października 1878 i 23. lipca 1880 r. używały w urzędowaniu w kraju języka polskiego;

2. aby co do kolei Jarosławsko-Sokalskiej, gdy nie zastrzegł przy udzieleniu koncesyi na takową praw dla kraju w powyższym kierunku, starał się dodatkowo skłonić zarząd tejże kolei, aby swoją siedzibę ustanowił w kraju i używał języka polskiego jako urzędowego;

3. aby w przyszłości przy udzielaniu nowych koncesyi na budowę dróg żelaznych w Galicyi prawa języka polskiego jako urzędowego w zarządach tych kolei zastrzegał, a siedzibę tych zarządów w kraju naszym naznaczył".

Wniosek p. ks. Chełmeckiego zamierza dać ponowny wyraz słusznym żądaniom Reprezentacyi kraju kilkakrotnie a dotąd bezskutecznie w Sejmie i w Radzie państwa sformułowanym, względem decentralizacyi zarządów kolejowych i języka urzędowego w tych zarządach.

Dnia 4. października 1878 r. bowiem Wysoki Sejm powziął jednomyślnie następującą uchwałę:

„Sejm Król. Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd do poczynienia odpowiednich kroków, aby zarządy galicyjskich kolei żelaznych używały w urzędowaniu w kraju języka polskiego".

Na posiedzeniu zaś 23. lipca 1880 r. uchwalił Sejm rezolucyę tej treści:

„Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd, aby w koncesyi na budowę dróg żelaznych Husiatyn-Stanisławów, Zagórz-Grybów i Nowy Sącz-Żywiec umieścił następujący warunek: Dyrekcya główna czyli naczelne zarządy tych dróg będą

miały siedzibę w Galicyi a język polski będzie urzędowym językiem w administracyi tych dróg żelaznych".

W końcu Izba poselska Rady Państwa uchwaliła na posiedzeniu dnia 19. maja 1881 r. na wniosek posła krajowego przedłożony przez komisyę budżetową następującą rezolucyę:

„Wzywa się c. k. Rząd:

1. Ażeby zniewolił c. k. uprzyw. Towarzystwo kolei Arcyksięcia Albrechta na mocy §fu 4go jego statutów do możliwie rychłego przeniesienia siedziby centralnego zarządu kolei z Wiednia do Lwowa.

2. ażeby we właściwej drodze spowodował subwencyonowane towarzystwa kolejowe, których siedziba jest oddaloną od obszaru kolei do przeniesienia centralnych zarządów, lub co najmniej władz technicznych i kontrolujących, tudzież zarządów materyałów do siedziby dyrekcyi ruchu".

Komisya mniema, że ponowne wygłoszenie tych żądań dotąd nieuiszczonych już samą konsekwencyą jest nakazane, a to tem więcej, gdy racyonalna zasada decentralizacyi w ustroju kolejowym z jedynym wyjątkiem Austryi wszędzie została przeprowadzoną, nawet w państwach z ogólnym zakrojem wybitnie centralistycznym. I tak n. p. w Prusiech z 10 Dyrekcyi kolei państwowych tylko dwie a z 27 towarzystw kolejowych prywatnych tylko trzy mają siedzibę w stolicy państwa, i to wyłącznie takie towarzystwa, których linie kolejowe dochodzą do Berlina.

Co do języka urzędowego zarządów kolejowych nadmienić wypada, że nawet w Królestwie Polskiem, gdzie wszystkie władze rządowe i sądy używają języka rossyjskiego, tym urzędowym językiem zarządów kolei prywatnych mianowicie Wiedeńsko-Warszawskiej jest polski.

Już i w Austryi od lat kilkunastu w systemie skupienia wszystkich zarządów kolejowych w stolicy Państwa, utworzył się wyłom na rzecz towarzystw kolejowych wprawdzie nie subwencyonowanych i mniej znacznych czeskich, z których pięć w Pradze a dwa w Cieplicach mają swoją siedzibę (a prócz tego małe styryjskie towarzystwo w Gracu). Cała zaś polityka kolejowa dzisiejszego Ministeryum, dążąca do coraz silniejszego owładnięcia głównych linii kolejowych przez Państwo, powinna skłonić Rząd do uwzględnienia głosów wzywających do silniejszej niż dotąd ingerencyi Rządu w ustroju i administracyi kolei subwencyonowanych.

Okolicznością zaś niezawodnie sprzyjającą pomyślnemu załatwieniu wymienionych uchwał Reprezentacyi kraju jest wydanie rozporządzenia Ministerstwa handlu dnia 26. lutego r. b. (Dz. u. p. Nr. 25), którem utworzono dla grupy zachodniej kolei państwowych i prywatnych przez Państwo administrowanych, a więc z pewnem uwzględnieniem doniosłości położenia geograficznego, osobny organizm z pewną cechą niezależności (z Radą w której zasiadają obok 9 wprost mianowanych 17 przez korporacye wybranych członków) i z atrybucyami pewnej doniosłości (§. 18. upoważnia Przewodniczącego Rady w wypadkach zwłoki niecierpiących do zarządzenia środków zaradczych na własną odpowiedzialność bez odwołania się do Ministerstwa handlu). Skoro Rząd uznał za pożyteczne i wskazane utworzenie odrębnego ciała administracyjnego dla zachodniej grupy do siedziby Ministerstwa handlu zbliżonej, to wątpić nie należy, że również uposaży znacznie więcej oddaloną od Wiednia grupę koleji państwowych i prywatnych przez Państwo administrowanych wschodnią a więc galicyjską podobnym organizmem wyręczającym, i Wysoki Sejm przekazał już komisyi administracyjnej wniosek, wzywający Rząd do ustanowienia w myśl rozp. z 26. lutego r. b. władzy centralnej dla wschodnich kolei z siedzibą w Galicyi.

Jeżeli zaś dla kolei państwowych i prywatnych przez Państwo administrowanych w kraju zostanie utworzoną władza osobna z pewną ingerencyą w sprawach ruchu, porządku jazdy, taryf, regulaminu, robót i liwerunków, to pożądanego celu całkowicie osiągnąć może jedynie pod warunkiem, że Rząd skłoni towarzystwa kolejowe subwencyonowane do ustanowienia podobnych władz centralnych krajowych, z atrybucyami potrzebnemi dla porozumienia się i współdziałania z państwową władzą krajową.

Z tych to powodów komisya uważa ponowne wezwanie Rządu w sprawie poruszonej decentralizacyi kolejowej za wskazane zwłaszcza w obecnej chwili, i popiera pierwszy i trzeci punkt wniosku p. ks. Chełmeckiego.

Drugi punkt zaś tego wniosku tyczący się kolei Jarosławsko-Sokalskiej, stał się bezprzedmiotowy w skutek objęcia budowy i zarządu tej kolei przez towarzystwo kolei Karola Ludwika i wezwaniem w pierwszym punkcie zawartem jest załatwiony.

Komisya kolejowa wnosi przeto:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd:

1. Aby stosowne poczynił kroki, iżby zarządy kolei żelaznych galicyjskich do kraju przeniesione zostały, i w myśl uchwał sejmowych z dnia 4. października 1878 i 23. lipca 1880 r. używały w urzędowaniu w kraju języka polskiego;

2. aby w przyszłości przy udzielaniu nowych koncesyi na budowę dróg żelaznych w Galicyi prawa języka polskiego jako urzędowego w zarządach tych kolei zastrzegał a siedzibę tych zarządów w kraju naszym naznaczył“.

Zastępca przewodniczącego:

Mycielski.

Sprawozdawca

Otto Hausner.