

Aleg. 165.

Sprawozdanie

komisji administracyjnej o kolei Karola Ludwika.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 21. października b. r. przekazano komisji administracyjnej wniosek posła Struszkiewicza i towarzyszy, domagający się sekwestracji linii Lwów-Brody i Krasne-Podwołoczyska kolei Karola Ludwika, niemniej petycją galicyjskiego Towarzystwa gospodarskiego, domagającą się nadto wykupna reszty linii tej kolei, jakoteż zniesienia karteli między tą koleją a kolejami państwowymi. Komisya administracyjna ma zaszczyt złożyć o tych żądaniach w związku z całym stanowiskiem rzeczonyj kolei wobec interesów krajowych sprawozdanie następujące.

Sprawa taryf na kolejach galicyjskich była przedmiotem obrad Wysokiego Sejmu już w latach 1869 i 1875; stałe miejsce w obradach Wysokiego Sejmu zajmuje ona jednak dopiero od r. 1884. W dniu 13. października r. 1884 postawił mianowicie ś. p. poseł hr. Alfred Potocki wniosek naglący, podpisany przez wszystkich niemal posłów, a przyjęty potem w całej osnowie wraz z motywami na posiedzeniu z dnia 17. października 1884. Uchwała odnośna domaga się od rządu ustanowienia taryf niskich na budowanych właśnie wówczas kolejach państwowych, dalej obniżenia i zrównania z taryfami przewozowemi (transito) taryf krajowych na kolejach Czerniowieckiej i Karola Ludwika, w końcu skorzystania ze zbliżających się terminów wykupna kolei Karola Ludwika i zgaśnięcia przywileju kolei ces. Ferdynanda, w celu obniżenia taryf i zapewnienia państwu wpływu na ich ustanawianie. W czasie obrad nad temi wnioskami uznał Wysoki Sejm tak dalece doniosłość bezpośredniego zniesienia taryf dla produktów krajowych, że stanął na stanowisku czysto taryfowem, a przeto odrzucił wnioski, dążące do upaństwowienia kolei Karola Ludwika i ces. Ferdynanda (spr. sten. str. 577 i 579).

Odpowiedź c. k. rządu na powyższą uchwałę, odczytana już na posiedzeniu Wysokiego Sejmu z dnia 20. października 1884, wyraża zapewnienie, iż c. k. rząd będzie miał w troskliwej opiece interesa ekonomiczne kraju tak przy ustanawianiu taryf na kolejach państwowych, jak przy rokowaniach z kolejami Karola Ludwika i ces. Ferdynanda.

W celu szczegółowego urzeczywistnienia zawartych w tej odpowiedzi intencji przeprowadził Wydział krajowy korespondencyą z c. k. rządem i przedłożył jej wynik Wysokiemu

Sejmowi, który uchwałą z dnia 12. grudnia 1885 przekazał go komisji kolejowej. Na wniosek tej komisji polecił Wysoki Sejm uchwałą z dnia 20. stycznia 1886 Wydziałowi krajowemu przeprowadzenie studyów nad taryfami kolei galicyjskich i czynienie bezustannych starań o zrównanie taryf krajowych z przewozowemi.

Tymczasem spełnioną została część znaczna życzeń, wyrażonych w uchwale Wysokiego Sejmu z dnia 17. października 1884. Na kolejach państwowych, wykończonych r. 1885, wdrożono politykę taryfową, zgodną z interesami kraju: wprowadzono na nich taryfy niskie, nie dopuszczono taryf dyferencyjnych na korzyść towaru zagranicznego, a taryfy dla nafty ustanowiono, zwłaszcza od dnia 1. czerwca 1887, wprost z tendencją popierania przemysłu krajowego. W tym samym duchu nastąpiła regulacja taryf przy kolei ces. Ferdynanda. Gdy co do tej kolei nie służyło państwu według dokumentu koncesyi ani prawo przejścia bezpłatnego (Heimfallsrecht), ani nawet prawo wykupna, Koło polskie we Wiedniu zajęło wobec niej stanowisko ściśle taryfowe, nakreślone uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 17. października 1884 r. i zdołało na tej drodze po niemałych usiłowaniach wprowadzić do ustawy państwowej z dnia 6. września 1885 dz. u. p. Nr. 122 postanowienia artykułów I—IV, mocą których kolej ces. Ferdynanda musiała wprowadzić z dniem 1. stycznia 1886 wszystkie taryfy kolei państwowych jako maksymalne i musi je w przyszłości obniżać jeszcze dalej z polecenia rządu (w razie dywidendy nad 100 zł.), a nadto nie śmie wprowadzać taryf różniczkowych na niekorzyść produkcji krajowej. W końcu także na kolei Czerniowieckiej skłonił się zarząd, złożony przeważnie z krajowców, wkrótce po uchwale Wysokiego Sejmu z dnia 17. października 1884 i jeszcze przed ostatecznem wykończeniem kolei państwowych do obniżek taryfowych, przechodzących w niektórych pozycjach nawet taryfy rządowe. Z dniem 1. lipca b. r. wprowadzono na tej kolei zarząd państwowy.

Pozostała zatem tylko kolej Karola Ludwika, która po dzień dzisiejszy zajmuje uwagę kraju i Wysokiego Sejmu z powodu swej polityki taryfowej, zgubnej zawsze dla interesów kraju, a, jak się obecnie pokazuje, także dla akcyonaryuszów. Zarząd tej kolei, krótkowidzący a nieprzychylny krajowi, stał nie tylko zawsze po stronie konkurujących z nami producentów zagranicznych, lecz przez czas niejaki zagrażał nawet sparaliżowaniem pomyslniej polityki taryfowej kolei państwowych. Niebezpieczeństwo to zachodziło mianowicie w latach 1886/7, gdy z inicjatywy zarządu kolei Karola Ludwika wyszła była myśl, oddania mu kierownictwa kolei państwowych w Galicji. Że owe niebezpieczeństwo było aktualnem, wynika z odpowiedzi, danej w radzie kolejowej na sesji jesiennej r. 1886 przez p. ministra handlu jej członkowi p. Struszkiewiczowi. Że zaś je uchylono, nie mała w tem zasługa Wysokiego Sejmu, który na wniosek swej komisji kolejowej uchwalił w dniu 20. stycznia 1887, że przyjęcie powyższego projektu zarządu kolei Karola Ludwika byłoby „stanowczo szkodliwem“ dla interesów kraju, a nadto wezwał c. k. rząd, by przy sposobności terminu wykupna jednej części kolei Karola Ludwika bronił interesów kraju i nawet rozważył pożyteczność skorzystania z prawa wykupna. Była to pierwsza uchwała Wysokiego Sejmu w tym ostatnim kierunku.

Uchwałą niniejszą zakomunikował Wydział krajowy c. k. rządowi i urgował odpowiedź kilkakrotnie a bezowocnie, po raz ostatni w dniu 7. grudnia 1887 do l. 58.646 przy sposobności rozsyłania cennego „studjum taryf“, sporządzonego przez Dr. Donimirskiego wskutek polecenia Wysokiego Sejmu z dnia 20. stycznia 1886. Tymczasem sprawa kolei Karola Ludwika weszła ponownie na stół Wysokiego Sejmu, który zwłaszcza pod wpływem dat zastraszających, zawartych w rzeczonem studjum znacznej podwyżki taryf, wprowadzonej z dniem 1. października 1886, uchwalił na posiedzeniu z dnia 20. stycznia 1888 na wniosek swej komisji drogowej wezwanie do rządu, by sprowadził reformę taryf, zgodną z interesami kraju, i w razie potrzeby wykupił kolej Karola Ludwika.

Wskutek tej uchwały i nadeszłych tymczasem petycyj Wydział krajowy upraszał ponownie c. k. rządu o odpowiedź, po raz ostatni pismem z dnia 8. czerwca 1888 r. do l. 22.306. A gdy to nie odniosło skutku, zaś komisya drogowa w swem sprawozdaniu o czynnościach departamentu IV. Wydziału krajowego zaproponowała wznowienie rezolucyi o inkameryacji kolei Karola Ludwika, Wysoki Sejm przyjął ten wniosek komisji na posiedzeniu z dnia 10. września 1888 r.

I dopiero na tem posiedzeniu oświadczył ówczesny pan Namiestnik, iż odpowiedź c. k. rządu zakomunikuje wkrótce Wydziałowi krajowemu. Odpowiedź ta, na której wyjednanie potrzeba było, o ile chodzi o kolej Karola Ludwika, aż pięciu uchwał Wysokiego Sejmu, nadeszła rzeczywiście pod dniem 30. września 1888 r. do l. 9.968/pr. (akt Wydziału krajowego l. 43.388); atoli treść jej można nazwać jeżeli nie wprost niezadowolającą, to przynajmniej znacznie odbiegającą od tendencyj, wyrażonych w deklaracji c. k. rządu z dnia 20. października 1884 r. Z jednej strony bowiem w sprawie taryf różniczkowych pan Minister handlu obiecuje wprowadzić swą interwencya na korzyść kraju a przyrzeczenie wykonał nawet istotnie o tyle, iż zabronił w r. 1888 odnowienia taryfy dyferencyjnej dla zboża rosyjskiego i nakazał zrównanie pod względem refakcyj zboża galicyjskiego z rosyjskiem. Wszelako równocześnie stara się pan Minister usprawiedliwić przeciw taryfy różniczkowe względami na tak zwany „Vorfracht“ zboża rosyjskiego w Rosyi, a co najważniejsza, nie przyrzeka wcale swego wpływu w kierunku uchwał Wysokiego Sejmu, t. j. obniżenia taryf krajowych do poziomu dawnych dyferencyjnych. Przeciwnie, pan Minister powołuje się na koncesyjną swobodę taryfowania i na straty kolei Karola Ludwika z powodu obniżki taryf z dnia 1. stycznia 1884 r., nie wspominając przytem nic o podwyżce, wprowadzonej z dniem 1. października 1886 r. Jakkolwiek bądź więc, o stanowczej reformie taryf, pożądaney przez Wysoki Sejm tylokrotnie, niema w tym reskrypcie mowy. Z drugiej zaś strony oświadcza pan Minister, że decyzya co do wykonania prawa wykupna rzeczonyj kolei jest „obecnie ze względów finansowych i kolejowopolitycznych niemożliwą“.

Wydział krajowy, nie wdając się na razie w merytoryczny rozbiór pisma c. k. rządu, zażądał pismem z dnia 28. listopada 1888 r. do l. 43.388 wyjaśnienia niezrozumiałego, a zdaniem Wydziału krajowego ewentualnie nawet niebezpiecznego dla kraju ustępu reskryptu ministerjalnego o potrzebie „zespolecia interesów na kolejach galicyjskich“. C. k. rząd jednak, odpowiadając pismem J. E. pana Namiestnika z dnia 23. grudnia 1888 r. do l. 13.351/pr. na uchwałę Wysokiego Sejmu z dnia 10. września 1888 r., pozostał przy zdaniu o potrzebie takiego „zespolecia“ bez bliższego w tym względzie wyjaśnienia; zresztą zaś uznał wezwanie Wysokiego Sejmu co do wykupna kolei Karola Ludwika ze względu na treść reskryptu poprzedzającego za „bezprzedmiotowe“, a tylko w kwestyi oddania kolei państwowych w ręce kolei Karola Ludwika dał zapewnienie uspakajające, które swoją drogą byłoby było znacznie więcej pożądaney i znacznie mniej „bezprzedmiotowe“ zaraz po uchwale Wysokiego Sejmu z dnia 20. stycznia 1887 r.

Miasto odpowiedzi na ten reskrypt przesłał Wydział krajowy pismem z dnia 16. lipca b. r. do l. 30.051 do Prezydium c. k. Namiestnictwa „z usilną prośbą o łaskawe poparcie“ odpis tego samego podania galicyjskiego towarzystwa gospodarskiego, które, dołączone do tegoż towarzystwa petycji, stanowią jeden z przedmiotów niniejszego sprawozdania.

Taki jest przebieg i stan dotychczasowy sprawy kolei Karola Ludwika, taki jest jej stosunek do kraju w świetle 5-letniej akcyi krajowej. Akcyja ta okazała się w znacznej części bezskuteczną: wpływ zarządu pomienioney kolei był widocznie silniejszym od wpływu najwyższej reprezentacyi największego w państwie kraju, a wskutek tego zarząd ten używa dalej w całej pełni swobody w ustanawianiu taryf. Wprawdzie w obrocie przewozowym (transito)

c. k. rząd robi mu niejaki trudności z taryfami dyferencyjnemi; ale to od roku 1886, po odpływie przeważnej części zboża rosyjskiego innemi drogami, jest już prawie obojętne dla zarządu, który zresztą miasto tych taryf wyjednywa w razie potrzeby, i to właśnie w chwili, gdy kraj przystępuje do utworzenia domów składowych publicznych, u banków wiedeńskich zaliczki na zboże rosyjskie, a nadto, jak chodzą wieści, zastępuje refakcyę tajną asekuracją dostarczania na czas (Lieferzeitversicherung). Za to w obrocie krajowym, tym kopciuszku kolei Karola Ludwika, jest jej zarząd panem nieograniczonym w ustanawianiu taryf zarówno, jak najrozmaitszych opłat pobocznych. Korzystając z tego stanowiska swego dominującego, zarząd podwyższa taryfy bez względu na interesa ekonomiczne kraju, i to bądź na wszystkich liniach, jak w r. 1886, bądź w szczególności na kolejach lokalnych, które przecież mają zasilać własne linie główne towarzystwa. Tak n. p. nie dawniej jak 1. marca 1889 podwyższono znowu taryfy na kolei Jarosławskiej we wszystkich relacjach, wskutek czego budulec, drzewo opałowe, spirytus i zboże muszą ponosić wyżki, dochodzące w niektórych relacjach dla budulca do 49% (n. p. ze Sokala do Lwowa), dla drzewa do 20% (n. p. z Rawy do Lwowa), dla spirytusu do 25% (n. p. ze Sokala do Brodów), dla zboża do 25% (n. p. ze Sokala do Krakowa).

Do ostatniej więc chwili trzyma się zarząd polityki taryfowej, która nie tylko produkcji krajowej zadała ciężkie razy, lecz i kolej samą przyprowadziła o utratę znacznej części ruchu towarowego i całej dawnej świetności. A ponieważ mimo tej polityki i mimo paraliżującej ją po części polityki kolei państwowych znaczna część ruchu krajowego, zwłaszcza ściśle lokalnego, musi się przecież odbywać i nadal na liniach kolei Karola Ludwika, przeto zdaniem komisji administracyjnej powinienby Wysoki Sejm, niezrażony niepowodzeniem akcji dotychczasowej przeciw rzeczonyj kolei Karola Ludwika, wznowić ją tem silniej w interesie produkcji krajowej z tytułu wniosku p. Struszkiewicza i petycji towarzystwa gospodarskiego.

Ostatecznym przedmiotem i celem żądań, wyrażanych przez Wysoki Sejm pięciokrotnie w ciągu ubiegłych lat pięciu, jest regulacja taryf na kolei Karola Ludwika w duchu potrzeb krajowych. Ponieważ tedy według doświadczeń poczynionych taryfy kolei państwowych odpowiadają po większej części potrzebom produkcji krajowej, przeto wypadałoby przedewszystkiem sprecyzować życzenie kraju w ten sposób, by taryfy kolei państwowych wprowadzono na kolei Karola Ludwika, podobnie jak to ustawa z dnia 6. września 1885 dz. u. p. nr. 122 przepisuje dla kolei ces. Ferdynanda. Czy c. k. rząd zdoła w takim stopniu wywrzeć wpływ na zarząd tej kolei, tego Wysoki Sejm nie potrzebuje oceniać lub przesądzać; rola jednak przyjaźna dla c. k. rządu, jaką odegrał zarząd w najnowszym czasie przy sprawie budowy toru drugiego, każe przypuszczać, iż nacisk właściwy a stanowczy ze strony c. k. rządu zdołałby sprowadzić pomyslną dla kraju zmianę taryf w kierunku powyżej wskazanym.

Wszakże Wysoki Selm winienby zdaniem komisji wskazać dalsze jeszcze środki na wypadek, gdyby ów nacisk okazał się niedostatecznym czy bezskutecznym. Najprostszym i najbliższym środkiem byłoby zawarte już w ostatnich uchwałach Wysokiego Sejmu objęcie całej kolei przez państwo. Do tego nie służy jeszcze wprawdzie państwu prawo w chwili obecnej, gdyż, jak wiadomo, prawo przejęcia kolei na własność skarbu służy państwu tylko co do linii Kraków-Przemyśl od d. 7. kwietnia 1888, zaś będzie dopiero służyło co do linii Przemyśl-Lwów od dnia 4. listopada 1891, a co do linii Lwów-Podwoleczyska i Krasne-Brody od dnia 11. maja 1897. Czy c. k. rząd zdołałby przecież skłonić zarząd do zawarcia dobrowolnej w powyższym kierunku umowy i czyli ta umowa dotyczyłaby nabycia kolei na własność skarbu lub też objęcia jej administracji, tego Wysoki Sejm znowu nie może ocenić z góry. Atoli i tutaj wieleby zależało od przekonania, intencji i sposobu postępowania c. k. rządu.

Wiadomo jest powszechnie, że skoro tylko upłynął powyższy termin pierwszy, Koło polskie we Wiedniu nie omieszkalo przypomnieć go c. k. rządowi. Otrzymało ono jednak od-

powieź, iż gdyby rząd chciał był w owej chwili skorzystać z prawa wykupna, musiałby obciążyć skarb wypłatą renty, która, obliczona w myśl dokumentu koncesyi według przecięcia 7-letniego z wyłączeniem dwóch lat najgorszych, przewyższyłaby znacznie dywidendę lat ostatnich i prawdopodobną przyszłą. To były oczywiście owe „względy finansowe“, które c. k. rząd powołał w swem piśmie z dnia 30. września 1888 i którym Koło polskie nie mogło odmówić uzasadnienia. Obok nich działały jeszcze względy „polityczne kolejowe“, wymienione także w owem piśmie c. k. rządu jako przeszkoda upaństwowienia kolei Karola Ludwika. A wolno się domyślać, że te względy odnosiły się do bardzo doniosłej istotnie dla wyższych interesów monarchii kwestyi budowy drugiego toru bez zbytecznego zaangażowania finansów państwa.

Obecnie wszakże nastąpiły w obu kierunkach zmiany, zdolne rozwiązać c. k. rządowi ręce w kierunku pomyślnym dla potrzeb kraju. Budowa toru drugiego już, jak wiadomo, zapewniona kosztem akcyonaryuszów; niska dywidenda za r. 1888 i prawdopodobnie nie o wiele wyższa za rok bieżący wpłynęłyby na korzyść skarbu przy obliczeniu renty; w przyszłości zaś wcale nie dopuszczają kosztu budowy toru drugiego do wzrostu dywidendy po nad 4%, tak że akcyonaryusze, przyjmawszy odnośny punkt umowy z rządem, nie mieliby chyba powodu opierać się sprzedaży kolei np. za rentę 4%-wą. A ponieważ budowa toru, w ciągu której swoją drogą zagrażałyby może aktowi zakupna niejaki trudności techniczne, ma być ukończoną do końca r. 1890, zaś w r. 1891 przypada termin nabycia linii Przemyśl-Lwów, więc można mieć nadzieję uzasadnioną, iż w ciągu lat dwóch najwyżej usunięte zostaną owe przeszkody finansowe i polityczne, utrudniające dotychczas nabycie kolei Karola Ludwika na własność skarbu.

Atoli kraj i jego producenci nie mogą czekać tak długo na regulacją taryf. Jeżeli więc c. k. rząd w zbliżającym się terminie prawa nabycia kolei nie znalazł dostatecznego środka do wymuszenia tej regulacji, to zdaniem komisji winienby go szukać we wniosku p. Struszkiewicza. Komisya nie może się w projekcie zsekwestrowania kończyn wschodnich kolei Karola Ludwika dopatrzyć celu samego w sobie: tak samo zapewne pojmował swój projekt także wnioskodawca, zajmujący się od lat tyłu gorliwie sprawą tej kolei. Sekwestracja kawałka linii nie da się z punktu polityki kolejowej pojąć jako środek normalny: bo albo linia odnośna potrzebna jest z jakichkolwiek przyczyn do sieci państwowej, natenczas się ją przejmuje całą na podstawie umowy, strzegącej zarówno interesów skarbu jak akcyonaryuszów, albo zarząd prywatny służy skutecznie interesom ogółu, natenczas się nie korzysta z prawa sekwestracji części tej linii. Tylko wtedy, gdy zarząd z jednej strony zaniedbuje trwale interesa publiczne, a z drugiej strony, opierając się na brzmieniu dokumentu koncesyjnego, nie chce odstąpić kolei państwu po cenie umiarkowanej, wypada się wyjątkowo skłonić do aktu, który, jak w wypadku niniejszym, podcinając główną arterią przedsiębiorstwa kolejowego i uchylając punkt ciężkości całej jego, acz błędnej polityki kolejowej, musi sprowadzić bezpośrednio rokowania o nabycie lub objęcie w zarząd całej linii przez państwo w drodze umowy dobrowolnej. W tej myśli poleca komisya administracyjna Wysokiemu Sejmowi w związku z poprzedzającymi wnioskami swemi także wniosek p. Struszkiewicza jako środek przynaglenia kolei Karola Ludwika bądź do zmiany polityki taryfowej, bądź do odstąpienia swych linii państwu.

Komisya administracyjna przeto wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskim, powołując się na pięciokrotne uchwały swoje, wzywa c. k. rząd, by spowodował kolej Karola Ludwika do zaprowadzenia natychmiastowego taryf kolei państwowych;

2. Sejm wzywa c. k. rząd, by w razie oporu kolei Karola Ludwika przejął wszystkie jej linie lub przynajmniej objął w myśl §. 14. ust. z dnia 14. grudnia 1877 dz. u. p. Nr. 112 linie Lwów-Podwołoczyska i Krasne-Brody;

3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by w powyższym duchu rozpoczął u c. k. rządu starania jak najusilniejsze i wyraża przekonanie, iż one będą skuteczniejsze, niż dotychczasowe starania pięcioletnie.

Lwów dnia 7. listopada 1889.

Ziemiałkowski, w. r.
przewodniczący.

Biliński, w. r.
sprawozdawca.