

Sprawozdanie

komisyi administracyjnej o wniosku posła Merunowicza w przedmiocie ustanowienia w kraju osobnego zarządu dla galicyjskiej sieci kolei żelaznych państwowych jako też zajętych w zawiadowanie Państwa.

Wysoki Sejmie!

Rozporządzeniem Ministra handlu, z dnia 26. lutego r. 1882, ustanowione zostało do zarządu zachodnią grupą państwowych kolei żelaznych tudzież prywatnych kolei żelaznych przez Rząd w administrację objętych, centralne biuro zawiadowcze z siedzibą w Wiedniu. Biuro to ma samoistnie zarządzać całą grupą tych kolei i ma wykonywać niejako wszystkie te czynności do zarządu temi kolejami się odnoszące, które przy kolejach prywatnych przez Towarzystwa akcyjne utrzymywanych tychże generalne Dyrekcye i Rady nadzorcze wykonują, gdyż tylko w niektórych najważniejszych swych agendach podlega biuro to bezpośrednio Ministeryum handlu i generalnej Inspekcji kolejowej.

Minister handlu organizując to biuro uwzględnił tak stosunki handlowe jako też i interesa rolnictwa pojedynczych krajów, ustanawiając przy biurze tem Radę kolejową i stały Wydział, w skład których powołani zostali reprezentanci Izb handlowo-przemysłowych i delegaci towarzystw rolniczych, którzy w przyznanym im zakresie wiele pożytecznego dla handlu i rolnictwa pojedynczych krajów zdziałać będą w stanie.

Rozporządzeniem tem uznał niejako Minister handlu te postulata, które dotąd świat handlowy i rolnictwo na próżno do zarządów kolei żelaznych stawiały, a które kongres ekonomistów austriackich na czele postawionych przez siebie żądań dla podniesienia stosunków materyalnych w Państwie i w pojedynczych krajach — tak stanowczo wypowiedział.

Wniosek posła Merunowicza skierowany ku temu, aby taki sam organ zawiadowczy dla galicyjskich państwowych kolei żelaznych, jako też kolei prywatnych w zarząd państwowy objętych z siedzibą w kraju był ustanowiony.

Że ustanowienie takiego zarządu centralnego dla naszych kolei żelaznych — dla kraju naszego jest nader pożądanem, a nawet, że taki organ, jeżeli nasz kraj z upadku materyalnego podnieść się ma, jest koniecznym — to żadnej wątpliwości ulegać nie może.

Zarządy bowiem naszych galicyjskich kolei żelaznych, a zwłaszcza kolei przez towarzystwa akcyjne utrzymywanych, dotąd wcale stosunków krajowych uwzględnić nie chcą, nie chcą uznać potrzeb, które rolnictwo krajowe do nich stawia, a swoim działaniem bezwzględnie wiele już szkód i strat rolnictwu przyniosły.

Nie byłoby może miejscem, aby w sprawozdaniu tem wyłuszczać wszystkie te szkody, które zarządy kolei prywatnych a mianowicie przez zaprowadzenie taryf bezpośrednich wyrządzają naszej produkcji rolniczej, rzecz ta powszechnie wiadoma, lecz nie godzi się wątpić, że jeśli c. k. Rząd uznał potrzebę wprowadzenia takiego biura centralnego dla zarządu grupą kolei zachodnich, dla kolei przerywnających kraje, w których przemysł daleko na wyższym stopniu stoi, w których rolnictwo nie stanowi tak wyłącznego dochodu krajowego jak u nas, że w konsekwencji i dla naszych kolei państwowych i kolei prywatnych pod jego zarządem będących w najbliższej przyszłości takie centralne biuro zawiadowcze ustanowić zechce — rzeczą zaś naszą i obowiązkiem jest żądać, aby to jak najspieszniej stać się mogło.

Również nie może podlegać żadnej wątpliwości, że biuro takie tylko wtenczas dla kraju naszego spodziewane korzyści przynieść będzie w stanie, jeżeli siedziba tegoż będzie w kraju — bo tylko takie biuro, taka Rada kolejowa może zarządzić skutecznie żądaniom handlu i rolnictwa krajowego, którym stosunki kraju naszego dokładnie znane będą, które nasze potrzeby każdorazowo same spostrzegać na miejscu będą w możności.

Zarząd kolejną wymaga często bardzo nagłych zarządzeń, które tylko zarząd w kraju będący wydawać może — tą okoliczność, zresztą uznało samo Ministerjum w §. 20 swego rozporządzenia wyżej powołanego, postanawiając, że w razach nagłych, biuro centralne kolejowe uprawnione jest przedsiębrać czynności, które Minister handlu jako władza mająca naczelną nadzór nad tem biurem od swego postanowienia zawisłemu uczynił.

C. k. Rząd zaprowadzając dla zachodniej grupy kolei żelaznych wyżej wymienione centralne biuro zawiadowcze, ustanowił siedzibę tegoż w Wiedniu — lecz jedynej przyczyny tegoż szukać należy w tem, że znaczna część tych kolei, albo z samego Wiednia wychodzi, lub tak jest połączona bezpośrednio z kolejami z Wiedniem się stykającymi, że Wiedeń sam jak najdogodniejsze, najbliższe miejsce dla tych kolei się przedstawiał, w którym to biuro mogło być ustanowione. — inny stosunek zachodzi co do galicyjskich kolei państwowych, lub prywatnych w zarząd państwowy objętych, te koleje stanowią osobną sieć niepołączoną bezpośrednio z Wiedniem, koleje te zbyt są oddalone od Wiednia, a wywóz naszych produktów rolniczych nie jest skierowany głównie ku Wiedniowi, aby zarząd temi kolejami w Wiedniu mógł być skutecznie prowadzony.

Już niejednokrotnie w Wysokim Sejmie a nawet na tej sesyi stawiano do c. k. Rządu wezwanie, aby przeniesienie naczelných zarządów kolejowych, a mianowicie zarządów kolei prywatnych do kraju spowodował.

Dotąd żądania te kraju nie zostały uwzględnione, a jako przyczynę podawano nam, że c. k. Rząd nie może Towarzystwa akcyjne, których własność te koleje stanowią do tego zmusić, że nie ma po temu i środków, a przeniesienie to należy do uchwały akcyonaryuszów. Jeśli tak jest, to zaprowadzenie centralnego biura zawiadowczego dla galicyjskich kolei żelaznych państwowych i kolei prywatnych przez Państwo zawiadowanych będzie najdzielniejszym środkiem ku temu, aby zarządy galicyjskich kolei prywatnych skłonić do tego, aby siedziby swoich centralnych zarządów do kraju przeniosły, bo już ciągła potrzeba znoszenia się tych zarządów kolei żelaznych prywatnych z biurem centralnem zarządzającym kolejami państwowymi, dalej to współzawodnicwo, jakie między temi kolejami powstać musi, zniewoliłoby koleje prywatne do przeniesienia swoich siedzib do kraju.

Jedyną przeszkodą, jaką c. k. Rząd przeciw natychmiastowemu zaprowadzeniu tego biura centralnego dla galic. kolei państwowych podnieśćby mógł, jest ta, że obecnie w Galicyi jeszcze mała jest przestrzeń kolei żelaznych państwowych, jakoteż kolei prywatnych przez Rząd w administracyę swoją objętych.

Koleje żelazne zachodnie, do których powyższem postanowieniem Ministra handlu centralne biuro zawiadowcze ustanowione zostało, są następujące:

- a) Kolej Cesarzowej Elżbiety 937 kilometrów długa.
- b) Kolej Arcyksięcia Rudolfa 624 kilometrów mierząca.

c) Koleje państwowe dolno-austriackie 154 kilometrów długie łącznie z koleją wybrzeża Dunajowego 8 kilometrów długą.

d) Kolej państwowa Tarvis-Pontufel 25 kilometrów i nareszcie

e) kolej państwowa Braunau-Strasswalchen 38 $\frac{1}{2}$ kilometrów długa — łącznie wynosi przestrzeń tej grupy kolei żelaznych 1786 $\frac{1}{2}$ kilometrów.

Przestrzeń galicyjskich kolei żelaznych państwowych i kolei prywatnych w zarząd państwowy odebranych, przedstawia się następująco :

a) kolej żelazna Tarnów- Leluchów obejmuje 415 kilometrów

b) kolej Łupkowska 147·7 kilometrów,

c) kolej Dniestrzańska 111·8 kilometrów,

d) nareszcie kolej Arcyksięcia Albrechta 182·6 kilometrów.

Przypuścićby można, że dla tej przestrzeni ustanowienie centralnego biura zawiadowczego może by było jeszcze nie odpowiednie, gdy jednakże przez wybudowanie kolei transwersalnej 715 kilometrów obejmować mającej, dalej linii kolejowej Sucha-Kraków około 150 kilom., nareszcie linii Żywiec-Czacza 45 kilometrów długości mierzyć mającej — cała przestrzeń galicyjskich kolei państwowych i przez Państwo zarządzanych około 1.500 kilometrów obejmować będzie, a zatem przestrzeń tych kolei wyrównywać będzie przestrzeni zachodniej grupy kolei, a dla których biuro centralne zawiadowcze ustanowione zostało, więc domagać się nam wypada od ces. król. Rządu, aby równocześnie z otwarciem ruchu na kolei żelaznej transwersalnej ustanowił w kraju naszym zarząd centralny do zawiadowania naszymi kolejami żelaznymi państwowymi i prywatnymi w zarząd państwowy objętymi, a mianowicie taki zarząd, w któryby reprezentanci naszych Izb handlowo-przemysłowych a w szczególności reprezentanci naszego rolnictwa weszli.

Wezwanie to będzie zrosztą tylko przypomnieniem e. k. Rządowi uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 24. lipca 1880, uchwałą tą bowiem Wysoki Sejm uchwalając na budowę tej kolei pomoc pieniężną. zastrzegł sobie wyraźnie jako warunek, aby naczelny zarząd tych kolei miał swoją siedzibę w kraju.

Na tych podstawach oparta wnosi komisya administracyjna, przychyłając się do wniosku p. Merunowicza :

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Wzywa się e. k. Rząd, aby równocześnie z otwarciem ruchu na kolei transwersalnej, analogicznie z treścią rozporządzenia e. k. Ministerstwa handlu z dnia 26. lutego 1882 Nr. 25 Dz. u. p., mocą którego ustanowiony został osobny organ administracyjny dla t. zw. „zachodniej grupy“ państwowych, jakoteż zajętych w zawiadowstwo Państwa prywatnych kolei żelaznych, również utworzono taki sam zarząd i dla galicyjskiej sieci kolei państwowych, jakoteż zajętych w zawiadowstwo Państwa prywatnych dróg żelaznych i w każdym razie, aby siedziba zarządu tych linii znajdowała się w Galicyi.“

Lwów dnia 11. października 1882.

Przewodniczący :

G r o c h o l s k i

Sprawozdawca :

Ż y w i c k i.

