

## Sprawozdanie

komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie wykonywania Statutu organizacyjnego kolei państwowych, tudzież zastosowywania taryf na tychże kolejach, w odniesieniu do potrzeb krajowych.

### Wysoki Sejmie!

Sprawozdanie Wydziału kraj., które uchwałą Wys. Sejmu z d. 12. Grudnia 1885. przekazane zostało komisji kolejowej, i z którego też komisya zdaje sprawę niniejszem Wysokiemu Sejmowi, zawiera w streszczeniu korespondencyę przeprowadzoną między Wydziałem krajowym z jednej, a Prezydum c. k. Namiestnictwa z drugiej strony. W szczególności podaje Wydział krajowy do wiadomości Wysokiego Sejmu szereg pytań, które postawił c. k. generalnej Dyrekcji austriackich kolei państwowych w myśl uchwał Wysokiego Sejmu z dnia 21. i 17. Października 1884. i odpowiedź, jaką dał c. k. Rząd na postawione pytania.

Sprawozdanie Wydziału krajowego nie zawiera w następstwie podania do wiadomości Wysokiego Sejmu czterech pytań i tyluż odpowiedzi na te pytania żadnej konkluzji; Wydział krajowy nie stawia też na końcu swego sprawozdania żadnego wniosku do przyjęcia przez Wysoki Sejm.

Komisya kolejowa idąc w ślad za sprawozdaniem Wydziału krajowego przez Wysoki Sejm jej przekazaniem, nie miała przeto właściwie innego zadania, jak przedłożenie Wysokiemu Sejmowi powyższego sprawozdania z prośbą, aby Wysoki Sejm raczył takowe przyjąć do wiadomości, jednak komisya kolejowa sądziła, iż winna jest przedłożyć Wysokiemu Sejmowi kilka uwag co do dwóch punktów będących dla naszego kraju pierwszorzędnego znaczenia, mianowicie uwag

A) co do kwestji taryf.

B) co do kwestji języka urzędowego na kolejach państwowych, a w konkluzji tychże uwag postanowiła komisya kolejowa przedstawić Wysokiemu Sejmowi do przyjęcia dwie uchwały na końcu sprawozdania zamieszczone.

#### A) Co do kwestji taryf.

Dla ułatwienia zbytu ziemiopłodów i produktów krajowych, tudzież dla zrównoważenia konkurencyi zagranicznej przez dostawę tych artykułów na targi zagraniczne i na miejsca zbytu wewnątrz kraju położone, zachodzi konieczność przeistoczenia istniejących taryf na kolejach galicyjskich, i ułożenia tychże w ten sposób, aby taryfy produkcji krajowej sprzyjały

czyli innemi mówiąc słowy, aby ceny przewozowe dla ziemiopłodów i produktów krajowych tak na targi zagraniczne, jak i na miejsca zbytu wewnątrz kraju położone, nie tylko nie były wyższe od cen przewozowych dla produktów obcokrajowych, ale aby z temiż cenami zrównane zostały.

Dziś atoli rzecz się ma wręcz przeciwnie. Na kolejach galicyjskich istnieją dla produktów zagranicznych niższe ceny przewozowe jak dla produktów krajowych, a okoliczność ta jest główną przyczyną, dla której produkta krajowe nie tylko z obcokrajowemi na targach zagranicznych nie mogą konkurencyi wytrzymać, ale jest ona nadto przyczyną, że i przemysłowcy krajowi w obec dla nich wynikających z tańszego przewozu korzyści potrzebne sobie zapasy z zagranicy sprowadzają z prawdziwą dla produkcji krajowej szkodą.

Gdy się jeszcze zważy, że koszt produkcji wielu artykułów są za granicą o wiele niższe jak w naszym kraju, gdy się zważy dalej, że sprowadzanie takowych z zagranicy jest ułatwione bądź niską opłatą celną, bądź zupełnem od takowej uwolnieniem; gdy się więc zważy, że tylko koszt transportu z za granicy mogą zrównoważyć wyżej przytoczone dla produkcji krajowej niekorzystne okoliczności; to dochodzi się do konkluzyi, że do korzystnego rozwoju produkcji krajowej i zwalczenia konkurencyi zagranicznej, jedynie zaprowadzenie takich cen przewozowych na kolejach galicyjskich przyczynić się może, iżby ceny przewozowe, wręcz przeciwnie niż to dotąd miało miejsce, dla transportu krajowych produktów tak w ruchu lokalnym jako też i w ruchu bezpośrednim były równie wysokie jak te, które istnieją obecnie dla artykułów zagranicznych bądź przy wprowadzaniu tychże do kraju, bądź przy transporcie takowych w przewozie przez nasz kraj.

Że terazniejsze taryfy obowiązujące do dzisiaj na kolejach galicyjskich dla produkcji krajowej były wprost szkodliwe, przekonać może następujące zestawienie:

Koszt transportu za jeden wagon 10.000 kgr. zboża rosyjskiego wynoszą:

Z Podwołoczysk do Krakowa	.	.	.	.	.	100 zł. 80 ct.
Z Tarnopola	"	"	.	.	.	98 " 40 "
Z Brodów	"	"	.	.	.	91 " — "
Z Sokala	"	"	.	.	.	77 " 20 "

Koszt transportu zboża galicyjskiego wynoszą:

Z Podwołoczysk do Krakowa	.	.	.	.	.	122 zł. 80 ct.
Z Tarnopola	"	"	.	.	.	112 " 40 "
Z Brodów	"	"	.	.	.	103 " — "
Z Sokala	"	"	.	.	.	110 " 20 "

Różnica kosztów transportu przedstawia się zatem przy jednym wagonie (10.000 kgr.) zboża galicyjskiego w obec zboża rosyjskiego na niekorzyść pierwszego na przestrzeni:

Podwołoczyska-Kraków wyższą o	.	.	.	.	12 zł. — ct.
Tarnopol	"	"	.	.	14 " — "
Brody	"	"	.	.	12 " — "
Sokal	"	"	.	.	33 " — "

a zważywszy, że koszt transportu za jeden wóz (10.000 kgr.) zboża galicyjskiego z Tarnopola do Tarnowa (405 kilm.) 97. zł. wynoszą, okaże się, że niemal za tę samą ceną można wóz zboża rosyjskiego przewieźć z Tarnopola do Krakowa, pomimo tego że odległość z Tarnopola do Krakowa 488 kilm. wynosi, że jest przeto dłuższą o 77 kilometrów niż odległość z Tarnopola do Tarnowa.

Istniejące ceny przewozowe za naftę rafinowaną i ropę, przedstawiają się dla producentów galicyjskich równie niekorzystnie, gdyż za transport jednego wozu (10.000 kgr.) nafty rosyjskiej (kaukazkiej) cena przewozu wynosi:

Z Podwołoczysk do Wiednia	.	.	.	.	164 zł. 40 ct.
" " Pragi	.	.	.	.	181 " 60 "
" " Lwowa	.	.	.	.	42 " 80 "



Z Podwołoczysk do Krakowa	.	.	.	.	.	94	"	10	"
Z Brodów do Wiednia	.	.	.	.	.	149	"	60	"
" " Pragi	.	.	.	.	.	166	"	80	"
" " Lwowa	.	.	.	.	.	27	"	60	"
" " Krakowa	.	.	.	.	.	79	"	30	"
Zaś za naftę galicyjską:									
Z Kołomyi do Wiednia	.	.	.	.	.	164	"	40	"
" " Pragi	.	.	.	.	.	179	"	50	"
" " Lwowa	.	.	.	.	.	54	"	30	"
" " Krakowa	.	.	.	.	.	138	"	50	"

W obec nieznaczących kosztów produkcyi nafty i ropy kaukaskiej, tudzież tej okoliczności, że ropa kaukazka, to jest ów produkt dystylatu zabarwiany, który do nas z obejściem przepisów cłowych jako ropa przychodzi, zawiera wysoki procent rafinowanej nafty, a mimo to przy wprowadzeniu do kraju tylko takiej opłacie cłowej podlega, która na ropę nie-rafinowaną po zł. 1.90 za 100 klgr. jest unormowaną, gdy przeciwnie podatek (Verbrauchs-Steuer) w Austrii za 100 kl. zł. 6.50 wynosi, to powyższe stosunki w obec prawie jednakowych cen przewozowych tego artykułu czy to z zagranicy, czy to z Kołomyi do Wiednia i Pragi, a droższego transportu z Kołomyi do Lwowa i Krakowa utrudniają krajowym producentom konkurencyę z zagranicą, a tem samem i zbyt swego produktu na miejscach wyżej przytoczonych.

Gdy się zważy dalej, że transport galicyjskiej nafty do Pesztu jest znacznie droższy jak do Wiednia i Pragi, gdyż pomimo, iż odległość z Kołomyi do Pesztu tylko 957 kilom., zaś odległość z Kołomyi do Wiednia 1.043 kilom., a do Pragi 1.036 kilom. wynosi — za jeden wóz (10.000 kgr.) nafty z Kołomyi do Pesztu 188 zł., a zatem więcej o zł. 23.60 jak do Wiednia, a o zł. 9.50 jak do Pragi zapłacić należy; to i powyższe okoliczności wykazują potrzebę postarania się u Rządu, aby tenże tak na kolei państwowej, jako też na innych przez państwo subwencyonowanych kolejach wpłynął na zmianę istniejących taryf, a to w tym kierunku, by takowe krajowej produkcyi sprzyjały, a zagranicznej konkurencyi kres położyły.

Żądanie takie jest tem bardziej usprawiedliwione, że do pokrycia niedoborów tak przy kolei państwowej jak i przy innych subwencyonowanych kolejach, kraj nasz siłą swą podatkową przyczyniać się musi.

## B) Co do kwestyi języka.

Statut organizacyjny kolei państwowej zawiera przepisy dotyczące się języka służbowego, które bez szkody dla służby, a z korzyścią dla krajowców mogłyby z czasem być zmienione, i tak:

1. Podania podrzędnej służby kolejowej wnoszone w sprawach osobistych do bezpośrednich przełożonych i c. k. Dyrekcyi ruchu w krajowym języku, mogłyby być załatwiane w tymże samym języku.

Służba niższa bowiem, nie władająca językiem niemieckim, zmuszoną jest używać do pomocy pokątnych pisarzy, którzy nie rozumiejąc spraw kolejowych, nieraz z krzywdą dla wnoszących podania, przedstawiają rzecz fałszywie.

2. Służbowe protokoły śledcze i dyscyplinarne powinnyby być prowadzone i spisane w języku zrozumiałym dla przesłuchanego. Zdarza się bowiem często, że spisane protokoły w języku niemieckim ze służbą nie władającą tym językiem, zupełnie celu chybiają — a to z powodu, że prowadzący protokół spisuje odpowiedź w języku krajowym wypowiedzianą w języku niemieckim, w skutek czego zeznania przez mylne tłómaczenia spaczane bywają.

Taki stan rzeczy wpływa niekorzystnie na interesa kolei, krzywdzi personal, zdarzają się bowiem wypadki, że w procesach sądowych podsądni zaprzeczają zeznaniom poczynionym w protokołach służbowych, tłumacząc się nieznaną języka, w którym ich zeznania spisane zostały. Dalszem następstwem tej procedury są wyroki sądowe wydawane na podstawie protokołów kolejowych, zastępujących częstokroć u sędziego śledczego orzeczenia fachowe — wyroki tego rodzaju czynią ujmę sprawiedliwości.

3. Korespondencye i ustne znoszenia się samoistnych naczelników poszczególnych działów służby wykonawczej (jako to: naczelników stacyi, ogrzewalń, warstatów mechanicznych, konserwacyi toru, magazynów towarowych i materyałowych) z podwładnymi organami, pomiędzy sobą i w stosunku z publicznością, tudzież z władzami rządowymi i autonomicznymi, winnyby się odbywać w języku krajowym.

4. Instrukcyje służbowe, okólniki, rozporządzenia i druki odnoszące się do organów wykonawczych służby ruchu, powinnyby być wydawane w języku krajowym. Dotychczas otrzymuje takowe niższa służba wykonawcza w języku niemieckim, którego przeważnie nie zna a pomimo to, jest ona odpowiedzialną za wykonanie przepisów i rozporządzeń.

5. Urzędowym językiem stowarzyszeń humanitarnych (jako to: stowarzyszenia ku wspieraniu chorych, stowarzyszeń oszczędności i zaliczkowych, stowarzyszeń ku popieraniu celów szkolnych i stypendyjnych i t. d.) powinienby być język krajowy.

Członkami tych stowarzyszeń są urzędnicy i służba niższa, przez co zarząd prowadzony w obcym i niezrozumiałym dla służby niższej języku, czyni tymże niemożliwem wykonanie swych praw.

W następstwie uwag zamieszczonych w niniejszem sprawozdaniu, które dotycząc kwestyi taryf i kwestyi języka, pierwszej z nich bynajmniej nie wyczerpują, wnosi komisya kolejowa następujące dwie uchwały:

**Wysoki Sejm raczy uchwalić :**

## **I.**

Poleca się Wydziałowi krajowemu przeprowadzenie wyczerpujących studyów nad modyfikacyą taryf na kolejach żelaznych dotychczas w kraju naszym obowiązujących, a zarazem poleca się Wydziałowi krajowemu, aby bezustannie ponawiał starania u c. k. Rządu w celu zrównania na kolejach galicyjskich taryf dla produktów zagranicznych z taryfami dla produktów krajowych ustanowionemi.

## **II.**

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby ponowił starania u c. k. Rządu o stopniowe zmiany statutu organizacyjnego kolei państwowych w Galicyi, o ile one dotyczyć mogą języka urzędowego dla niższej służby kolejowej w duchu uwag w niniejszem sprawozdaniu zawartych.

Przewodniczący:  
**Piotr Gross.**

Sprawozdawca:  
**J. Stadnicki.**