

Aleg. 185.

Sprawozdanie

komisji drogowej o nagłym wniosku posła Władysława Struszkiewicza w sprawie taryf kolejowych i ewentualnego upaństwowienia części kolei Karola Ludwika.

Wysoki Sejmie !

Wniosek posła Struszkiewicza składa się z dwóch odrębnych części; w pierwszej domaga się wnioskodawca od c. k. Rządu stałej reformy taryf kolejowych w tym kierunku, aby produkcja zagraniczna nie była, tak jak dotąd ma to miejsce, protegowaną ze szkodą produkcji krajowej. W drugiej zaś powołując się na art. 19. koncesyi z dnia 3. Marca 1857 r., udzielonej galicyjskiej kolei Arcyks. Karola Ludwika, mocą którego przysługuje c. k. Rządowi prawo wykupna tejże kolei w pewnej jej części i żąda, by c. k. Rząd po zbadaniu stosunków zarządu tejże kolei rozważył, czy przy tej sposobności nie dałyby się wprowadzić zmiany, których wymaga interes państwa i kraju naszego, i wskazuje możliwą ewentualność przyjęcia na rzecz państwa podlegającej wykupnu części tejże kolei.

Zważywszy krótkość czasu jaka uchwaloną nagłością wniosku wskazaną została, nie może komisja drogowa wdawać się w obszerne wywody, uzasadniające słuszność żądań we wniosku zawartych, tem bardziej zaś wydaje się to zbytecznem, ile że kilkakrotne obszerne i wyczerpujące rozprawy w tej Wysokiej Izbie w przedmiocie taryf kolejowych i ich oddziaływania na gospodarstwo krajowe, przedmiot ten dostatecznie wyjaśniły, i zapatrywania Wysokiego Sejmu w powziętych odnośnych uchwałach dobitnie i stanowczo zaznaczonemi zostały. Po raz pierwszy poruszył tę sprawę poseł Władysław ks. Sanguszko w r. 1869 a z zapadłej wtenczas w Wysokim Sejmie uchwały przytaczamy następujące słowa: „aby przystąpić bezwzględnie do obniżenia wysokich i zgubnych dla przemysłu krajowego taryf na kolejach Karola Ludwika, Czerniowieckiej i Północnej“. Następnie w roku 1875 na wniosek posła Erazma Wołańskiego Wysoki Sejm na przedstawienie ówczesnego sprawozdawcy posła Seweryna Smarzewskiego — uchwalił: „Wzywa się c. k. Rząd, aby wpłynął na zgodne z interesami ekonomicznymi kraju uregulowanie taryf na kolejach galicyjskich“. Przypomnieć dalej uważamy za właściwe wniosek posła JE. Alfreda hr. Potockiego, uczyniony na posiedzeniu sejmowem z dnia 13. Października 1884, przy uzasadnieniu którego wnioskodawca powiedział: „jest to bowiem

rzeczą niesłychanej wagi i dzisiejsze krytyczne położenie kraju pod względem ekonomicznym tego się domaga, by Sejm objawiając swe zdanie, wywarł tem korzystniejszy wpływ na koleje, których taryfy są tak uciążliwe i tak w stosunku do taryf przewozowych z zagranicy różne, że dla nas jest z tego perspektywa najsmutniejsza“ — ówczesna komisya kolejowa już bez żadnego szerszego uzasadnienia wnioski ten Wysokiemu Sejmowi do uchwały przedłożyła, a w ślad zatem nastąpiła jednogłośnie prawie uchwała Wysokiego Sejmu, zgodna z uczynionym wnioskiem.

W wykonaniu uchwały Wys. Sejmu z dnia 20. Stycznia 1886 r. powziętej na wniosek posła Struszkiewicza, zarządził Wydział krajowy studjum taryf kolejowych, ważnych dla produkcji krajowej, które jako alegat 23 do sprawozdania z czynności Wydziału krajowego po koniec Czerwca 1887 Wysokiej Izbie przedłożonem zostało, a w którym na podstawie urzędowych dat udowodniono, że w kierunku uwzględnienia produkcji krajowej wobec zagranicznej nic dotąd nie zrobiono. Wprawdzie skutkiem konkurencyi kolei transwersalnej obniżyła była kolej Karola Ludwika pierwotne swoje taryfy, ale już w pierwszej połowie 1886 r., zaprojektowała c. k. Rządowi podwyższenie taryf na wszystkich liniach swoich, na co c. k. Rząd żadnej nie dał odpowiedzi, a w następstwie tego, z dniem 1. Października 1886 na tych liniach, na których w moc koncesyi we wniosku posła Struszkiewicza powołanej, nie potrzebowała pozwolenia rządowego, podwyższyła taryfy, i to tak znacznie, że porównując cyfry łatwo się przekonać, iż podwyższenie to do 100%, a w niektórych pozycjach nawet wyżej wynosi, jak n. p.

podług obniżonej taryfy	było	—	—	—	—	—	—	—	—
z Jarosławia do Lwowa	25.3	—	—	—	—	—	—	—	48.6
z Przemyśla	19.7	—	—	—	—	—	—	—	31.8
z Rzeszowa	33.6	—	—	—	—	—	—	—	56.4
z Tarnowa	46.4	—	—	—	—	—	—	—	59.2
z Jarosławia do Krakowa	37.6	—	—	—	—	—	—	—	60.8
z Przemyśla	43.2	—	—	—	—	—	—	—	63.6
z Rzeszowa	29.3	—	—	—	—	—	—	—	53.1
z Tarnowa	16.5	—	—	—	—	—	—	—	35.1

W praktycznym przedstawieniu co do kosztów przewozu produktów krajowych w stosunku do produktów zagranicznych ma się rzecz tak, że za tę samą mniej więcej cenę, za którą zboże rossyjskie dochodzi z Brodów do Krakowa, galicyjskie z Brodów dostaje się tylko do Tarnowa. — Dalej co do relacji między Podwołoczyskami a Wiedniem wynosi taryfa dla zboża galicyjskiego 194.6 — dla rosyjskiego 195.4; z Brodów do Wiednia galicyjski produkt 176.8 — rosyjski 175.6; nie byłoby więc na pozór tutaj różnicy ale postarano się o nią inną drogą. Dyrekcya kolei Karola Ludwika udzieliła refakeję na przewóz zboża transito a zatem zagranicznego z Podwołoczysk, Brodów, Sokala, Krystynopola, Rawy Ruskiej do Wiednia, według której na wagonie zboża rosyjskiego do Wiednia obniżyła z Brodów o 31 zł. 9 ct. — z Podwołoczysk 35 zł. — z Sokala 30 zł. 14 ct. — z Krystynopola 29 zł. 78 ct. — a z Rawy Ruskiej o 27 zł. 58 ct.; o te więc powyżej wymienione sumy zboże rosyjskie dostaje się taniej do Wiednia jak krajowe, i według tej refakeyi transport z Podwołoczysk do Wiednia 947 klm. odległości kosztuje mniej więcej tyle, co ze Lwowa do Wiednia 755 kilm. odległości, a zatem blisko o 200 klm. różnicy.

Pomimo stanowczych uchwał ankiety kolejowej z roku 1882/3 kolej państwowa zawarłszy kartel z koleją Karola Ludwika, którego istnienie skonstatował szef sekcyjny w ministerstwie handlu P. Poltanetz w odpowiedzi na odnośną interpelację członka rady kolejowej posła Struszkiewicza, wniesioną na posiedzeniu tejże rady w Maju 1886 r., nie zdoła zmusić kolej Karola Ludwika do obniżenia taryf. Kartel ten bowiem, konkurencyę normalną uniemożliwia. Przyjęcie zaś zasady kartelów przez kolej państwową, której przecieź nie mogą i nie

powinny służyć za jedyną podstawę zasady gospodarstwa prywatnego, gdzie osiągnięcie najwyższego oprocentowania kapitału własnego, jedynym i bezwzględny jest celem, przy instytucji państwowej, byłoby błędem i nie powinno być dopuszczonem.

Już powyżej wspomnianem zostało o refakcjach. Rzecz ta tyle znana, a dotychczas cierpiana, a tak szkodliwa dla ekonomicznego rozwoju kraju już w ruchu wewnętrznym, bo stanowczo obalająca zasady (równe prawo dla wszystkich) protegując wielkiego znacznego przedsiębiorcę w obec producenta, a przyznana produktom pochodzenia zagranicznego, na niekorzyść produkcji krajowej, już w żadnym razie cierpianą, ani dopuszczoną być nie powinna. Zarządzenie zaś, by każda przyznana refakcja była ogłoszoną w urzędowym organie „Centrallblatt für Eisenbahn und Dampfschiffahrt“ i postanowienie, że każdy takiego samego uwzględnienia w danych warunkach domagać się może, przedstawia korzyść możliwą wprawdzie, ale w wyjątkowych wypadkach osiągnąć się dająca. Tyle co do pierwszej części wniosku.

Druga część wniosku, o którym mowa, a której streszczenie na początku sprawozdania podane jest dosłownem powtórzeniem uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 20. Stycznia 1887 roku, powziętej na podstawie sprawozdania komisji kolejowej z dnia 15. Stycznia tego roku l. 973 al. 152. Odwołując się więc do gruntownych i obszernych wywodów tego sprawozdania, komisya drogowa uważa za zbyteczne powtarzać je tutaj — zauważyć tylko należy, że sprawa obecnie stała się jeszcze więcej naglącą, bo w moc powołanej koncesyi, udzielonej przedsiębiorstwu kolei Karola Ludwika, już w bieżącym roku przysługuje prawo wykupna części tej kolei; słusznem więc jest i koniecznem żądanie wnioskodawcy, aby Wysoki Sejm c. k. Rządowi sprawę tę z naciskiem przypomniał i zatwierdzenia jej korzystnego dla kraju, zgodnego z jego interesami i potrzebami się domagał.

W myśl więc powyższych wywodów, a zgodnie z intencjami wnioskodawcy — komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Wzywa się c. k. Rząd, by na mocy przysługujących mu praw, względnie wpływu postarał się o stałą reformę taryf kolejowych w tym duchu, by w ruchu wewnętrznym i przewozowym, produkcya zagraniczna nie była protegowaną za pomocą najrozmaitszych karteli i refakcyj taryfowych, ze szkodą produkcji krajowej.

II. Sejm wzywa ponownie 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 dałyby się wprowadzić zmiany, których wymaga interes Państwa i kraju naszego, — a w szczególności czy nie byłoby wskazaniem przejęcie na rzecz Państwa podlegającej wykupnie części tejże kolei

Lwów dnia 15 Stycznia 1888 roku.

Przewodniczący:
J. Męciński.

Sprawozdawca:
Władysław Koziebrodzki.

Faint, illegible text covering the majority of the page, likely bleed-through from the reverse side. The text is arranged in several paragraphs and is too light to transcribe accurately.