

Aleg. 152.

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o wniosku p. Struszkiewicza w przedmiocie oddania kolei państwowych w kraju istniejących pod zarząd przedsiębiorstwa kolei Karola Ludwika i zniżenia na tejsze opłat przewozowych.

Wysoki Sejmie!

Wniosek posła Struszkiewicza, Komisji kolejowej do sprawozdania przekazany, domaga się w pierwszej swej części na razie oświadczenia Wysokiego Sejmu przeciw zamierzonemu oddaniu ruchu i zarządu kolei państwowych pod zarząd kolei Karola Ludwika, w drugiej części zaś wzywa on c. k. Rząd do uczynienia swego czasu w zarządzie tejsze kolei odpowiednich zmian, których wymaga interes państwa i kraju naszego.

Do gruntownego uzasadnienia, przez szanownego wnioskodawcę wygłoszonego, Komisya kolejowa następujące uwagi dodaje:

W oddziaływaniu kolei Karola Ludwika na produkcję i przemysł naszego kraju dwie wielce różniące się epoki spostrzedz można. W pierwszej, sięgającej od założenia tej kolei do czasu jej przedłużenia do granicy rosyjskiej, doznawał kraj zbawienne jej skutki. Jakkolwiek bowiem i wtenczas opłaty taryfowe nie były zbyt niskimi, to przecież już z powodu zwiększonych kosztów transportu nie równie więcej oddalonych produktów pozakrajowych nie mogła się jeszcze dla produkcji krajowej na targach zagranicznych na Zachodzie utworzyć tak silna konkurencya, aby takowa rozmiary naszego wywozu ścieśnić i ceny naszych produktów zniżyć w stanie była. Stosunki te zmieniły się jednakowoż ze szkodą kraju w drugiej epoce, to jest po dokonaniem przedłużeniu tej kolei do granic Rosyi.

Zamiast wejść na tory rozsądnej nie tyle na chwilowe zwiększenie dochodów, ile raczej na ich utrwalenie oglądającej się polityki kolejowej, zamiast starać się powiększyć przybytek swego ruchu ułatwieniem dowozu z ubocznych okolic kraju, lekcewał sobie Zarząd kolei Karola Ludwika odtąd ruch lokalny, bo ten i tak dla braku innego duktu na łaskę i niełaskę jemu był oddany, i skierował całą swą działalność ku temu, aby kosztem krajowej produkcji mógł ściągnąć na swe tory jak największą ilość pozakrajowego towaru i tym sposobem mógł jak największe uzyskać dywidendy dla swych przeważnie za granicami Austrii zamieszkałych akcyonaryuszy. Odtąd przestała kolej ta być Instytucją krajową, kraj stał się jej służebnym, stał się przedmiotem jej eksploatacyi, a jak daleko i z jakim cynizmem posuwał Zarząd kolejowy tę zgubną dla nas działalność, wykazuje przedłożone Wysokiemu Sejmowi przez Wydział krajowy zestawienie różnic między tary-

fami dla lokalnego ruchu a taryfami dla ruchu transitowego i dowodzą ciągle powtarzające się zażalenia nie tylko osób prywatnych, ale zarówno wszelkich korporacyj handlowych, przemysłowych i rolniczych.

Pod uciskiem tym pozostawał kraj nasz długie lata i byłby był na dalsze zniszczenie swych interesów ekonomicznych narażonym, gdyby strategiczne względy nie były wymagały budowy nowej, więcej od granicy państwa Rosyjskiego oddalonej, a jednak w skutek konfiguracji kraju z koleją Karola Ludwika kraj nasz od wschodu ku zachodowi przecinającej kolei. Gdy więc ta nowa, transwersalna nazwana, kolej równoległe z koleją Karola Ludwika prowadzoną być musiała, zrozumieli wszyscy mieszkańcy kraju, mniej bacząc na jej strategiczną ważność, iż ona jedynie i tylko dla tego, że nie jest prywatną i wyłącznie pod zarządem państwowym pozostaje, już we własnym interesie powinna się stać linią konkurencyjną, powinna kraj nasz oswobodzić z pod monopolu kolei Karola Ludwika. Temu przekonaniu, temu postulatowi całego kraju dał też Wysoki Sejm najwybitniejszy wyraz, uchwalając na koszt jej budowy, czem się żadna z innych prowincji państwa wykazać nie może, znaczną w stosunku do zamożności kraju sumę jednego miliona i stu tysięcy zł. Z początku lekceważył Zarząd kolei Karola Ludwika nowo ztąd powstałą konkurencyę, wszak miał według uprzedzenia swego zapewniony rosyjski transit, miał urządzenia transportowe zasobne i był zarówno pewnym, iż mniej uposażona kolej transwersalna w obec niekorzystnych stosunków terenu, w obec niedokładnej wskutek złe pojętej oszczędności budowy, przy domniemywanej ociążającej administracji rządowej walki z niem ni podjąć, a tem mniej zwycięzko przeprowadzić w stanie nie będzie.

Mylną atoli okazała się cała ta kombinacja. Ukończona bowiem już później budowa kolei transwersalnej do Husiatyna, zniżona na niej taryfa przewozowa, energiczna i w rękach ludzi dbających o dobro kraju spoczywająca jej administracja, a wskutek tego powolny ale ciągły postęp w zdobyciu sobie szerszej klienteli — wszystkie te momenta oddziaływały od razu deprimująco na stan dochodów kolei Karola Ludwika, najcięższy zaś cios doznała ona, kiedy po ukończeniu budowy sieci rosyjskich kolei południowo-zachodnich, ruch handlowy tych najżyźniejszych krajów na krótszą drogę ku targom europejskim się zwrócił, a nawet wskutek zarządzeń Rządu rosyjskiego na tamtejsze koleje zwróconym być musiał.

Wtenczas to okazało się jasno, jak krótkowidzącym był Zarząd kolei Karola Ludwika, kiernjąc się polityką obliczoną na chwilowy zysk, nie zaś na stały i na realnych stosunkach opierający się dochód. Ruch transitowy rosyjski zniżył się od razu, a znaczna część przewozu produktów Podola i Rumunii przeszła na kolej transwersalną, a następstwem tej zmiany było nie tylko to, że się już w pierwszym roku istnienia tej kolei dochody kolei Karola Ludwika o 1·2 milionów zniżyły, ale i ta ewentalność, iż dywidendy kosztem kraju do 8 procentów wyciągnięte, ledwo w wysokości zagwarantowanych przez państwo $4\frac{1}{2}$ procentów będą się mogły utrzymać.

Lecz i teraz jeszcze nie dał Zarząd kolei Karola Ludwika sprawy za wygraną i wystąpił z propozycją do c. k. Rządu, aby kolej transwersalna jemu w administrację oddaną została. Kiedy się wieść o tej propozycji w kraju rozeszła, zrozumieli wszyscy interesowani, iż tu znów o nowy środek chodzi, aby pod pozorem przypuszczalnych, lecz wcale niepewnych zaoszczędzeń dla Skarbu państwa uzyskane nie ledwo od kilku lat ulgi przewozowe zniesione zostały i aby znów zgubna dla kraju, a li na zysk akcyonaryuszów obliczona polityka taryfowa, zapanowała.

Przeciw temu dążeniu powstały też natychmiast jednomyślne remonstracye wszystkich bez wyjątku korporacji w kraju, reprezentujących zarówno handel, jako też i przemysł i rolnictwo, a gdy pomimo to c. k. Rząd żadne to przypuszczenie negujące oświadczenie nie ogłosił, byli wreszcie zastępcy kraju naszego w Radzie kolei państwowych przymnszeni zażądać od pana Ministra handlu stanowczego tej sprawy wyjaśnienia.

Na odnośną przez pośła Struszkiewicza w Maju r. 1886. wniesioną interpelację odczytano dopiero na posiedzeniu październikowem Rady kolejowej oświadczenie c. k. Rządu, które tutaj Komisya kolejowa dla jego ważności, celem dokładnego ocenienia, w oryginale przytacza,

Ein förmlicher Antrag in Bezug auf die Betriebs- und Verwaltungs-Uebernahme der k. k. Staatsbahnen in Galizien durch die Verwaltung der k. k. privilegirten gal. Karl Ludwig-Bahn liegt dem Handels-Ministerium nicht vor. Dagegen bildet allerdings die gedachte Betriebs-Uebernahme den Gegenstand einer aus den Kreisen der Verwaltung der gal. Karl Ludwig-Bahn hervorgegangenen in nicht offizieller Form vorgebrachten Anregung. Diese Anregung hat zunächst Anlass zu eingehenden Erhebungen und Studien geboten, welche, insoweit sie bereits zum Abschlusse gelangt sind, noch einer reiflichen Erwägung und Ueberprüfung aus verschiedenen Gesichtspunkten bedürfen. Es ist nämlich dabei klarzustellen, ob die angeregte Betriebsübernahme der Transversal-Bahn durch die gal. Carl Ludwig-Bahn, wenn sie auch den Actionären der letztgenannten Bahn Nutzen bringt auch für das Eisenbahn-Aerar und den garantirenden Staatsschatz jene finanziellen Vortheile biethen würde, welche bei der bezüglichen Anregung vorausgesetzt wurden. Nicht minder ist eine auf diesem Wege herbeizuführende Betriebs-Vereinigung, bei welcher **übrigens** die besonderen **Verhältnisse des Landes** nicht unberücksichtigt gelassen werden können, namentlich von dem Gesichtspunkte zu prüfen, ob einem solchen Vorgehen aus staatswirthschaftlichen und verkehrspolitischen Rücksichten nicht etwa Bedenken im Wege stehen.

Weiters ist im vorliegenden Falle noch zu erwägen, inwiefern die in Anregung gebrachten, übrigens nur in allgemeinsten Umrissen angedeuteten Modalitäten der fraglichen Betriebsübernahme, den staatlichen und öffentlichen Interessen entsprechen. Bei diesem Anlasse wurde übrigens von Seite des Handels-Ministeriums auch die Frage in Erwägung gezogen, ob nicht der erheblichste, durch die angeregte Betriebs-Vereinigung zu erzielende finanzielle Effect auch ohne eine solche Betriebs-Vereinigung etwa im Wege einer Vereinbarung zu erzielen wäre, durch welche an Stelle des bestehenden Verkehrs-Cartells eine Interessen-Gemeinschaftsämmtlicher galizischen Eisenbahnen im Güterverkehre gesetzt würde.

Das Ergebnis der in letzter Hinsicht im Zuge befindlichen Erhebungen und die auf Grund derselben etwa getroffene Vereinbarung wird selbstverständlich dem Staatseisenbahnrathe im geeigneten Zeitpunkte zur Kenntniss gebracht werden.“

W oświadczeniu tem pociesza nas wprawdzie pan Minister handlu ogólnikiem, że przy połączeniu zarządu kolei transwersalnej z koleją Karola Ludwika z resztą (übrigens) także i specjalne stosunki (Verhältnisse) kraju naszego nieuwzględnionemi nie zostaną. Kto atoli ustęp ten z dalszą dykcją Ministerstwa handlu w połączeniu rozważy, ten w niem nietylko żadnego zapewnienia co do ochrony i opieki naszego gospodarstwa krajowego się nie dopatrzy, ale owszem pojmie, że w całej tej akcji żywotne interesa kraju naszego względem na gospodarstwo państwowe i na ogólną politykę ruchu mogły by być podporządkowane.

Zważywszy przytem, iż według dalszego oznajmienia pana Ministra sprawa ta bez poprzedniego wysłuchania stron interesowanych li na podstawie nie określonych dokładniej dochodzeń zdecydowaną i jedynie Radzie kolejowej do wiadomości podaną być ma — mniema Komisya kolejowa, iż jest koniecznością, aby Wysoki Sejm poważnem swem orzeczeniem poparł próby wniesione w tym względzie przez korporacye, zastępujące handel, przemysł i rolnictwo i wcześniej dopomniął się takiej regulacyi stosunków kolejowych, któraby uwalniając kraj od doznawanego dotąd bezprzykładnego ucisku, rozwój jego gospodarstwa umożliwić mogła.

Do takiego żądania uprawniony jest Sejm krajowy nietylko na podstawie §. 19. stat. kraj. ale zarówno i stanowiskiem, które jako Reprezentacya mieszkańców kraju względem państwowych Instytucji kolejowych zająć winien. Jeżeli bowiem każda kolej prywatna ma zwyczaj akcyonaryuszów, którzy o najważniejszych jej sprawach ostatecznie decydują, toć analogia wskazuje, iż temi akcyonaryuszami przy kolejach państwowych są upodatkowani, dostarczający fundusze na pokrycie kosztów tych kolei, uprawnieni do pobierania dywidend wprawdzie nie w gotówce, ale w korzyściach, które im te koleje przynieść winny. A jeżeli zważymy, że kraj nasz prócz zwykłych opłat podatkowych jeszcze bezpośrednio, co żadna inna prowincya nie uczyniła, znaczną kwotą do budowy kolei trans-

wersalnej się przyczynił, to wolno nam się spodziewać, iż głos Reprezentacyi tego kraju bez posłuchu nie pozostanie.

Komisya kolejowa nie mogła jednak zapoznać, iż wzgląd na interes państwa na rozrządzenie w mowie będącej kwestyi przeważny wpływ wywierać musi. Nie będąc w możności tak dla braku czasu, jako też dla braku wszelkich danych wejść w detailiczny rozbiór technicznych i finansowych powodów, któremi Zarząd kolei Karola Ludwika propozycyę przyłączenia kolei państwowych w memoryale swym udowodnić się starał, przyznając nawet, iż roczne dochody złączonych pod jednym i tym samym Zarządem kolei większej stosunkowo cyfry osiągnąć mogą, widzi się Komisya kolejowa jednak spowodowaną podnieść niektóre już z ogólnego na rzecz poglądu nasuwające się momenta, które przeciw doraźnemu połączeniu kolei państwowych właśnie z koleją Karola Ludwika bardzo dosadnie przemawiają.

Przedewszystkiem zważyć wypada, że z rokiem 1888. kończy się przywilej kolei Karola Ludwika na tak zwanej starej linii i że zatem c. k. Rząd w bliskim czasie już stanie przed alternatywą, czyli ta część kolei upaństwowioną być ma lub nie? Czyż nie jest przeto wskazaniem wstrzymać się na razie od wszelkich przyszłą akcyę utrudniających organizacyi, zostawić sobie wolną rękę zamiast zasilać przeciwnika, z którym ugoda zawartą być ma, zrzec się chwilowych niezupełnie pewnych korzyści, a nie podnosić wartości przedmiotu, którego się wkrótce nabyć ma — nie zapominajmy bowiem, iż przy wykupnie kolei przecięcie jej dochodów przy wypośredkowaniu jej wartości nie bez uwzględnienia pozostaje.

Drugi moment, dotyczący ogólnopństwowych interesów, jest wzgląd, któremu kolej państwowa (transwersalna) właściwie istnienie swe zawdzięcza, to jest wzgląd na strategiczną ważność tej kolei. Nie wdając się w ocenę tej ważności, Komisja kolejowa przyjąć musi za pewne to, że kolej transwersalna, skoro ma odpowiadać temu głównemu swemu celowi co do aparatu swego administracyjnego w stanie odpowiadającym największym możliwie potrzebom wojskowym, a zatem ciągle w stanie maksymalnego ruchu utrzymywaną być musi. Czy w obec tych wymagań jeszcze o znaczniejszych oszczędnościach mowa być może — śmiało wątpić wypada.

Prawdziwa korzyść dla Skarbu państwa byłaby wtenczas tylko zapewnioną, gdyby się przedsiębiorstwo kolei Karola Ludwika raz na zawsze wypłaty wyższych po nad gwarantowane procenta dywidend zrzekło i aby wszystkie z połączenia w przyszłości wyniknąć mogące przewyżki dochodów wyłącznie Skarbowi państwa przypadły. Lecz w takim razie byłoby nierównie odpowiedniejszym rzeczy ustrojem, aby państwo gwarantujące prywatnej instytucyi stały dochód, tę bierną instytucyę swemu zarządowi poddało, nie zaś aby odwrotnie, oddając jeden z największych nabytków swych, jakim jest kolej transwersalna, li do podwyższenia dywidend tej Instytucyi i to wbrew interesom kraju naszego przyczynić się miało.

Zważmy dalej, że organizacya kolei państwowych przypuszcza Reprezentantów korporacyj handlowych, przemysłowych i rolniczych każdego kraju koronnego do ogólnej Rady kolejowej i daje im sposobność wystąpienia w obronie interesów kraju, przedstawienia jego życzeń i jego potrzeb. Wolno nam się więc zapytać, czy c. k. Rząd może dążyć ku temu, aby krajowi naszemu zagwarantowane mu Statutem organizacyjnym kolei państwowych prawo, być w Radzie kolejowej zastąpionym, było odjęte, to bowiem pewne, iżby w razie oddania kolei państwowych pod zarząd kolei Karola Ludwika zastępstwo kraju w Radzie kolejowej było uchybiającą krajowi fikcyą.

W końcu nie możemy pominąć zarzutu, który Zarząd kolei Karola Ludwika przeciw oddzielnej administracyi kolei państwowych niezawodnie w swym memoryale podnosi, a za którym pewien pozór słuszności przemawia, to jest, iż dwa przedsiębiorstwa, w których państwo finansowo zarówno jest zaangażowane, nie powinny się co do wysokości taryf in minus licytować. Twierdzenie to cechuje najwyraźniej zgubne dla kraju naszego dążenia Zarządu kolei Karola Ludwika. Taryfy na kolejach państwowych muszą być jednakie i są niższe od taryf kolei Karola Ludwika nie z powodu walki konkurencyjnej, lecz dla tego, iż kraj nasz wyższych taryf mieć nie może, jak inne prowincye, w których koleje państwowe istnieją. Otóż Zarząd kolei Karola Ludwika

wypowiada tym zarzutem' pośrednio, że oddaniem mu kolei państwowych pod zarząd zniesionem zostanie to równouprawnienie taryfowe i że w mocy jego będzie swoje taryfy również i na kolejach państwowych ustanawiać. Przeciw takim dążeniom kraj nasz z całą stanowczością remonstrować musi.

Druga część wniosku posła Struszkiewicza ponawia wniosek już na poprzednich sesjach Wysokiego Sejmu czyniony, z tą jedynie różnicą, że zwraca uwagę c. k. Rządu na to, czy nie byłoby wskazanem przejęcie na rzecz Państwa podlegającej wykupnu części kolei Karola Ludwika. Komisja kolejowa wychodząc z przekonania, że dodatek ten, nie przesądzając przyszłym pertraktacyom tylko poprzedni wniosek uzupełnia i wybitniej życzenia kraju wyraża, przyjmuje stylizację posła Struszkiewicza za swoją.

Na podstawie więc powyższych wywodów przedstawia Komisja kolejowa Wysokiemu Sejmowi następujący wniosek:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm wyraża przekonanie, że oddanie przedsiębiorstwu galicyjskiej kolei Karola Ludwika ruchu i zarządu c. k. kolei państwowych w Galicyi byłoby stanowczo szkodliwym dla ekonomicznych interesów kraju.

II. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby ze względu na termin, w którym w moc artykułu 19. koncesyi z dnia 3. Marca 1857. służyć będzie państwu prawo wykupna kolei Karola Ludwika, po dokładnem zbadaniu stosunków zarządu tejże kolei rozważył, czy przy tej sposobności nie dały by się wprowadzić zmiany, których wymaga interes państwa i kraju naszego, a w szczególności, czy nie było by wskazanem przejęcie na rzecz państwa podlegającej wykupnu części tejże kolei.

We Lwowie 15. Stycznia 1887.

Przewodniczący:

Otton Hausner w. r.

Sprawozdawca:

Piotr Gross w. r.

