

# Sprawozdanie stenograficzne

## z rozpraw

### galicyjskiego Sejmu krajowego

#### 76. posiedzenia I. sesji IX. peryodu

#### z dnia 7. lutego 1910.

## TREŚĆ.

Spis petycyj.

Wniosek p. Krężła i tow. w przedmiocie obłożenia przez c. k. Rząd wyłącznościami górniczymi terenów kryjących skarby podziemne w Galicyi.

Interpelacya do c. k. Rządu p. L. Cieńskiego i tow. w sprawie zaniechania wysyłania wozów kolejowych osobowych idących wprost ze Lwowa przez Stanisławów do Czortkowa.

Wniosek p. Winniczuka i tow. w sprawie powiększenia funduszu, przeznaczonego na pożyczki bezprocentowe dla ogniotrwałego krycia dachów.

Wniosek p. Winniczuka w sprawie szkód zrządzonych przez Bystrzycę w gminie Opryszowce pow. Stanisławowskiego.

Interpelacya do c. k. Komisarza rządowego p. Korola i tow. w sprawie budowy parafialnego domu mieszkalnego w Sierpach pow. Jaworowskiego.

Interpelacya do Wydziału krajowego p. T. Starucha i tow. w przedmiocie gospodarki zwierzchności gminnej w Muszkatówce pow. Borszczów.

Interpelacya do Wydziału kraj. p. Sodomory

i tow. w sprawie pisarza gminnego w Bogdanówce, pow. skałackiego.

Interpelacya do c. k. Rządu p. Sodomory i tow. w sprawie pisarza gminnego w Bogdanówce pow. Skałackiego.

Interpelacya do c. k. Rządu p. Winniczuka i tow. w sprawie szkód zrządzonych przez Bystrzycę w gminie Opryszowcach pow. Stanisławowskiego.

Pierwsze czytanie wniosku p. Bisę i tow. o założeniu szkoły gimnazyalnej w Nisku. Uzasadnienie wniosku.

Pierwsze czytanie wniosku p. Bisę i tow. w sprawie przeprowadzenia nowej klasyfikacji gruntów w Narcie starym i Narcie nowym. Uzasadnienie wniosku. Skonstatowanie kompletu na wniosek p. T. Starucha.

Pierwsze czytanie wniosku p. Bisę i tow. w sprawie utworzenia c. k. sądu obwodowego w Nisku. Uzasadnienie wniosku.

Dalszy ciąg rozprawy nad sprawozdaniem komisji kolejowej co do czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. kwietnia 1908 do 30. czerwca 1909. Głosy pp. T. Starucha, Skołyżewskiego, Tracza i Witosa z rezolucyą. Zamknięcie rozprawy ogólnej

i wybór mowców generalnych Głosy mowców generalnych p. Lewickiego »przeciw« i p. Stapińskiego »za« wnioskami komisji.

(Przerwa posiedzenia).

(Posiedzenie wieczorne.)

Dalszy ciąg rozprawy nad sprawozdaniem komisji kolejowej co do czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. kwietnia 1908 do 30. czerwca 1909. Głos p. sprawozdawcy. Rozprawa szczegółowa: Głosy pp. Stojalowskiego dwukrotnie, Myroniuka-Zajaczuka, A. Starucha, Makucha, Lewickiego dwukrotnie, J. Brunickiego, Stefczyka, E. Mycielskiego, Urbańskiego dwukrotnie, Dąbskie-

go, Stapińskiego, Jedynaka, ponownie Stojalowskiego i kilkakrotnie p. sprawozdawcy. Uchwalenie rezolucji komisji i rezolucji pp. Tertila, T. Starucha, Witosa, Starzyńskiego, Skolyszewskiego, Lewickiego, Kurowca, Stefczyka, E. Mycielskiego, Stapińskiego, Jedynaka, Stojalowskiego i Dolińskiego.

Sprawozdanie komisji kolejowej o wniosku posła Stanisawa Henryka hr. Badeniego w sprawie połączenia linii kolejowej Lwów-Podhajce z linią Stanisławów-Husiatyn w stacji Buczacz. Głosy pp. Makucha, Schätzla, St. H. Badeniego i sprawozdawcy. Skonstatowanie na wniosek p. Dumki braku kompletu i odroczenia głosowania do następnego posiedzenia.

Porządek dzienny.

### (Początek posiedzenia o godzinie 10. minut 40 przed południem)

Przewodniczący. J. E. Marszałek krajowy Stanisław hr. Badeni.

Ze strony c. k. Rządu: JE. p. Namiestnik Dr. Michał Bobrzyński. i c. k. Radca Namiestnictwa Stanisław Grodzicki.

Sekretarze: Pp. Mieczysław Urbański, Stanisław Henryk hr. Badeni, Jan Wasung, Zacharyasz Skwarko.

Obecnych posłów 124.

Marszałek. Sejm w komplecie, posiedzenie otwieram. Protokół z 74. posiedzenia uważam za przyjęty, gdyż nie wniesiono przeciw niemu żadnych zarzutów. Protokół z 75. posiedzenia jest złożony w biurze sejmowym do przejrzania.

Proszę p. sekretarza o odczytanie petycji.

Sekretarz p. Stanisław Henryk Badeni (czyta):

4389. L. s. 5946. Albina Teodora Dowszcz, wdowa po emerytowanym nauczycielu w Kołomyi, p. p. Michałowskiego o udzielenie pensji wdowiej — do komisji szkolnej.

4390. L. s. 5947. Towarzystwo bursy im. Batorego Lwów, p. p. Jabłońskiego o subwencję — do Wydziału krajowego.

4391. L. s. 5948. Mieszkańcy gminy Zalipie, p. p. Lewickiego o zezwolenie na używanie szkarp Gnilej Lipy — do komisji gospodarstwa krajowego.

4392. L. s. 5949. Mieszkańcy Meszny opackiej, p. p. Salę w sprawie reformy wyborczej — do komisji reformy wyborczej.

4393. L. s. 5950. Reprezentacja powiatowa w Ropczycach, p. p. Jedynaka o udzielenie pomocy technicznej celem wykończenia projektu regulacji Wielopolki i osuszenia nadbrzeżnych gruntów — do komisji gospodarstwa krajowego.

4394. L. s. 5953. S. Marya Cherubina Jasińska, Przełożona Zgromadzenia S. Felicjanek Kraków, p. p. Stojalowskiego o subwencję — do Wydziału krajowego.

4395. L. s. 5954. Emilia Płaszek, wdowa po stolarzu w Schodnicy, p. t. p. o zapomogę — do Wydziału krajowego.

4396. L. s. 5955. Władysława z Makarowiczów Zajączkowska, nauczyciel. w Łęczajsku, p. p. Adama o policzenie lat służby — do komisji szkolnej.

Marszałek. Proszę p. p. sekretarzy o odczytanie wniosków i interpelacji.

Sekretarz p. Stanisław Henryk Badeni (czyta):

Wniosek p. Krężla i tow. w przedmiocie obłożenia przez c. k. Rząd wyłączościami górniczymi terenów kryjących skarby podziemne w Galicyi.

Interpelacja do c. k. Rządu p. L. Cieńskiego i tow. w sprawie zaniechania



wysyłania wozów kolejowych osobowych, idących wprost ze Lwowa przez Stanisławów do Czortkowa.

Sekretarz p. **Skwarko** (czyta):

Wnesok p. Wynnyczuka i tow. w sprawie pobilszenia fundu, przyznaczeno na bezprocentowi pożyczky dla ohnetrewałocho krytia dachiw.

Wnesok p. Wynnyczuka i tow. w sprawie szkid zapodijanych czerez Bystryciu w hromadi Oprysziwciach.

Interpylacyja do c. k. prawytelstwennoho Komisarja p. Korola i tow. w sprawie budowy parafialnoho domu meszkalnoho w Serpach pow. Jaworiwskoho.

Interpelacyja do Wydiłu krajewoho p. T. Starucha i tow. w sprawie hospodarky Zwerechnosty hromadskoj w Muszkatiwci, pow. Borszcziw.

Interpelacyja do Wydiłu krajewoho p. Sodomory i tow. w sprawie pysaria hromadskoho w Bohdaniwci.

Interpelacyja do c. k. Prawytelstwa p. Sodomory i tow. w sprawie pysaria hromadskoho w Bohdawyći, pow. Skalatskoho.

Interpelacyja do c. k. Prawytelstwa p. Wynnyczuka i tow. w sprawie szkid zapodijanych czerez Bystryciu w hromadi Oprysziwci, Stanislawiwwskoho powita.

**Marszałek.** Pierwsze czytanie odczytanych wniosków umieszczę na porządku dziennym jednego z najbliższych posiedzeń, interpelacye zaś odstąpię p. komisarzowi rządowemu względnie Wydziałowi krajowemu.

Przystępujemy do porządku dziennego.

Pierwsze czytanie wniosku posła Bisa i tow. o założeniu szkoły gimnazjalnej w Nisku. (**Aleg 671**).

Dla uzasadnienia wniosku ma głos p. Bis.

**P. Bis.** Wysoki Sejmie!

Powiat Nisko stanowi miejsce centralne. Jest położony ponad granicą rosyjską, pomiędzy powiatami Tarnobrzeskim a Kolbuszowskim, niema zaś w nim żadnego gimnazyum.

Miejscowość Nisko w powiecie niżańskim, w której się mieszczą urzędy

powiatowe, najlepiej się nadaje do utworzenia tam gimnazyum.

Najbliższe gimnazya znajdują się w znacznej odległości: w Jarosławiu o 65 km. oddalone, w Rzeszowie o 60 km., w Mielcu o 70 km. Powiat Nisko chociaż najuboższy w Galicyi posyła 150 uczniów do szkół wyższych. Powiat tarnobrzeski również posyła 100 uczniów do szkół wyższych. Młodzież, nie mogąc się pomieścić w domu, musi ukończyć kilka klas szkół średnich, aby udać się do szkół i zawodów praktycznych, nie może się zaś uczyć w Nisku i Tarnobrzegu, bo tam dotychczas brak takich szkół.

Wysoki Sejm raczy więc uchwalić, aby w Nisku w pow. niżańskim w najkrótszym czasie utworzyć gimnazyum. Pod względem formalnym proszę o odesłanie mego wniosku do komisji szkolnej.

**Marszałek.** Czy żąda kto głosu pod względem formalnym? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, przystępujemy do głosowania. Kto się zgadza na odesłanie tego wniosku do komisji szkolnej, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Pierwsze czytanie wniosku posła Bisa i tow. w sprawie przeprowadzenia nowej klasyfikacji gruntów w Narcie starym i Narcie nowym. (**Aleg. 672**).

Dla uzasadnienia wniosku ma głos p. Bis.

**P. Bis.** Wysoki Sejmie!

Nart Stary i Nart Nowy leżą pomiędzy lasami. Grunta, jakie posiadają są puste lasowej gleby. Ziemię te lasowe nieurodzajne nie takie jak ziemię czysto polowe są przecież zaklasyfikowane do I. klasy. Pod, tym względem mogła się stać chyba pomyłka wówczas, kiedy te ziemie klasowano, tem bardziej, że grunta dworskie p. p. Doleńskich położone obok gruntów, o których mowa, należą do III. i IV. klasy, chociaż są w odpowiedniejszym położeniu.

Jeżeli grunta dworskie, lepiej położone, zaklasyfikowano do III. i IV. klasy, dlaczegoż grunta włościańskie nie mają być wzięte do III. lub IV. klasy, skoro jako odcinek zostały odłączone od tych obszarów dworskich. Przeto Wysoki Sejm raczy przyznać słusność gminom Nartowi Staremu i Nartowi Nowemu domagającym się przeprowadzenia klasyfikacji ich gruntów, z których dochody

nie są w stanie podatków pokryć. Proszę pod względem formalnym o odesłanie mego wniosku do komisji gospodarstwa krajowego.

**Marszałek.** Czy żąda jeszcze kto głosu pod względem formalnym.

**P. T. Staruch.** Proszu o hołos.

**Marszałek.** Głos ma pod względem formalnym p. T. Staruch.

**P. T. Staruch.** Proszu o skonstatowanie kompletu.

(*Po obliczeniu.*)

Izba jest w komplecie.

Kto się zgadza na odesłanie wniosku p. Bis'a do gospodarstwa krajowego, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następuje:

Pierwsze czytanie wniosku posła Bis'a i tow. w sprawie utworzenia c. k. sądu obwodowego w Nisku. (**Aleg. 673**).

Dla uzasadnienia wniosku ma głos p. Bis.

**P. Bis.** Wysoki Sejmie!

W Nisku w powiecie niżańskim, które jest miejscem centralnym, a tem więcej jako na północnym rejonie położone, staje się coraz pilniejsza potrzeba utworzenia nowego sądu obwodowego. Prosty rzut oka na kartę geograficzną środkowej części Galicyi wykazuje, że dla powiatów środkowej Galicyi trzeba utworzenia nowego sądu obwodowego, głównie z powodu wielkiej odległości tychże powiatów od siedziby sądu obwodowego w Rzeszowie.

Albowiem gminy położone nad Sanem a Wisłą, między Sanem a granicą rosyjską są oddalone od Rzeszowa o 9 mil do 12 i 15, gdy udawanie się z tak wielkiej odległości do sądu obwodowego w Rzeszowie byłoby bardzo uciążliwe, to obecnie stało się to tem więcej przykrejsze, że po zaprowadzeniu nowej procedury cywilnej, ludność mająca spraw więcej niż dawniej w sądzie obwodowym, a więc także mieszkańcy tutejszych okolic muszą liczniej odwiedzać sąd obwodowy i to jeżeli nie jako sąd pierwszej instancyi, to jako sąd apelacyjny.

Oprócz tego wyjazdy tutejszej ludności lub na sąd przysięgłych, lub na procesa wekslowe i handlowe, w których ludność włościańska i miejska w miarę rozwoju stosunków ekonomicznych udział

bierze, stają się coraz uciążliwsi, bo wskutek takiej dalekiej drogi do sądu obwodowego tracą ludzie czas, bo to dzieje się zawsze w dniach roboczych, nigdy zaś nie utrzymują całego wynagrodzenia za stracony czas, w wielu wypadkach zaś nawet żadnego wynagrodzenia.

Gdy zaś ludność w powiecie niskim i tarnobrzesckim tak samo opłaca podatki, jak ludność mieszkająca bliżej Rzeszowa, to ludność tutejszych okolic nie ma takiego pożytku i takiej wygody, jak okolice bliżej siedziby sądu obwodowego położone.

Jest to więc wielka niesprawiedliwość, żeby tak zanadto zcentralizować wymiar sprawiedliwości z bardzo wielkiego obszaru w jednym miejscu. Obecnie bowiem obszar sądu obwodowego w Rzeszowie jest jednym z największych w Austryi.

Obejmuje on teraz 13 powiatów sądowych w przestrzeni 90 mil kwadratowych a ludności 525.000 głów.

Nowy sąd obwodowy musi być więc koniecznie utworzony dla powiatów najdalej położonych na północy. A to dla powiatów tarnobrzesckiego, niżańskiego, ulanowskiego i rozwadowskiego, w których to okolicach Nisko stanowi centrum i jedynie kwalifikuje się do utworzenia sądu obwodowego. Sąd obwodowy objąłby 5 sądów powiatowych a to tarnobrzescki, rozwadowski, niski, ulanowski i nowo wybudowany sąd w Rudniku z obszarem 30 mil kwadratowych a ludności 155.000 głów.

Wysoki Sejm raczy uchwalić utworzenie sądu obwodowego z siedzibą w Nisku w jak najkrótszym czasie.

Proszę o odesłanie tego wniosku do komisji prawniczej.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Następnie dalszy ciąg rozprawy nad sprawozdaniem komisji kolejowej co do czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. kwietnia 1908 do 30. czerwca 1909.

Głos ma p. T. Staruch.



P. T. Staruch. Wysokij Sojme!

Koły wże mowa o kolejach w naszym kraju, to хочocz zabraty słowo, szczyoby zwernuty uwahu na dekotri nedostatki i braki a mohu skazaty i dekotri zanedbania.

Koły kolej postawyły narid widnosyt sia do neji z pewnym nedowirjem, poprostu narid buw tohdy neproświczennyj i widnosyw sia do neji z rozmaitymy zabobonamy.

Ja sam buduczny małym chłopciom czuw, jak wsi, kotri ne znały koleji, kazaly, szczo bude wże kineć świta, bo to ide samo bez konej.

Nyni wże 40 lit tomu, proświta postupyła napered a narid ne bojit sia tych maszyn bez konej, aże jak raz narid pobaczyw, szczo koleji nesut' dobytok i słužat dla pidnesenie tak ekonomicznoho jak i kulturalnoho.

W czasach, koły ne buło żeliznyći, jak nastupyw hołod w jakijś okołyci, to zannym dostarczeno artykułiw żywnosty, to ludnist wmerała z hołodu. Nyni jakby w odnij okołycy ne buło urodžaju, to kolej dostarczuje z druhoji akołyci i słužyt ludnosty, krajewy i deržawi.

Ale w jenszych krajach i taka instytucya jak kolej maje dijstno zadanie te same, szczo i w nas, lysz szczo tam je widpowidnijsza i lipsze korysty prynosyt jak w naszym kraju. W naszym kraju to tak z zasady wydno, szczo koda instytucya musyt sia traktuwaty ot tak na szlachockyj — galicyjskij ład, de sia podywyty to wsio zanedbane, nedbałe newidpowidne, hłań okom zaraz zdybysz „eine galizische Szlachcizzen Wirtschaft“.

Napered na tych zeliznyciach newzyczajnyj brak wagoniw. A ti, kotri sut, sut' tak lychi, wprost szkandalni, szczo w ynszim kraju cywilizowanim ne ludej, ale wirte meni, szczyoby nawit' i chudoby tam ne zahnały.

Jakby Staruch tak krytykuwaw, tobyšte kazaly, szczo Staruch ostryj do krytyky, aże czulyśmo, szczo tak powažnyj czeń jak Starzyńskij krytykuwaw, szczo dijstno wstyd i hańba i nazwaw ti wagony „pudłami“.

To wże neje krytyka Starucha, ale t ych, kotri wsio konserwujut' i dla nych stari wagony stały sia newidpowidni.

I dijsno pytaju sia Wysokoho Sojmu, szczo za pryczyna toho? Može brak materyjału, može brak robitnykiw? De tam?

Jak raz wnisjem pered paru dniamy nahlaczij wnesok, szczo w odynokij fabryci wyrobiw wagoniw w kraju, w Sianoci, widdaluje sia robitnykiw sotkamy, szczo ony hynut' z hołodu a my jizdymo jak skazaw p. Starzyńskij „staremi pudłami“.

Wagony ti brudni, połomani, zamky poodrywani, lampky widkruzzeni, popsuti i t. d.

Poklykujy sia na towarzysziw mojih pp. Dumku i Sodomru; jichaly my III klasoju na sesyju sojmowu z Ternopola do Lwowa musyły my sydity po temku, jak w dykij Azycji.

Poprosyw ja konduktora, aby zaśwityw, a win kaže: „Lampa popsuta, co ja zrobie, jak to nasza taka galicyjska gospodarka niezdała!“

Czomu sia to tak dije? Preciń tuł zaangażowane je życie ludske, najdorozszyj skarb ludyj na tij jizdi, tymy starymy wagonam na naszych zeliznyciach.

A teper se nadzwyczajne perezopowienie tych wagoniw, jak sia jizdyt' na świata, abo na wakacyji. Jiduczny do Ternopola w czaši świat, zastawjem wagony tak napchani pasažyrami, szczo odyn ledwy staty mił pobiez druhoho Koły ja zwernuw uwahu naczałnyka stacyji na se, szczo pry takim perezopowieniu ne sposib jichaty, skazaw win: „co to mnie obchodzi, nikt mi niema tu do rozkazu, jak niema miejsca, to niech nie wsia daja“.

Meni sia zdajet', szczo take obchodzenie sia z pubłykoju, kotra płatyť, take narażenie poprostu życia na szwank ne ležyt' w interesi ani deržawy ani kraju, a tim mensze w interesi zeliznyci deržawnoji.

Dalsze se sprawozdanie, kotre majemo pered soboju, obnymaje szcze budowu nowych zeliznyć, ale perewažno w zachidnij czasty kraju, a nasza schidna Hałyczyna je traktowana jakby neridna jaka dytyna.

Preciń prostir Hałyczyny je dałeko bilszyj i tuł zaczyraje sia wże rozwywaty promysl.

Jak nema komunikacyji, to w žadnim kraju ne može sia rozwynuty promysl i torhowła a czym deszewsza ko-

munikacyja, tym bilsze może sia rozwynty promysł i torhowla a z rozwojem promysłu i torhowli, proświta i kultura.

Zwet' sia, szczo żywemo w wici pary i elektryky. To prawda, ale ne u nas. U nas w Hałyczyni, łazymo jakoś tak linywo za druhymy narodamy pozadu idemo. Jak sia tilko perestupaje hranyciu hałycku, to udarjaje w oczy czołowika wprost jakés insze ludske obchodźenie sia.

W nas, jak wże zhadaw oteć Senyk, jak sia wydyt' panka na zeliznyci, to jako-tako sia z nym obchodiat, ale bidnoho selanyna abo robitnyka traktuje sia zowsim ne jak czołowika. A precień w tim selanyni i robitnyku powynno sia wydity fundament suspilnosity, i toho dobrodija, szczo na nas usich praciuje i nas utrymuje.

A dywna ricz, na Nimciach toj robitnyk i selanyn je dałeko bilsze cinenyj jak u nas. Npr. u Czechiw, profesory uniwersyteta razem pojavlajut' sia w towarystwi z hospodaramy i robitnykamy. U nas w Hałyczyni, jak wsidaje chłop do wagonu, to sia jeho po prostu wykudaje.

Na moij stacyji wsila selanka, gazdyni, kotra maje syna szwiaszczenyka, do wagonu; konduktor łapaje tu kobitu za ruku i wykudaje z wagonu.

Ja zwertaju uwahu' szczo to hidna staruszka i jizdyt' zi mnoju. Na se konduktor zajawlaje: „To jest taki przepis, że ma się sortować lepszych do lepszych a podlejszych do podlejszych“. Na to ja widpowiw: perepraszaju, ona lipsza, jak jaka knihyni, ona maje u mene wyzszyj szacunok, jak jaka wełyka pani — i doperwa po dowszij borbi wpustyw konduktor siu gazdyniu do wagonu, de ja sydiw.

W naszu suspilnist' wkrała sia — ne kažu szczo w suspilnist' polsku, bo suspilnist' polska dawno buła demokratyczna — my znajemo, szczo korol Sobieskij tanciuwaw z kowalkoju i špiwaw pry tim harno — jakaś taka wełyka ary-stokracyja, taka biurokracyja, szczo men-szoho, bidnijszoho czołowika, muzyka ne naležyt' uwažaty za czołowika.

Precień tut po gazetach pyszut' o nas: toj wyhladaje jak pańskij pošipak, toj, jak wandriwnyj szwęc, a toj jak jakyj horszkodraj.

Se zakrało sia do polskoji suspiln-osty i ja duże boju sia, szczo by sia ne

zakrało i do ruskoji, bo diakuwatu Bohu u nas Rusyniw, my inaksze ponymajemo demokratyzm jak polska suspilnist'.

Koždyj pryznast', szczo jak chłop jide zeliznyceju, to jeho ne wartuje sia tak jak inszych pasażyriw.

Czomu w Ameryci traktuje sia wsich odnakowo?

Pewno Panowe skażete, szczo za lipszi hroszi choce sia jichaty po pańsky — se je słuszne. Ale proszu Paniw teper, koły pidneseno taryfu zeliznyczu, to pytaju sia, czomu jak raz pidneseno činu biletiw w 3 klasi? Taž tre-toju klasoju jidut' najbidnijszi ludy: chłopy ta robitnyky.

My persze naszymy wneskamy domahały sia znyżenia taryfy, a ono teper jak raz jeji pidwysszyły i to tak straszzenno, szczo dijstno, wełykyj tiahar na bidnyj narid upaw.

Z toji pryczyny, je konieczno po-tribne, szczo by my domahały sia na zeliznyciach wagoniw 4 toji klasy.

(P. Kolischer. To trzecia klasa jeszcze dla Was za dobra, przecież kolega sam mówił, że jest nędzna!)

Ja žadaju p. referent 4-toji klasy, ale lipszoji jak teper je treta, nechaj p. referent ne dumaje, szczo ja žadaju czertwertoji klasy, szczo by tam chłopiw wsadžaty tam jak chudobu.

(P. Kolischer. Tak w Prusach wsadzają).

Tak i u nas, jak je bilsza partyja robitnykiw, berete chudoblačzyj wagon i tam jich pakujete.

Otže my žadajemo 4-trji klasy, ale porjadnijszoi jak teper je treta, bo teper treta klasa jak znajemo, je nyssze wsilakoji krytyky.

(P. Makuc'. Nechaj skasujut' klasy!)

P. towaryszu, dałeko jeszcze do toho, szczo by u nas skasuwały klasy? De by to pan jichaw razem z muzykom, jeszcze by sobi powalaw surdutytynu, chłop łysz todi dobryj jak praciuje i płatyt'.

Otže riszuczo domahajemo sia w interesi ludnosity, szczo b na zeliznyciach lipsze traktowano chłopiw i robitnykiw, szczo by Dyrekecyja zeliznyčza u Lwowi i w Stanisławowi wykynuła wże raz ti wagony, kotri sut' uznani za nesposibni do jizdy i popałyła, szczo by kotri jeszcze možlywo poprawyty, szczo by jich popra-



wyła, szczyoby ludske życie ne buło narażene na nebezpečestwo; domahajemo sia szczyoby pidczas ferji świątecznych polskich i ruskich tak w zymi jak i w liti tak samo, koły wakacji prychoadiat i koły po wakacyjach mołodziź powertaje do szkił, Dyrekcyji zeliznyc z hory wżc przyznały na kożdij linii bilszu czast wagoniw, szczyoby naroda ne pchaty i ne zbywaty do wagoniw w toj sposib nekulturnyj, jak sia se doteper dijało i ne narażaty na koszty nepotribni. Bo ja sam Wydiw, jak na stacyji w Denysowi zistało 40 ludej z zapłaćenymy biletamy, bo zadla braku miscia w wagonach ne mohły widjichaty i na wsilaki skarhy i żali jeszcze wid służby i urjadnykiw distawaly łysz ośmiszku i lehkoważenie.

Dalsze potribne je w interesi oderżania robitnykiw w fabryci sianockij, szczyoby dyrekcyja zeliznycza wże teper — jak my postawyły wnesenie — dostarczyła tym bidakam roboty, szczyoby wony ne iszły w żebraky i ne hynuły z hołodu.

(P. Kolischer. To do Wiednia należy.)

Pryznaju, szczo należy do Widnia, ałe Prawhtelstwo krajewe maje tut swoju syłu.

(P. Kolischer. Niestety nie! Panowie przecieź zawsze jesteście przeciw autonomii kraju!)

My chcemo awtonomiji ałe takoj szczyoby ja buw panom w swojij chati a wy p. Kolischer panom w swojij chati, — a ni szczyoby wy panowały w swojij i mojj chati!

(P. Kolischer. Na to zgoda!)

Prytim možemo sia duże harno lubyty, ja was uhoszczu. wy mene, ałe chozczu, szczyoby wasza żinka waryła w swoim horszku a moja takōż w swojim horszku!

Otże tut meni sia zdaje, szczo kraj maje swoje słowo, bo 700 polskich a 600 ruskich robitnych wże z fabryki sanockoj wydałeno a jeszcze 100 robitnykiw maje buty wydałenyh!

Preciń dyrekcyja żeliznycza jak maje stari wagony, to może prysłaty do widnowlenia, naprawy i se zarjadyty może sama dyrekcyja, bo łysz bilszi roboty daje Prawytelstwo.

Teper prychođu do napysiw na żeliznyciach.

Wy traktujete siu ricz tak jak drib-

nyciu i kažete: „Rusini o to tak się dobijają, co im z tego, jak będą ruskie napisy“.

Ja widpowim, szczo najmenska ricz swoja je dla sercia swoho duże myła. Jesły wy Panowe majete w zachidnij czasty kraju na kolejach wykluczno łysz napisy polsky, to przyrodna ricz, szczyoby my tut didyczy w schidnij czasty kraju mały napisy rusky na żeliznyciach a ni szczyoby wsiudy łysz waszi napisy sia śwityły a naszij ni! My wże je o stilkoczemni, szczo my ne żadajemo wykynenia polskich napysiw, ałe pry polskich nechaj budut przycepleni i rusky. Czerez toje ni Polszcza, ni polska suspilnist ne stratyt a Rusyn bidnyj bude wydiw, szczo i jemu jakiś prawa sut zabezpečeni.

Ja sobi tohdy perezcytaju, de maju jichaty, jak sia stacyja nazywaje, bo do teper my znajemo, szczo stacyji dekotri sut w polskich napysach tak poperekru-czuwani, szczo ne daśt sia w polskij mo-wi wyrazyty miscewist tak jak w ruskiej powynna sia nazywaty.

Dla toho riszczu domahajemo sia, szczyoby w cikij schidnij czasty kraju na wsich stacyjach żeliznyczych, de ne ma do teper napysiw ruskich, buły pomiszczeni i napysy rusky.

Dalsze domahajemo sia i na wsich żeliznyciach dżerżawnych i lokalnych, po wsich stacyjach i po wsich klasach wyklykuwania czasu widjizdu potiahu tak, jak sia do teper dije w nimeckij i polskij mowi, tak samo i w ruskiej mowi. Pewna ricz, szczo wy taki straszni awtonomisty szczo wy tak strasno protywni Nimciam narikajete, kydajete hromy na tych Prusakiw, — a precień kilko jizdzu na kolejach wid 25 lit, ja zawsihdy czuw nimeckie wyklykuwanie po wsich stacyjach, nawet najmenszych, de tilky potiahy, stojat, a wid 25 lit ne czuw ja ani razu, szczyoby toj kondaktor abo portyjer na stacyju pryszow i wyklykaw odno słowo, po ruski.

Moi Panowe! To musyt bolity, precień my w Hałyczyni! Jakby tak na nimeckij zemli w Oderbergu, abo u Widni skazaw to po polsky a ne po nimecky, toby toj nimec nas kamyniamy obkidaw. Jesły nimecka mowa zdobyła bilsze prawo, dlaczoho nasza materna mowa maje buty ponyżena, tak jakby my znachodyły sia hde indy, a ne w naszym kraju, jakby meszkały na inszizj zemli, a ne na na-

szij maternij zemli, naszymy hroszamy plekakaniy.

W interesi czystoj sprawedlywosty powynno buty, szczo by wyklykuwanie widbuwało sia w ruskij mowi. Ja wam łyszu ciłkom nimecku mowu, nechaj na Morawach, na Nimciach po nimecky wyklykujut, ałe ne tutki, de majemo żyty spilno.

Wydyte, my czemni susidy i każemo: Nechaj bude po polsky i po rusky. Meni bude pryjemniejsze czuty ruskt, abo polsku mowu, jak po nimecky na každoj stacyji, a toj bidnyj Rusyn każe: Ja czuw i po nimecki i po polski, a po rusky ne czuw ja.

Koły ja pyta, czomu wy ne wyklykujete po ruski, to czuw widpowid: „Nas to nic nie obchodzi, nam nic nie przykazano, nam tak nie wolno“. Meni sia zdaje, szczo jesły wy dobri susidy, dobry przyteli i jak ne raz chołyte riwnist i lubow słowiańskuju nawit, to budete tak wyrozumili i przyznašte nam tut słusznist.

Bo precin nyni každyj czołowik czuje krywdu tym bilsze, czym bilsze je proświczenyj. Pewno! ja wam ne raz wże skazaw, perszej, koły nasz muzyk buw nysko proświtnyj, koły w temnoti tryna łyste jeho, to jemu buło ciłkom bajduże, czy mu pan wyczysływ „25 kijów“, czy „25 pałok“.

To jemu buło wsio odno i pociłuwaw szcze pana ruku.

Ałe nyni, jesły czuje nimecku mowu, jesły czuje polsku mowu, a swojij ruskoj mowy ne czuje, to wirte meni Panowe, szczo jeho to bilsze obyduje, bilsze boły, jakby 25 pałok distaw, win nyni bisze terpyt, jak żinici abo ditam skaże: „Znajesz żinoczko, buw ja na żeliznicy i wsiudy czuw ja tilky po nimecki i po polski, a niczo po ruski, jakby ja w naszym kraju ne buw“. Ja czuw ti żali wid muzykiw; żyju i wychowaw sia ja sereď nych, znaju ich duszu i serce.

Pryznajete meni Panowe i p. referent musyt meni przyznaty, szczo jesły obydyt mensze obrazowanoho czołowika, to win to borsze perenese, a jak sia obydyt czołowika inteligentnoho to win ne może toho znesty. Precin jak żownir choce z prostou diwezynu hulaty i jeji choce w papu daty, szczo by z nym pijsza — to ona pijde, — a jak pan akademik skaże do panny: „chody hulaty, bo

bju“ — to ona jak świt ne pijde. Czym bilsze wyobrazowanyj czołowik, tym bilsze widczuwaje obydu, abo tym bilsze widczuwaje sia obydu na nacyjonalnij poły, na religijnych czustwach, obydu słowum, jak w inszych razach obydu prywatnu.

To ja maw skazaty, szczo do wyklykuwania.

Ne možu pomynuty sprawy biletow żeliznychych. My poruszuly tuju sprawu nahłym wneseniem i Wy i ciłyj Sojm poczuw nasze słowo, takie, jakie sia wam należało, poczuło i Prawytelstwo i widwitni kruhy dyrekciji żeliznychoj.

Moi Panowe! Tutki trudno was wzruszyty na naszi żali, trudno poruszity, a precin i nasz riszuczijj wystup i w konserwatiwnij zymnij krowi wyklykaw poruszenie. I my czuly potim widpowid, jak p. Starzyńskoho, Pinińskoho, a takoho posła, jak Stojalowskyj, to ne choctu wże zhaduwaty, win wże buw u wsich partyjach, win buw wże klerykałom i socyjalistom, popyraw ludowciw, buw pomiż konserwatystamy a teper prystaw do wszechpolakiw, a hde skinczyt', to hodi skazaty.

(Głos. Zostanie ukraińcem.)

My wam wże takoho ukraińcia, jak Stojalowskyj, darujemo.

Wystupyw nawit komisar prawytelstwennyj i każe: „Już jest zarządzone, już jest wszystko w porządku, na pewnych większych stacyach już się wydaje“.

Wystupyw p. Pinińskyj i to samo każe: „Jest już wszystko w porządku, co ci Rusini chcą, oni wprost gwałty wyprawiają“.

P. Stojalowskyj wystupyw i każe: „Ja tu nie widzę żadnej krzywdy“.

Ałe proszu wże po nahłym wneseniu maju tut ciłyj plik dokumentiw na dokaz toho, szczo sia tam dije. I se uważajete, szczo to ne krywda, hde nasza publika je maltertuwana, hde wprost ne po ludski sia z neju obchodyt.

Bo precin znajemo, szczo ministerstwo zarjadyło, szczo by napysy buły na biletach żeliznychych w 3 jazykach, my znajemo szczo dyrekcja żeliznychca to zarjadyła, a jak sam Dr. Starzyńskyj poświdczyw, szczo mu dyrektor Rybickij skazaw, szczo je 92 milioniw biletow wydrukowanych w polskij, ruskij i nime-



ckij mowi. A baczte, urjadnyki ciłkom szczo inszoho każut. Nawedu wam tu słuczaj

(czyta):

„21. s. m. zażadaw ja w stacyji Praszowij wystawienia biletu in bianko w ruskij mowi, ale p. kasyjer widpowiw meni — prawda sowsim hreczno — szczo im — sebto urjadnykam — zakazano wydawaty bilety w rusyij mowi i szczo nawit odnoho urjadnyka nedawno pokarano za wystawienie takoho biletu.

Czerez te ja wsiw bez biletu do potjahu i musiw po dowhych korowodach zapłatyty ne łysze należytyt za bilet, ale i dopłatu za wystawienie biletu w potjahu.

Podpysano własnoruczno: Hilarjon Brykowycz, profesor ck. gimnazyji w Ternopoli. Nyni zakidajete nam, szczo sia toho domahajemo. Czółowik inteligentny żadaje toho biletu, urjadnyk wydko czemnyj, bo czemno widpowiw. Każe „ne wilno wydawaty biletu w ruskij mowi, bo nas za te karajut“. „Pane darujte meni, ja ne wynnyj tomu, my majemo rozkaz, tczzo ne wilno wydawaty, a nawit mij towarzysz za se, szczo wydaw poświdczenie po rusky, zistaw ostro ukaranyj“.

Koły ja pry motywowaniu nahłoho wnesenia nazwaw to po imeny, tom ne nazwaw polskoji suspilnocy, darujte, ale sami musyte przyznaty szczo takie postupowanie ne je ludjane i ludjanem nazwaty ne možna, szczo by wyzszy władsty zarjadyły inaksze a posim wydawały inakszy rozporjadzenia.

Moi Panowe. Proszu osud'it sami. Koły ja pry motywowaniu nahłoho wnesku, nazwaw to po imeny, to ja ne chotiw obrażyty ciłu polsku suspilnist, tilko skazawjem szczo wyższy władsty wydadjut rozporjadzenia, a urjadnyki i orhana pidwładny ne wykonujut, i ja skazaw szczo to ne jest po kulturnomu ani po ludynnomu. To same muszu teper powtoryty, szczo to ne jest ludynne ani kulturne, jesły sia szczo inszoho zarjadżuje, a szczo innoho sia robyt.

Idu dalsze. Ot se najświższyj fakt, szczo na storony nakidajut sia orhana brutalno, jak postupyła kasjerka z uczennikom gimnazjalnym na stacyji w Ternopoli. Koły toj uczennyk zażadaw biletu ruskoho, kasjerka jeho wyśmijała, a koły uczennyk udaw sia do urjadnyka o wydanie poświdki ruskoj, a toj kazaw ka-

sjerci taku poświdku wystawyty — ona widkazała; *nie umiem i nie chce mi się*: „A koły uriadnyk chotiw własnoruczno poświdku napysaty — to toj uczennyk takoz jeji ne distaw, bo kasjerka widpowiła: „mnie się nie chce, to są ruskie grymasy i nie dam“.

Tak uriadnyk ne mih nyczo zrohyty. Wy Panowe były duże pohirszeni, jak ja skazaw, szczo pannoczka na kolei kpyt z rozporjadzeń dyrektorów, bo ona jest pani, i pewna, szczo jej sia za to nyczo ne stane — no, ale proszu, jak to nazwaty? Se je anarchia, i to do toho prychođyt jak w waszoy Polsczy, hdełgrafy w Warszawi obwozyły obnażeni żeńszczyzny po rynku. Se je napysane w waszoy istorji;

Taka pannoczka, ona kpyt sobi i z ministra i dyrektora, a koły uriadnyk służbowyj, kotryj maje prawo zariadyty, chce własnoruczno poświdku wydaty — ona ne wydaje protokołu i zamykaje. Win hodi maw sia byty z żeńszczynoju, musiw babi ustupyty. Se je najlipszym dokazom pohanych stosunki, jakiji nihde na świti w żadnim kulturnim kraju ne sut praktykowany.

Dalsze: oden profesor jichaw z Ternopila. Na stacyi ne distaw biletu ruskoho, tomu wsiw bez biletu, zajawywszy, szczo zapłatyty za bilet ruskij. Po kilkoch stacyjach konduktor prynis jemu bilet — ale nimeckij a koły profesor wziaty ne chotiw, tohdy na stacyi w Krywim 5 lu dej chotiło jeho z potiahu wykidaty — ale ne wykinuły. Szczo sia dalsze dije? Win zapłatyw szczo by ne buty wykinytym z wahonu. W Potutorach peresiw do potiahu peremysłańskoho i tut znou ta sama procedura! Kasjerka ne dała ani biletu ruskoho, ani poświdki, i zajawyła szczo po rusku ne umije. „Jutro“ — skazała — „pan dostanie ruski bilet — ale nie dziś!“ Mnie po rusku wystawiać nie wolno, a jakbym wystawiła, to byłabym ostro karana!“

Otże proszu to same każut uriadnyki i służba wsiuda, a precii sam dyrektor Rybickij przysław ohołoszenie do czasopysy szczo wydaw rozporjadzenie, any wydawano poświdki. A czyż to sia dije.

Ale cikawa riez szczo semu profesorowi dalsze zrobyły — i proszu posłuchajte, czy to možływe denebud' na ciłj kubi zemskoj!

Otże jak mu ne wydano poświdki, a win jichaw dalsze, tak na odnoj stacji, widczyły wiz w jakim jichaw profesor kazawszy innym pasażerom z toho wozu wysisty i połyszyły profesora z wahonom na stacji, a potiah pojichaw. Pišla kilkoch chwyl wernuw nazad i pryczypyły profesora znow — i potiah poichaw dalij.

No kažit sami, czy to ne łysz po azjatycky, ale po dykomu nazwaty? I to jeszcze bułob za mało!

To gwałt publicznyj, wymuszenie, aby na stacji widczypaty wiz i wyhaniały pasażera z wahonu.

Każete, szczo Staruch wystupaw kołys za ostro. Ja nyni howorju z zymnoj krowiu bo i moja krow na takij fakta ciłkom sia perewaryła i czołowik dijsno wże rezygnuje: powisiat nas — wiszajte, nyczto ne pomoże.

Tak i my rezyhnujemo z wsioho.

I naj tut p. Starzyński, abo JE. Piński budut łaskawi skazaty, jak nazwaty takie postupowanie, abo naj p. Stojałowskiy kotryj wandruje to tuda to siuda skaże czy to krywda czy ne krywda.

Ja muszu z pohordoju widperty twerdzenie p. Stojałowskoho, szczo to ne jest krywda. Koły taki tortury musyt znosyty nasza publicznist, to czyż my zastupnyki naroda majemo tut w Sojmi skazaty szczo to jest kulturne. Wsi musyte przyznaty szczo to dykie, nehidne postupowanie.

(P. A. Staruch. Warwarstwo!)

Pered paru dniw jichaw duże poriadnyj gospodar Abrahamowskyj. Na stacyi w Proszowi, Ternopoli, Zołoczewi, nihde ne dały mu ruskoho biletu ani ruskoj poświdki. A precin dyrekceya oholosyla, szczo stacja Ternopil dostała bilety w 3 jazykach.

Majete dokaz — szczo ich ne wydadjut — tilko chowajut pid klucz.

(P. Skwarko. A połowyńi sicznia buw nowyj nakład!)

Teper muszu skazaty szczo tak dalsze buty ne może. Dumaju, szczo w waszim własnim interesi leżyť ne stiahaty na sebe uwahy ciłoho świta czeriez postupowanie, kotreby was w najhirszym prestawlało świtli. To leżyť i w naszym i waszim interesi, i żadajemo, riszuczo i spokijno, szczo by ck. Namistnyk, kotryj widwiczaje za vse, szczo sia w kraju dije, bo win reprentuje ck. pra-

wytelstwo austrijskie i zustupaje cisaria zariadyw, szczo by tak dalsze sia ne dijało — bo jesły naślidkom takych widnosyn budut jakiś straszni wypadky — za se robymo ck. Namistnyka widwiczalnym.

Se sut najnowszy fakty, kotri ja uważaw za potribne nawesty.

Tych faktiw kotriśmy tut naprowadyły pry nahlaczym wnesku pered paru dniamy ne choczto poruszaty, bo Panowe znajete se dokładno.

Tut chotiwjem najnowijszy fakta naprowadyty szczo by wykazaty, szczo dijut sia riczy wprost neczuwani.

Spodijus szczo mirodajni kruhy wkroczał w to i robiat to szczo nam prawo przyznało.

Bo nam przyznało centralne prawytelstwo nam przyznaw parlament awstryjskyj, i Wy sami Panowe tut ustamy Waszoho prezesa Kola polskoho przyznałyte toż zarjadit, szczo by tii najnyższy urjadnyki ne kpyły z zarjadzeń ministriw i wsich włastej.

Bo moi Panowe jak w familii przyjde do toho szczo najmensza dityna bude w chati rjadyty, to taka rodyna pijde na psy, bo tam hde ne ma w hospodarstwi hołowy, chotijby hospodarswo mało buty najharnijsze, musyt pijty na psy.

Wyższy własty i urjadnyki rozkazujut, a taka kasjerka, abo konduktor, abo urjadnyk XI. rangi kpyt sobi z toho. Abo może na oko szczo inszoho sia każe, a dla urjadnykiw sia szczo inszoho rozkazuje.

Bo jak czulyśmo w Proszowi kazaw urjadnyk: Tak prawda, ony pro oko zarjadły, ale my majemo inszyj rozkaz szczo nam ne wilno biletiw ruskich prodawaty, a oden kotryj se zrobyw zistaw sroho pokaranyj.

Tut maju własnoruczne pyśmo ck. profesora gimnazjalnoho, to ne pysze żaden anarchista abo buntownyk to pysze czesnyj poważyj czołowik!

(P. Skwarko. Ja wczera w Peremyśły żadaw ruskoho biletu a ne distaw).

To sut nasi żali, kotri uważawjem za widpowidne pry toj nahodi pidnesty i to w formi ciłkom poważyj szczo byśte Panowe ne kazały, szczo my tu presju, abo wymuszenie choczemo na Was robyty.

Ni moi Panowe, my żadajemo łysz



to, szczo sia nam należyt i spodijuś, szczo Wy w interesi naszym i Waszym dalsze na takie posupowanie ne pozwolyte.

Chocz u jeszcze pry tij sprawi poruszty jeszcze odnu duże ważnu sprawu.

Jak panowe znajete, jest rozporządzenie, szczo koły robitnyky jidut w kupi. w partji składajucej sia z 10 robitnykiw i wykażut sia świdocetwom abo knyżkamy służbowymy, abo robitnyczymy, szczo idut szukaty zaribku, przyznaje sia im połowynu opustu wid stacji, z kotroj wyjizdżajut, aż do stacji hde jidut szukaty zaribku.

Moi Panowe! Chto meszkaje na seli i znaje obstawny bidnoho naszoho naroda, w nynisznych czasach, hde po sełach majże nijakoho ne ma zaribku i hde ludy musiat szukaty zaribku poza hrancyiu, toj znaje, szczo sia postanowa robyt tiazki pereszkozy i tiazki perepony naszym bidnym robitnykam.

Nazbyraty partju z 10 ludej, to duże tiazko.

Mynajut na seli neraz 2 i 3 nedili, robitny musiat chodyty wid chaty do chaty nim zberut sia w czyśli 10, szczo by mohły pojichaty razam do Prus, czy do Rumunji, czy hde inde.

Predstawte sobi Panowe, szczo n. p. wid moho seła do pruskoj hrancyi lysz w odnu storonu kosztuje bilet 12 K. i taku sumu robitnyk nasz ne hodi zapłatyty. Dlatoho bułob wskazane, szczo by rozporządzenie w toj sposib zminyty, szczo by wże partja z 5 robitnykiw mała przyznanyj opust do połowyny.

Musymo, Wysokij Sojme, wziaty na uwahu, szczo toj bidak ne maje kawalka chliba w swojij chatyni, szczo pokydaje żinku i dytynu, szczo lyszaje ich o hołodi i spiszyt za hrancyiu, szczo by tam praci u w kopalniach, szczo by praci u w stajniach nimeckych, hde żyje jak pes nazbyraty trocha hrosza i prywesty, tut do kraju, szczo b tut tym hroszem płatyty wsilaki podatky i dodatky, szczo by ponosyty wsi tiahary.

Toż mijte Panowe myłoserdje nad tym naszym bidnym narodom.

Dlatoho pozwolu sobi postawyty rezolucju, szczo wzywaje sia c. k. Prawytelstwo, by toj prypys zminyło w toj sposib, szczo by partja złożena z 5 robitnykiw mała prawo do znyżenoj jizdy kolijewoj.

Tym pryczynymo sia do polekszenia tym bidakam, pryczynymo sia do zmenszenia kosztiw podoroży, na kotri takij bidak neraz i pošlidnu szmatu zastawyty musyt.

Ja sam buwjem naocznyim świdkom toho, jak w mojim seli bidaky chotily zastawyty odiż na kupno biletu jizdy, ale ja do toho ne dopustyw i z mojim hromadskoj kasy pozyczyw na kosztu podoroży.

A tak samo dije sia po ynszych sełach i neraz jide 7, 8 a nawet 9 robitnykiw za ciłu cinu, bo desiatoho do partji znajty ne mohły.

Dlatoho proszu Wysoku Pałatu i p. Referenta pryniaty moju rezolucju w tym naprjami, szczo by wże partja z 5 robitnykiw mała prawo jichaty po menszoj cini.

Panowe probaczut, szczo zwernu uwahu jeszcze na odnu sprawu.

Panowe znajete, jak nasza mołodiż szkilna straszno biduje i jak neraz batko, toj bidnyj chłop tiazko praciuje, pošlidnu chudobu prodaje, szczo by swoju dytynu wpychaty w ludy.

A jak mołodiż nasza maje na świate jichaty do domu, robyt podania o znyżky kolijowi i zarjad kolijowij robyt im ułekszenia, daje im znyżku o połowynu, ale koždyj z osibna musyt robyty prošbu, koždyj z osibna musyt daty 1 K. na stempel i koždyj z osibna na tu znyżku musyt prybyty stempel na 50 sot.

Moi Panowe, je tu mnoho Was takych — no z tamtoj storony Panowe małyšte szczastie buty bohatszimy to może ne znajete toho, ale my znajemo, szczo to za bida w naszij chłopskij mołodiży, szczo neraz tych 50 sotykiw, to dla bidnoho uczennyka predstavlaje utrymanie na dwa, try dny, szczo tych 5, 6 abo 8 koron, kotri płatyty za kolij, to dla neho je utrymanie na ciłyj misiac.

Derżawa ne bude bidnijsza, dochody fonda kolijowoho ne budut ukoroczeni czerez te, jesly prawytelstwo wydast takie rozporządzenie, szczo by wsim studentam z hory bez wnoszenia prošby, lysz koły sia wykażut legitymacjeju szkilnoju, pozwoleno jichaty za opłatoju o połowynu menszoju.

Tym sposobom my zarjadowy kolijowomu nawet umenszymo praci u, bo

znajemo, szczo mołodiż tak z polskich jak ruskich zakładów naukowych sotkami, a nawet tysiaczamy predkładaje próby taki pered wakacjami, pered światami i przedstawte sobi, jak Dyrekcja czy u Lwowi, czy Stanisławowi tysiaczi i tysiaczi takich prób nini oderżuje, to zakym ich połałodyt szczo to za straszna pracia dla tych urjadnykiw, szczo za manipulacja utrudnena, bo taka próba musyt ity czerez dyrekcju gimnazji, kotra musyt i taku poświdku wydaty.

Otże my zrobiliśmo tut połekszu i dla toho stawljaju druhu rezolucju: Wzywaje sia c. k. prawytelstwo, szczo by wże z hory znyżyła o połowyna cinu jizdy dla studentiw i akademykiw oboch narodnostej.

Teper jak takij akademik jide na studia, to bidnyj batko ne ma je neraz jemu na dorohu, na uderżanie daty a win precin chce udatyś czy do bilsoho mista na studia, czy z seła do mista i ne ma je z czoho koliji zapłatyty.

Maju prykłady szczo, ne oden sydyt na seli i skilkoch to sia zapożyczyt i zadowżył tych muzykiw, szczo by synowy daty na uderżanie i opłatu tych wysokych taryf kolejowych.

Derżawa ne zubożije, a bude se duże humanna cil, jesly tym bidnym rodyczam oboch narodnostej, kotri chocut dity obrazowaty czy w gimnazji, czy na uniwersyteti dast sia wże z hory znyżku, koły sia uczennyk wykaże świdocstwom szkilnym, szczo by to świdocstwo wże wystarczyło pry kasi, na zapłaczenie połowyny płatni na koliji.

Ja proszu: Wys. Sojm zwołył do tych moich rezolucji sia prychyłyty i ich uchwałyty kotri zwuczat:

(czyta):

„Wzywa się c. k. Rząd, by zniżkę dla przejazdu robotników do robót, istniejącą dla party robotniczych z 10 ludzi rozszerzył na partye, złożone z 5 ludzi.“

„Wzywa się c. k. Rząd, aby wydał zarządzenia celem przyznania uczniom szkół średnich i studentom szkół wyższych stałego opustu połowy cen jazdy na kolejach państwowych.“

Na tim kińczu.

(Oklaski i brawa z ław ruskich).

**Marszałek.** Głos ma poseł Skołyszewski,

**P. Skołyszewski.** Wysoki Sejmie!

Omawiając sprawozdanie Wydziału krajowego odnoszące się do spraw kolejowych, nie mogę powstrzymać się od wypowiedzenia kilku ogólnych uwag odnoszących się do naszego kolejnictwa krajowego w ogólności. Powoduje mnie do tego fakt ważności danego przedmiotu, oraz okoliczności, że dyskusya nad sprawozdaniem Wydziału krajowego o sprawach kolejowych jest jedyną sposobnością, w której o sprawach kolejnictwa w ogóle szerzej pomówić można.

Wychodząc z tego zapatrywania, że gospodarstwo kolejowe jako takie jest jedną z gałęzi naszego gospodarstwa narodowego, jest jednym z problemów naszych gospodarczych, nie mogę nie dotknąć spraw ogólnogospodarczych kraju odnoszących się właśnie do tego przedmiotu, nie mogę nie zatrzymać się nad tem, że kolejnictwo u nas niestety inną olgrywa i musi odgrywać rolę, niż w innych krajach przemysłowych.

W innych krajach oddychających pełną pierśią samorządu, każdy wkład gospodarczy nie potrzebuje wprost przynosić odsetek od kapitału włożonego. Jeżeli inwestycya na jakimkolwiek polu gospodarczym podnosi inne gałęzie gospodarczego życia, jeżeli inwestycya ta przyczynia się do ożywienia przemysłu i handlu, do wzbogacenia tych właśnie gałęzi gospodarczych, to w takim razie chociaż wykazuje pewien bezpośredni deficyt, uważać ją można i należy jako inwestycyę dodatnią i korzystną.

U nas, którzy tego samorządu pełnego nie mamy, u nas, którzy dotujemy fundusze kolejowe naszymi skromnymi środkami i zasobami, u nas gdzie wzmoczenie się wskutek nawet jakichkolwiek linii kolejowych innych gałęzi gospodarczych kraju nie odzwierciedla się we wzmoczeniu budżetu krajowego wprost, jednak wzmoczenie się tych właśnie innych gałęzi gospodarczych przyczynia się do wzmoczenia ogólnego budżetu państwowego a nie do podniesienia budżetu kraju, u nas, nasze stanowisko w sprawach kolejowych z tego powodu nie może być takim samem jak być może i musi w tych właśnie krajach, które mają, jak wyżej powiedziałem, pełny samorząd gospodarczy.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę sprawozdania Wydziału krajowego odnoszące się do naszych spraw kolejowych, prze-



konamy się i będzie to dla nas poniekąd bardzo dodatnim objawem, że linie nasze lokalne kolejowe przedstawiają daleko wyższą rentowność, niż w innych krajach koronnych.

Dodatność tego objawu jest jednak tylko pozorną z tego powodu, ponieważ nasze koleje lokalne nie przedstawiają charakteru rzeczywiście lokalnych kolei. To nie są drogi komunikacyjne ostatniego typu, trzecio lub czwartorzędne linie, które jako takie nigdy nie mogą być rentowne, tylko rentowność głównych arterii kolejowych podnoszącymi, ale u nas z powodu zaniedbania na polu kolejnictwa, gdy buduje się linie kolei lokalnych kilkadziesiąt kilometrów, łączące najważniejsze arterie kolejowe ze sobą albo jedną z głównych linii z granicami państwa, u nas gdzie na zasadzie ustawy o budowie kolei lokalnych uzupełnia się sieć komunikacyjną kraju, kolej lokalna jako taka nie będąc w szczególności lokalną, nie mając charakteru ekonomicznego kolei lokalnej, przedstawia daleko wyższą rentowność.

Dlatego też nie dziwi nas i dziwić nie może, że inwestycje na tem polu gospodarczej działalności przedstawiają u nas daleko wyższe oprocentowanie niż w innych zachodnich bardziej ludnych i kulturalnych prowincjach austriackich.

Prócz tego ogólnego zjawiska przyczynia się działalność bardzo pożyteczna i dodatnia naszego Biura do tego ogólnego faktu, że nasze linie kolejowe są więcej aktywne niż w innych prowincjach Austrii. Mianowicie podnieść tu muszę z pełnem uznaniem, że działalność naszego biura kolejowego w projektowaniu nowych linii kolejowych jest bardzo ostrożną, bardzo przewidującą. W niektórych wypadkach to przewidywanie w kierunku pesymistycznym idzie według mnie nawet za daleko, ale w każdym razie jest lepiej niż gdyby miała iść w przeciwnym kierunku tak samo daleko albo nawet mniej daleko. Również zasadę, której się trzyma Biuro kolejowe ażeby więcej pewne linie kolejowe gwarantować przez kraj czy to w formie akcji danej linii kolejowej czy w jakiegokolwiek innej formie, a linie mniej pewne ratować przez kraj czy w formie akcji zakładowych czy w innej, uważam za bardzo trafną, za zasadę, która chroni nas od wszelkich niebezpiecznych doświadczeń na tem polu,

Nasze linie lokalne są aktywne! To jest odpowiedź na wywody ostatniego mowcy odnoszące się do tego, że Galicya zachodnia była więcej dotowana w koleje lokalne niż Galicya wschodnia. Jest faktem, który mowca może skonstatować ze sprawozdania Wydziału krajowego, że w Galicyi zachodniej niema ani jednej linii lokalnej któraby nie dawała odsetek od włożonego kapitału, natomiast do lokalnych linii Galicyi wschodniej kraj musi dopłacać.

(P. Makuch. Bo tam buduje się dla welykich paniw!)

To trudno skonstatować, czy tam buduje się za wezwaniem lub protekcją jednego lub drugiego pana, czy też większe grupy ludności się daną koleją interesują; to jest nawet dla mnie rzeczą drugorzędną, bo rzeczą znamionną i główną jest to, czy dana kolej przynosi odsetki czy nie. Jeżeli kolej przychodzi nawet do skutku wskutek starania się jakiegoś pana, który ma większy wpływ i protekcję, to przecież aby przynosiła odsetki, musi przechodzić przez większą połąć kraju, musi zaspakajać interesa większych grup ludności. Jeżeli zaś tych odsetek kolej nie przynosi, to widoczna dana połąć mniej wytrzymuje lokację kapitału na cele lokalnej kolei niż ta, która jest aktywna.

Weźmy linię lokalną w powiecie chrzanowskim albo linię Chabówka-Zakopane, lub świeżo zbudowaną linię Tarnów-Szczucin. to wszędzie przekonamy się, że kapitał zakładowy danej kolei przynosi więcej niż 4%. Jeżeli zaś ogólne oprocentowanie naszych kolei lokalnych przynosi 3% i coś setnych, to faktem jest, że we wschodniej Galicyi przynoszą one mniej niż 3% a są tam także takie linie, które przynoszą tylko 2% od kapitału zakładowego. Dlatego ten zarzut ostatniego mowcy jest zupełnie niesłuszny i nie odpowiada rzeczywistemu stanowi rzeczy.

Oprócz tych 4 linii kolejowych, które wymieniłem, buduje się w Galicyi wschodniej obecnie stosunkowo daleko więcej kolei niż w Galicyi zachodniej. Rzućmy okiem na mapę Galicyi a przekonamy się, że ze Lwowa rozchodzi się jakby sieć pajęcza 6 lub 7 linii kolejowych, i porównajmy to z któremkolwiek miastem zachodniej Galicyi — co prawda Kraków ma inne położenie geograficzne — a tam tego stanu rzeczy nie zobaczymy, —

i to również przemawia przeciw zarzutom ppsła Starucha.

Pod względem budowy kolei i to nie tylko lokalnych — bo jak powiedziałem, one nie mają u nas charakteru lokalnych — jest jeszcze u nas bardzo wiele do zrobienia. Samo sprawozdanie dep. IV w sprawach kolejowych wylicza cały szereg linii, których budowa znajduje się w stadium przedwstępnem lub też takich, których plan ogólny i szczegółowy biuro kolejowe ma wygotować.

Mojem zdaniem byłoby rzeczą racjonalną, żeby w tym wypadku budowano u nas koleje lokalne nie na podstawie chwilowej agitacji, zabiegów lub konjunktury politycznej.

Przez to nie twierdzą, że tak się dzieje, wypowiadam tylko zdanie, że nie chciałbym, ażeby się tak działo i że byłoby racjonalnem, aby w tej akcji przestrzegać jakiejś myśli przewodniej, jakiegoś planu na cały lat szereg, tem bardziej że na podstawie samoistnych wniosków poselskich, na podstawie starań stron interesowanych i studyów przez Wydział krajowy czynionych jest dość materiału który umożliwia postawienie takiego planu.

Jeżeli rzucimy okiem na mapę Galicyi, to przekonamy się, że są jeszcze wielkie połacie kraju o gęstym zaludnieniu, mające wszelkie szanse rozwoju przemysłowego, które dotychczas są pozbawione wszelkiej komunikacji kolejowej i tak n. p. w Galicyi zachodniej a więc w części kraju bliższej niż Galicya wschodnia, jest duży szmat kraju pomiędzy linią główną dawniej kolei Karola Ludwika, między koleją transwersalną a linią idącą z Tarnowa na Łupków, pozbawiony jest wszelkiej komunikacji kolejowej, chociaż jest gęsto zaludniony a znajdując się w pobliżu nowo odkrytych pokładów węgla w Galicyi zachodniej ma szanse rozwinięcia się przemysłowego.

Z uznaniem podnieść muszę, że dzięki umiejętności prowadzeniu przez biuro kolejowe połączeń ta ma otrzymać linię kolejową idącą z Wieliczki do Mszany dolnej, i życzyliby tylko należało, żeby trudności, które ta myśl ma jeszcze do przezwyciężenia, zostały usunięte w jak najkrótszym czasie.

Drugą linią, która również wymaga jak najprędzej realizacji jest linia Dębica—Jasło. Obejmuje ona również wielką połacie kraju mającą możność rozwinięcia

się ekonomicznego a pozbawioną dotychczas komunikacji kolejowej.

Jeżeli dalej dzięki zbudowaniu tej linii stanie się najbliższe połączenie od Nadbrzezia do granicy węgierskiej po wybudowaniu linii idącej od Królestwa Polskiego na Ostrawę, linii prawdziwie światowej, to przyznać należy, że domaganie się tej linii nawet jako kolei państwowej leży rzeczywiście w interesie szerokich warstw ludności kraju.

Trzecia linia, której również przypisuję wielkie znaczenie ekonomiczne, szłaby z Przemysła doliną Sanu czy z Sanoka czy z Rymanowa — jak obecnie o tem mówią — a jej uskutecznianie połączyłoby również ogromną połacie kraju, która teraz bardzo oddalona od sieci kolejowej nie może z kolei korzystać.

Jeżeli weźmiemy teraz dalej inne zgłoszenia projektów, co do których ofiarność okolic i stron interesowanych się objawiła, w takim razie nie będzie trudno na najbliższe 10lecie taki plan na polu kolejnictwa krajowego określić.

Z inych linii krajowych, które nie mają tak ogólnego znaczenia, ale według mojego rozumienia również aktywnymi być powinny i uzupełnione być powinny te sieci kolejowe, które dotychczas istnieją, wydaje mi się myśl peruszona przez Wydział powiatowy biański wybudowania linii kolejowej od Oświęcimia do Żywca zapobiegającej przepelnieniu obecnemu szlaków kolejowych, zapobiegającej wielu brakom, jakie z powodu przepelnienia na tych liniach dają się odczuwać.

Ta linia mogłaby być również wedle mojego rozumienia bardzo aktywną.

Z dalszych problemów wysuwa się na myśl linia mogąca łączyć Nowy Sącz z Nowym Targiem. Linia ta nie mogłaby być aktywną, oprocentowanie musiałoby być niskie i ze względu, że linia ta obsługuje jedno z największych zdrojowisk Szczawnicę, przejśćby musiała przez najpiękniejsze okolice zachodniej Galicyi, a mianowicie Pieniny i część Tatr, że urzeczywistnienie tej myśli dla ożywienia ruchu turystycznego miałooby pierwszorzędne znaczenie i wybudowanie tej linii, jako państwowej względnie gwarantowanej przez państwo z małym przyczynieniem się kraju, uważałoby należało za rzecz nadzwyczaj pożądaną.

Co się tyczy udziału kraju w naszym państwowym funduszu kolejowym rozróżnić się dadzą dwa zdania,



Jedno zdanie brzmi w tym kierunku, że bez względu na udział kraju w państwowym funduszu kolejowym, kraj nie powinien swojej możliwości finansowej do tego napięcia stosować, jakie skądinąd z Wiednia będzie nam dyktowane.

Drugie zdanie przeczy temu pierwszemu i dąży do tego, że byłoby lekko-myślnością nie zużytkować tego, co nam z naszego klucza się należy. Wprawdzie ten klucz jest dla nas bardzo niekorzystny, bo obecnie wynosi tylko  $14\frac{1}{4}\%$  na cel drobnych kolei z funduszu zupełnie państwowego. Rzeczą naszej delegacji tak polskiej jak ruskiej w Wiedniu powinno być domaganie się tego, ażeby klucz ten doznał pewnego podwyższenia.

Ażeby ten klucz, jeżeli nie ma odpowiadać przestrzeni kraju i tegoż ludności, to powinien w każdym razie być korzystniejszy jak stosunek, który jest obecnie.

I sędzę, że w tym przypadku współdziałanie posłów obu narodowości powinno nas doprowadzić do pożądanego celu. Jednakowoż i w tym wypadku nie jestem zatem, ażebyśmy stronę naszej możliwości finansowej przeciągali. Jestem zatem, ażeby przy utrzymaniu wyższego, jak dotychczas stosunku procentowego naszego kraju w ogólnym funduszu kolejowym starać się o to, ażeby ten procent funduszu był w zupełności na cele naszego kolejnictwa wyzyskany. Jeżeli nas nie stać na budowanie w tym samym stosunku kraju, stron interesowanych i państwa, jak inne kraje Zachodu, to w takim razie mamy prawo opierając się na naszym smutnym stanie finansowym kraju, że dodatki są u nas znacznie wyższe, jak w innych krajach, domagać się należy, ażeby każda z linii kolejowych była z większym przyczynieniem się państwa budowana, aniżeli w innych krajach.

U nas pod względem rozwoju komunikacji w ogólności, a budowy linii kolejowych w szczególności państwo bądźco bądź wiele zaniedbań się dopuściło w niedalekiej przeszłości.

Nie chcę tutaj powtarzać tych wszystkich uwag, które były wypowiedziane przez rozmaitych mowców w ciągu całej dyskusji nad tymi sprawami, nie mogę jednak ominąć sposobności omówienia jednej sprawy, wedle mego zdania, bardzo ważnej.

Muszę tutaj podnieść z naciskiem i uznać działalność naszego biura kolejowego,

że w tak krótkim przeciągu czasu tak dokazało i z wyczerpującym elaboratem przyszło na porządek dzienny, który wyświeśla ową niezwykłość podwyższenia w tak niespodziewany sposób naszych taryf osobowych i towarowych. Muszę tu wyrazić zdziwienie, że w tak ważnym przedmiocie dotyczącym tak żywych interesów naszego kraju, żadna instytucja nie była zasięgnięta o opinię i że w tym wypadku Rząd centralny przyszedł do nas niespodzianie z tak niemiłą niespodzianką.

Jak wiadomo podwyższenie biletów osobowych w taryfie najwyższej, mianowicie od 1—40 km. wykazuje podwyżkę z 2:8 na 3:5 halerza od 1 km.

Podwyżka ta wynosi około  $25\%$  i dotyka interesa naszej najbiedniejszej ludności chłopskiej i robotniczej. gdy tymczasem w innych krajach w innych cenach biletów klasy drugiej i pierwszej podwyżka ta jest daleko niższą. Rzeczą zrozumiałą, że ponieważ działo się to ze względów czysto fiskalnych w tym celu, ażeby ogólny fundusz państwowy sanować, nie trzymano się innych zasad, innej myśli przewodniej, jak tylko fiskalnej. A ponieważ fakt, że przeszło  $94\%$  naszego ruchu pasażerskiego wypada na 3 klasę, był decydującym, aby podwyższenie na 3 klasę zastosować.

Przebolećby można tę podwyżkę, gdyby linia kolejowa galicyjska była obsługiwana w ten sposób, jak inne zachodnie linie, już nie powiadam europejskie ale austriackie.

Gdy weźmie się stan parku kolejowego, gdy się weźmie pod uwagę, że najgorszy wysortowany materiał przyznaje się na nasze koleje i że zaniedbanie wiejące z każdego budynku stacyjnego jest większe, aniżeli gdziekolwiek indziej w zachodniej Europie, ale większe jak w Rosyi i w Rumunii, wówczas jaszkrawy rzuca się w oczy fakt, że żądają od nas pieniędzy, że jak oblicza biuro kolejowe, samo obciążenie w cenie biletów przedstawia się w rezultacie  $4\frac{1}{2}$  miliona koron, zabiera się od nas bez pardonu pieniądze, tymczasem za to nie się nie robi.

Pojmowałbym jeszcze to obciążenie w innych prowincjach austriackich, gdzie buduje się linie kolejowe zbytekowne, zupełnie niepotrzebne, które albo nie przynoszą żadnego dochodu, albo zaledwie  $2\%$ .

(P. Kolischer. Minus!)

Jeżeli się weźmie pod uwagę, że cały budżet kolejowy jest, że się tak wyrażę, reparowany naszym bilansem kolejowym,

(P. Kolischer. Tak jest).

że jest sanowany przychodami naszych linii kolejowych, to jak wytłumaczyć sobie, żeby linie kolejowe, przynoszące deficyt, albo nadzwyczajnie małe oprocenowanie, miały zbyt wysokie dworce, cieszyły się jak najdalej posuniętymi ulepszeniami a nasze, najlepiej się państwu procentujące linie, wykazywały takie zaniedbanie?

(P. Kolischer. To jest Hinterland.)

Tak samo i nowe taryfy kolejowe odnoszące się do frachtów towarów wykazują dość znaczne podwyższenie, które jest wyższe, niż równomierne podwyższenie taryfy w Węgrzech, a które jest o tyle nieracjonalnem, że obecna, nawet podwyższona taryfa w Węgrzech jest niższą, aniżeli dotychczasowa niższa taryfa kolejowa u nas była. Ta taryfa kolejowa, która obecnie jest uchwalona, znowu ten sam stosunek nierówności frachtów zatrzymuje, jak i dawniejsza nasza taryfa zachowywała. Dzieje się to oczywiście kosztem możności konkurencyi naszego kraju z innymi krajami, gdyż jest rzeczą zupełnie jasną, że im wyższa taryfa kolejowa, tem mniejsza możność konkurencyjna danego kraju.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że we wszystkich nam najbliższych położonych krajach jest taryfa kolejowa niższą, aniżeli obecna, podwyższona taryfa osobowa na naszych szlakach, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w Niemczech, gdzie taryfa osobowa wprawdzie przy pociągach osobowych jest nieco wyższą, mianowicie w Niemczech wynosi różnica 47 h na km. przy pociągach osobowych III klasy, to natomiast przy pociągach pospiesznych, które właśnie dla ruchu dalszego muszą być brane w rachubę, taryfa jest niższą, niż u nas, bo różnica wynosi 47 h. od km. na niekorzyść naszych kolei — to w tym wypadku zapytać się muszę, czy w danym razie nie byłoby racjonalną rzeczą domagać się wprowadzenia na wzór Niemiec wagonów czwartej klasy. Wiem, że w osobie szanownego referenta znajduję w tym kierunku zdecydowanego przeciwnika...

(P. Kolischer. Nie, w osobie pana

ministra skarbu a na razie na tę posadę jeszcze nie reflektuję)

jednakże pomimo to twierdzą, chociaż jestem przeświadczony, że żądanie takie w obecnej chwili, w której całe podwyższenie taryfy przeprowadzone było pod tą jedyną przewodnią myślą ratowania finansów państwowych, jest beznadziejne, — że w interesie ludności biednej, w którą nasz kraj daleko silniej obfituje, aniżeli którykolwiek inny kraj austriacki, silniej aniżeli Prusy i całe państwo niemieckie, leży forsowanie dążenia wprowadzenia czwartej klasy. Nie chcę przez to wogóle wyrazić dążności klasyfikowania ludności na klasy, ale wiem, że w innej formie umożliwienie tańszej jazdy ludności, jak przez wprowadzenie 4-tej klasy nie da się przeprowadzić. Ponieważ we wszystkich gałęziach tak gospodarczego, jak i umysłowego życia Austrii się kształci na wzór Niemiec, niechże i w tym przypadku ten wzór przyjmie i u nas czwartą klasę zaprowadzi.

Nie mogę również pominąć milczeniem faktu nadzwyczaj małego taboru kolejowego na naszych liniach kolejowych. Przed dwoma laty byliśmy świadkami prawie że strejku kolejowego, a raczej jak słusznie w tej chwili przewodniczący ukraińskiego klubu zauważył, „passive Resistenz“ z powodu niedostarczenia wagonów kolejowych na kolei Północnej i to nie tylko wagonów towarowych, ale i osobowych. Brak wagonów osobowych na niektórych liniach nadzwyczajnie daje się odczuwać ludności szczególnie robotniczej i chłopskiej, która niejednokrotnie wyczekuje na pociąg a gdy pociąg przychodzi przeladowany, otrzymuje na stacyi, na której czekała, odpowiedź, że pociąg jest wypełniony i wsiadać nie można. Sam niejednokrotnie byłem świadkiem podobnego wypadku a wypadki te zwłaszcza w sezonie, wiosennym, w którym wielka fala robotnicza wyjeżdża do Prus i w jesieni, jak ta fala powraca, są bardzo częste i dają się przykro odczuwać.

Jeżeli się weźmie pod uwagę, że niejednokrotnie robotnik zmuszony przy przesiadaniu czekać po 12 i więcej godzin na stacyi kolejowej na pociąg najbliższy, który go odwieść ma do domu, jeżeli się weźmie pod uwagę, że przez ten czas niejednokrotnie ten robotnik jest okradany i pozbawiony oszczędności całego sezonu, wówczas staje nam żywo przed oczyma owa krzywda, jaką się temu ludowi pracującemu wyrządza na tych



liniach kolejowych, które przynoszą największy dochód skarbowi kolejowemu.

Ta okoliczność skłoniła mnie swego czasu do podniesienia w tej Izbie wniosków, które zostały już omówione na posiedzeniach komisji kolejowej i przez nią przychylnie załatwione. Ponieważ przypuszczam, że wobec przeładowania porządku dziennego, sprawozdanie o tych wnioskach nie będzie mogło przyjść na porządek dzienny, pozwolę je sobie w tej chwili w formie rezolucyi przedstawić.

Chcę jeszcze jedną sprawę poruszyć. Jak p. Starzyński przedwczoraj wspominał, odzywają się echa w dziennikach krajowych i zagranicznych, że rząd również z powodów czysto oszczędnościowych zamysła znieść niektóre pociągi osobowe i przez utaniecie obsługi ludności podnieść rentowność danych linii kolejowych. Tym zachciankom rządu powinniśmy również jak najenergiczniej się sprzeciwić z powodów pierwej już przeze mnie przytoczonych a dalej z tych powodów, że u nas takich linii, któreby miały małą frekwencyę, niema. Być może, że są linie kolejowe w Tyrolu, w Salzburgu, które w miesiącach zimowych, kiedy niema ruchu turystycznego, wykazują bardzo małą frekwencyę,

(P. Koischer. Przez 8 $\frac{1}{2}$  miesięcy w roku po 3 pasażerów)!

ale proszę mi pokazać linię kolejową u nas, któraby nie miała znaczniejszej frekwencyi, gdzieby wycofanie choć jednego pociągu osobowego nie było do tkliwą szkodą dla publiczności.

Dlatego też również pozwalam sobie przedstawić i w tym kierunku rezolucyę i proszę p. referenta o łaskawe jej przyjęcie.

Rezolucya ta wzywa rząd, ażeby u nas ze względu na to, że linie nasze są rentowne i wykazują większą frekwencyę podobnego ograniczania nie wprowadzał.

W końcu ze względu na to, że — jak przed chwilą wspomniałem — nasze stacje kolejowe wykazują pod względem porządku ogromne zaniedbanie, że u nas stacje kolejowe, które z natury rzeczy powinny być rozsądnikami pewnej kultury i pewnego porządku, są właściwie rozsądnikami brudoty i że pod tym względem jest wiele do zrobienia.

Rezolucye moje opiewają:

(czyta):

1) Wzywa się c. k. Rząd, aby w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem ilości pociągów osobowych i pospiesznych nie zmniejszał, a to ze względu na znaczny ruch osobowy i znaczną rentowność tych kolei.

2) Wzywa się c. k. Rząd, aby budynki na stacyach kolejowych oraz wagony kolejowe utrzymywał w lepszym stanie i większym porządku

3) Wzywa się c. k. Rząd o poczynienie skutecznych kroków w celu pomnożenia ilości wagonów III. kl. na wszystkich liniach kolejowych Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w miesiącach lutym, marcu i kwietniu, t. j. w czasie wychodźstwa robotników galicyjskich na roboty sezonowe do Prus, oraz w miesiącach październiku, listopadzie i grudniu, t. j. w czasie powrotu robotników z robót sezonowych.

4) Wzywa się c. k. Rząd, aby przy wszystkich pociągach osobowych na wszystkich liniach kolejowych Król Galicyi wraz z W. Ks. Krakowskiem zaprowadził IV. kl. jazdy.

**Marszałek.** Podam przedewszystkiem te rezolucye do poparcia.

Rezolucye p. Skołyśzewskiego opiewają.

(czyta):

1) Wzywa się c. k. Rząd, aby w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem ilości pociągów osobowych i pospiesznych nie zmniejszał, a to ze względu na znaczny ruch osobowy i znaczną rentowność tych kolei.

2) Wzywa się c. k. Rząd, aby budynki na stacyach kolejowych oraz wagony kolejowe utrzymywał w lepszym stanie i większym porządku.

3) Wzywa się c. k. Rząd o poczynienie skutecznych kroków w celu pomnożenia ilości wagonów III klasy na wszystkich liniach kolejowych Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w miesiącach lutym, marcu i kwietniu, t. j. w czasie wychodźstwa robotników galicyjskich na roboty sezonowe do Prus, oraz w miesiącach październiku, listopadzie i grudniu t. j. w czasie powrotu robotników z robót sezonowych.

4) Wzywa się c. k. Rząd, aby przy wszystkich pociągach osobowych na wszystkich liniach kolejowych Król. Galicyi wraz z W. Ks. Krakowskiem zaprowadził IV. kl. jazdy.

Kto popiera te rezolucyje, zechce rękę podnieść. (*Dostateczna ilość*). Są oparte.

Głos ma p. Tracz.

P. Tracz. Wysokij Sojme!

Żądania bidnoho ruskoho nasełenia, jak i jeho zastupnykiw stawłani do administracyi żeliznycoj, jakoś ne majut szczęścia. A imenno pidneseni tut były w mynuwszoy sesji żądania, szczyoby za westy na żeliznyciach 4-tu klasu i szczyoby ponyżyty cinu jizdy 3 kłaśy.

Na toje widpowiła administracja że liznyć w sej sposib, szczyo pidwyszeno cinu jizdy 3 klasy, jak takož i inszych klas na żeliznyciach. Pidwyszenie toje najbilsze je dla 3 klasy, obtiażaje otże najbilsze bidne nasełenie naszoho kraju.

Pidwyszenie toje je znaczne tak, szczyo np. na prostori z Kołomyji do Lwowa 196 kln. w 3 klasi wynosyt 1 K 50 h. pry zwyczajnych pojizdach. Jeszcze bilsze je pidwyszenie pry poizdach skorych, bo jak persze 3 klasa pojizdu skoro z Kołomyji do Lwowa kosztowała 7 K 80 h. — to teper pidneseno siu cinu na 9 K 20 h.

Druhoju riczeju, o kotrij tut wże bohato howoryło sia, je perepownienie pojizdiw i sprawa zanedbania wagoniw i maszyn. Osoblywo na pobocznych liniach. Jak wże wczera szłusno zamityw wys poczytenyj p. Kolischer — sut tam maszyny, kotri pochodiat jeszcze chyba z czasiw Maryi Teresy, a wagony, to ja kiś serednowiczni pudła, w kotrych powybywani szyby, popsowane oświtlenie i w zahali panuje tam brud ne do opysania.

Dumaju otże, szczyo peredowsim poprawy w tim naprjami należyt sia domahaty.

Jesły wże tak pidneseno ciny jizdy na żeliznyciach, to po krajnij miri pubłyka maje prawo żadaty jakojs wychody, jakojs prymitywnoj czystoty w wagonach. Jesty wże nasełenie hałycke maje zapłatyty deficyty zapadnych prowincji, to nechaj pokrajnij miri urządzenia na żeliznyciach budut otwitni bodaj najprymitiwnijszym wymahaniom.

Chocz u szczye tut poruszity chotiaj kilkoma słowamy odnu sprawu, o kotrij wże bohato sia howoryło i kotra zo wsich storon zistała tut wyjasnena. Imenno rozchodyt sia o ruski bilety na żeliznyciach. Pry nahlaczim wneseniu, kotre było predmetom sowiszczanja Wys. Pałaty pered kilkoma dniami, dawaly sia czuty zamity, szczyo tut, jesły chto ponosyt wynu, to chyba dyrektor żeliznyć, a bilszišt toj Pałaty za toje otwiczaty ne może.

Ne znaju, o skilko tam dyrektor żeliznyć je na stilko samodilnym, szczyo win może robyty szczyo jemu sia podobaje, dumaju odnak, szczyo jesły Panowe znajete uprawu w tim kraju, bo treba przyznaty, szczyo i Namistnyk i wsilaki wysszi dostijnyky z waszoy wychodiat seredyny, to samopomiatno na Was musyt zawse tiażyty wyna i odwiczalništ za to, szczyo tut sia dije.

Skazane było takož, szczyo ne można składaty wyna na ciłu suspilništ i na bilszišt toj Pałaty, jesły w poodynokych prywedenych słuczajach kasjer abo urjandyk żeliznycznyj powodyły sia nezemno.

Znow muszu tut skazaty, szczyo trudno prypustyty, szczyoby ti czynownyky żeliznycoj administracyi pozwołyły sobi na taki riczy, jaki tut były prywedeni, jesłyby ne wydily otuchy, z hory w proczim ne chocz u w toj nexus meży nyszszymy a wysszymy vlastiamy sia wdawaty. Bud' szczyobut dumaju, szczyo jesły przedstawieni tu postupyk derzawnych czynownykiw z ruskymy storonamy były wypływom może złe zrozumiloho patriotyzmu abo skazawszy, poprostu szwinizmu, to jesłyby było pryniatē nahlaczē wnesenie p. Starucha, wpłynulo by toje takož na dalsze powedenie tych nysszych czynownykiw.

Jesłyby elita polskoho obszczestwa jaka tut zasidaje, była osudyła takie postupowanie, to buloby toje mało riszucyjny wpływ na tych mense inteligentnych i mense zastanawljuczych sia nad naślidstwom swoich czyniw czynownykiw, szczyoby ony poderzały sia wid takich sożalinia dostojnych postupkow.

Stalo sia inaksze. O skilko z polskych dnewnykiw i poodynokich hołosiw można wyznaty nahlišt wnesku otkyneno tak skazaty na zlišt za ostrij wystup dekotrych posliw. Ne znaju jak było, dumaju odnak, szczyo zlišt' ne je nikoly dobrym sowitnykom w polityci.



Skazaw tut poczytennyj peredbesidnyk p. Skołyszewskij, szczo schidna Hałyczyna ne może pid zhladom budowy żeliznyć skarżyty sia na pokrywdzenie. Ja muszu odnak stwerdyty, szczo jesły ide sia z zachodu na wschid, to o skilko dalsze na wschid, to wse pid zhladom komunikacyj żeliznyczych jest hirsze. P. Skołyszewskij nawiw łysz oden Lwiw, i czyśło połużeń wychodiaczych w riżni storony kraju z toho mista. Odnak, jesły podywmo sia na mapu sytuacyjnu żeliznyć derżawnych w Hałyczyni, to musymo stwerdyty, szczo sut jeszcze w schidnij Hałyczyni powity, kotri ne majut ni odnoho kilometra żeliznyć.

Nawedu tut tilky powit kosiwskij, czast kołomyjskoho na połudne Wid Kołomyji až do uhorskoj hranicy sotky kilometriw, ne ma żadnoho połučenja żeliznyczoho.

Tak samo złe sytuowanyj je powit bohorodeczańskij. Ne je to otżeż tak duże dobre, jak tut' predstavyw p. Skołyszewskij.

Skazaw win dalsze, szczo pryčynieju seho może je to obstojatelstwo, szczo żeliznyci schidno-hałycki nesut duże mali dochody. Na to dałoby sia to witwity. szczo wynu tut ponosiat poodynoki łycznosty, szczo lokalni żeliznyci w schidnij Hałyczyni budowały sia w toj sposib, jak to poodynokim osobam buło wyhidne. Jesły w jakim powiti buw jakijś potentat, to win zawsihdy staraw sia o to, szczo żeliznyciu budowano tak szczyoby dwirec buw koło jeho dwora i w ślidstwi toho linija zistała pobudowana ne piśła zahalnoj potreby, ałe piśła potreby odyncyi.

Teper choczu szczoś skazaty specyjalno szczo do odnoj rezolucyjji, kotra maje pryjty pid riszenie Wysokoho Sojmu.

Imenno żeliznycia Kołomyja-Kosiw-Kuty-Usciryki, szczo do kotrij wid ciłoho rjadu lit sia howoryt.

Uchwałena wże pered kilkoma litamy zistała rezolucyjja ponowłena w r. 1908 na mij wnesok, kotroju poruczenu Wydiłowy krajewomu, szczyoby win znis sia z interesantamy, z Prawytelstwom i pryhotuwyw projekt budowy toj żeliznyci. Rezolucyjja zistała rezolucyjeju na papi, a nym jichaty trudno. Piśła poślidnoj rezolucyjji z r. 1908 widnis sia dijstno Wydił krajewyj do Wydiłu powitowoho w Kosowi, szczyoby win postaraw sia o

potribnoju dla lokalnoj żeliznyci subskrypcyju  $\frac{1}{6}$  czasty kapitału. Tam zawiazano komitet, kotryj robyw usylni starania, szczyoby tuju subskrypcyju pozyskaly.

Szczoż odnak?

Powit kosiwskij je bidnyj i bilsza własnist je w rukach Prawytelstwa, a ono jesły platyt, tak skazaty, z prawoj kyszeni, jako derżawa, kotra daje subwencyji na żeliznyci, to z lewoj kyszeni, jako włykyj włastytel ne chce dawaty. Hromady bidni, wproczim szczoś hromady mohły razem subskrybuwaty.

Tilko Rada powitowa uchwałyła subskrybuwaty bilśzu sumu.

Powit kołomyjskij, kotryj takož je interesowanyj, bo żeliznycia czerez neho maje perejty, potreby toj żeliznyci za tym subskrypcyju ne widczuwaje, bo w pobłyskosty maje w Kołomyji żeliznyce połučenje.

Dlatoho pryjszow ja i inszi, kotri toju sprawu zanymajut sia, do pereświdczenia, szczo tuju żeliznyciu dowżna wybudowaty derżawa. W perszij miri teperisne sprawozdanie zwertaje sia do Prawytelstwa, szczyoby ono tu sprawu wziało w swoji ruki i wypownyło zadaczu, kotra na nym spoczywaje.

Żeliznycia ta z Kołomyji na Kosiw i Kuty nemoż byty uważana jako lokalna.

Je to żeliznycia w zahalnim znaczeniu, bo ona łuczyt welyki prostory kraju, bo powit kosiwskij i kołomyjskij razem wziaty sut bilśzi może, jak neodno kniastwo nimeckie, jak neodna zachidna prowincyja.

Derżawa maje takož interes i dlatoho, szczo maje tam welyki dobra kameeralni, maje welyki prostory lisiw i maje tam żupy silni w Kosowi, ono otże w perszij i najbilśzij miri je interesowane w budowi toj żeliznyci.

W proczim, jesły powit kosiwskij maje 84.000 meszkanciw, kotori pozbawłeni sut żeliznyczoho połučenja, to meni sia zdaje, szczo na Prawytelstwi w perszim rjadi leżył obowiazok sotworyty tam otwitnu komunikacyju żeliznyczu.

Odnakże Prawytelstwo do toj sprawy, jak do teper, widnosyt sia widporno.

Czytajemo tut w sprawozdaniu Wydiłu krajewoho o czynnostiach departamentu IV., szczo na konferencyji 20 lutoho 1909, reprezentanty ministerstwa

żelazniczożo zajawyły, szczo ony ne mająt blyższych danych o tij projektowaniu liniyj żelazniczyj, dlatoho ne możut nijakoho zhladam toho zaniaty stanowyska.

Ja ne znaju, w jakij sposib reprezentanty derżawy do toho času ne mająt o tim żadnoj widomosty, ale wydžu, szczo ony duże skoro mająt widomist o tim. o czym chozczut znaty.

Imenno zaprojektowana zistała budowa mostu na Czeremoszy miż Wyżnyceju a Kutamy, kotoryj maje służyty do połączenia Kut z Wyżnyceju dorohuju żelazniczeju. Do teper o tij sprawniczo sia ne howoryło. Odnak koły tilky zwistnyj bukowińskijskij, lycar Wassilko zazaw za toju sprawoju chodyty, widrazu Prawytelstwo o tim sia dowidało, widrazu wstawleno witwitnu sumu w derżawnyj budżet i mist maje sia wże budowaty. Prototy tomu mostowy my niczo ne majemo, bo to bude tilky dalsze połączenie Kut z Kołomyjeju.

Odnakże tutky rozchodyt sia o szczoś inszoho.

Bukowyński potentaty postanowily Kosiw počuczuty odnostoronno z Wyżnyceju i chozczut ciłyj ruch towarowyj i osobowyj zwernuty na Bukowynu.

(P. Lewicki. Pylnujut swoho interesu, z naszoju szkodoju.)

Ony pilnujut swoho, a my chozczemo i obowiazani pylnowaty swoho. Suproty toho zwernienia ciłoho ruchu żelazniczożo na Bukowynu, Hałyczyna ponessaby welky materjalni straty.

(P. Kolischer. Bardzo słusznie). Krim toho, to połączenie np. zi zhladu na ruch osobowyj bułoby dla Kosowa sowerszenno nemożlywe.

(P. Kolischer. I dla Kołomyj).

Tak.

Bo trebaby jichaty czerez Kosiw Kuty, Wyżnyciu do Nepelokowec. a po tim doperwa na Kołomyju do Lwowa. Taka podoroż pry znanych obstawynach na żelaznyciach lokalnych szczo raz możnaby stratyty połączenie w Wyżnyci a druhyj raz w Nepelokiwciach, mohłaby trewaty kilka dnej.

Dlatoho dumaju szczo kraj powynen staraty sia o te, aby wybudowano ody-noku racjonalnu żelaznyciu: Kut-Kosiw do Kołomyji.

Czujem prywatno, szczo prawytel-

stwo nosyt sia ewentalno z zamirom wstawyty tu żelaznyciu w projekt derżawnyj budowy żelaznic, kotryj maje buty ułożenyj za rik, abo 2 lita.

W kożdym słuczaju dumaju szczo wsi kluby, kotri w parlamenti mająt hołos z Hałyczyny powynny toju sprawoju zaniaty sia riszczu i sponukaty prawytelstwo, aby w najblysszym czasi tuju żelaznyciu wstawyło w projekt żelaznic wybudowaty sia majuczych.

(P. Kolischer. Jako państwowowa).

Jako żelaznyciu derżawnu.

Potrebu budowy żelaznyci Kołomyja Kosiw-KutyUscierki ja wże wykazaw w mynuwszym roci pry debati nad czynnościami departamentu IV.

Jeszcze dla ilustracji potreby toj żelaznyci możu dodaty, szczo osobenno także uzdorowyszcza jaki w powiti kosiwskim sia znachodiat — Borkut i sam Kosiw dokończe takoho połączenia wymaha jut. Czerez to pidnisby sia i ruch turystycznyj w powiti, szczo takoz przyczynyloby sia do pidnesenia materjalnych otnoszeń bidnoho nasełenia.

Skinczywjem.

(Braća).

Marszałek. Głos ma p. Witos.

P. Witos. Zahierajac głos przy rozprawie ogólnej nad sprawozdaniem komisji kolejowej o czynnościach Dep. IV. chciałbym podnieść niektóre braki zanadto bijące w oczy na naszych kolejach, a szczególnie kolejach rządowych.

Każdy podružujacy klasą 3-cią na pierwszy rzut oka musi zauważyć, że w wagonach tych kolei panuje straszliwe przepełnienie. Jest rzeczą wiadomą, że na tej linji, która prowadzi niemal przez kraj cały, podróżują nietylko ludzi z Galicyi, ale i z Bukowiny i zaboru Rosyjskiego, przejeżdżający na Kraków do Prus i Ameryki, oraz do innych krajów Europy bliżej lub dalej położonych. W czasie, kiedy jest większa frekwencya wyjeżdżających, lub powracających, widzi się, że siedzą tam już nie ludzie z osobna — ale jakieś mrowisko ludzkie piętrzące się do połowy wagonów, a niejednokrotnie po samą powałę. Obserwując ten „skład ludzi i tłumoków“ zdaje się, że same tłumoki się ruszają — a to ruszają się ludzie, którzy się z pod tych tłumoków wydobywają. Nie mając miejsca na ławach, kładą się jeden na drugim, nie mogąc po



niesłuchanie męczącej, nieraz kilkanaście dni trwającej podróży, choćby cokolwiek odpocząć i pokrzepić snem którego od kilku dni nie żayli.

Czytałem przed kilku dniami w dziennikach krajowych, że Rząd, zamiast przysporzyć wagonów a tem samem ułatwić i udogodnić podróż tym, którzy muszą szukać chleba poza granicami kraju, myśli umniejszyć liczbę wagonów, a więc spowodować ścisk jeszcze większy niż był dotąd. Przychodzi więc na myśl, że ci łaknący chleba będą jeszcze bardziej poniewierani, i ten chleb przyjdzie im z większą jeszcze trudnością i jeszcze bardziej będą na kolejach za swoje pieniądze maltretowani.

Sam miałem sposobność obserwować, jadąc w listopadzie z Krakowa, w jaki sposób traktowano tych ludzi ze strony pp. konduktorów. Jakkolwiek od konduktora nie można żądać, ażeby dawał nowe wagony, skoro ich nie ma — jest to bowiem rzeczą zarządu — to jednak nie można nie wspomnieć o praktykach, przez tych panów dokonywanych.

Sam widziałem, jak z małego przedziałku t. zw. separatki wyrzucono kilkanaście ludzi na stacji w okolicy Krakowa, podobno w Kłaju — razem z tłumokami do sionki w wagonie dla tego, ażeby zrobić miejsce jednemu, który za to ofiarował 1 koronę! Z tą była ta przyjemność, że wysiadający na każdej stacji, musieli szturmem przebijając się przez tłumoki i po głowach ludzkich do drzwi wagonu przeskakiwać. I podziwiać można cierpliwość tych ludzi, że w ten sposób wyrzuceni w okolicy Krakowa jechali w wąskiej sionce wagonu do samej Dębicy.

O takim braku, który przesieź w drodze rozporządzenia usunąćby było możliwem wprost bez uburzenia wspomnieć nie można.

Oprócz ciasnoty panuje brud i brak bodaji prymitywnych porządków, a w dodatku brak światła. Gdyby się miało najlepsze oczy i druk dość gruby — nikt nie potrafi bodaj kilku wierszy przeczytać, aby sobie w ten sposób nieco czas podróży uprzyjemnić. Brak światła od czuwać się daje szczególnie w wagonach 3 klasy, gdzie jeśli nie panuje zupełna ciemność, to światło jest tak mizerne że człowiek widzi zaledwie tyle, ile potrzeba, aby sobie nosa nieprzetrącić.

Niesłuchany także jest brak opału

(P. Tertil. Albo nadmiar)

szczególnie przejeżdżając 3 klasą, trzęba doskonale tupać nogami, ażeby nie przyjechać do Lwowa kaleką!

W tym roku do takiej katastrofy nie przyjdzie — ale to nie jest zasługą zarządu — lecz bardzo łagodnej zimy.

W innym jednak czasie jest wprost nie do wytrzymania w wagonie bodaj godzinę przebywać.

Abym uprosić utworzenie jakiegoś przystanku kolejowego — na to potrzeba czekać latami, nawet przy poparciu Sejmu, a nawet zdarza się, że i on nie pomaga.

Użebrać jaki pociąg, który nie dla poszczególnych miejscowości, ale dla całej szerokiej okolicy jest potrzebny rzadko kiedy się uda, a jeżeli się dostanie jaki pociąg, to trudno doprawdy tym pociągiem podróżować, bo dają tam wagony które mają już za sobą 50 lat wieku, którym brak drzwi i okien i których używać bez narażenia się na rozmaite przypadłości prawie nie można

Przytoczę tu mały przykład.

Na rozliczne starania robione z rozmaitych stron, by wprowadzono pociąg między stacyami Bochnią a Tarnowem dodano wreszcie do pociągu towarowego dwa wagony osodowe. Przejeżdżałem temu niespełna dwa tygodnie tym pociągiem i to drugą klasą i przekonałem się że w wagonie brakło zawiasów u drzwi, że drzwi wskutek tego się nie zamykały.

Jeżeli się proszę Panów podnosi cenę biletów, jeżeli się wyciąga ręce do czyjejs kieszeni, to powinno się starać —

(P. Kolischer. To powinno się mieć obowiązek.)

dobrze — powinno się mieć obowiązek postarać się o to, aby wagon miał jakie takie drzwi, aby podróżująca publiczność nie była narażona na przeciągi i na wpływającą niejednokrotnie z tego utratę zdrowia.

P. Wiceprezydent Izby poselskiej p. Starzyński wspominał tu o tem, że jeżeli się jedzie kilka godzin naszymi kolejami to trzeba mieć bardzo silny organizm, aby tego nie odczuwać.

(P. Tertil. A on ma silny organizm.)

Wspominał o tem, że po kilku go-

dzinach jazdy kolejną ma się rozbite wnętrzności.

(*Wesołość.*)

i mówił bardzo słusznie.

Ale p. Starzyński prawdopodobnie nigdy nie zdobywał dla siebie miejsca w trzeciej klasie, bo nieraz bardzo trudno zdobyć tam miejsce stojące i nieraz konduktor podróżnemu żałującemu się na brak miejsca odpowiada :

„Jeżeli pan nie ma miejsca niech pan pójdzie piechotą !“

(*Wesołość.*)

Jeżeli tedy p. Starzyńskiemu jazda pierwszą albo drugą klasą jest przykra to cóż powiedzieć o jeździe trzecią klasą ?

Tam siedzi się na skrzynkach, paczkach i tłumokach, tam ludzie rozbijają sobie oczy i nosy przy każdym stawianiu pociągu i dlatego proszę sobie wyobrazić jak wygląda podróżny trzecią klasą po kilkodniowej jeździe !

Jeżeli więc zarząd kolejowy dochód swój i w nowej taryfie opiera przede wszystkim na tych biedakach, którzy się w tych brudnych i nieopalanych wagonach III klasy cisną i maltretują, to chyba za swój obowiązek uważać powinien. aby przecież i dla tych podróżnych III klasą coś zrobić.

Zaprzeczyć się nie da, że kolej jest dziś niesłychanie ważnym środkiem komunikacyjnym, środkiem takim bez którego mieszkańiec naszego kraju obejść się nie może. To też bardzo dotkliwie dało się uczuć ludności naszej podrożenie biletów kolejowych.

Jeżeli się jednak w interesie finansów państwa ten wyższy wydatek przeboli, czy się chce czy nie chce przeboleć, to przecież w interesie państwa byłoby, aby swoich obywateli, na których w wielkiej części opiera ono swój budżet i swoje finanse nie maltretować i bodaj w części ich słuszne żądania zaspokoić.

Na to się jednak jak wspomniałem nie zanosi i byłoby rzeczą Wysokiego Sejmu wyrzucić odpowiedni nacisk na Rząd, aby przecież raz zapanowały inne stosunki na naszych kolejach.

Słyszeliśmy w interpelacji p. Kręzła, że w ostatnich czasach mnożą się niesłychanie wypadki kolejowe, co numer gazety, to kilka wypadków : tu za-

bity został parobek, tam inżynier zraniony, tam adwokat uległ wypadkowi itd. można powiedzieć, że kolej stała się rzeźnią ludzką, bo wypadki nieszczęśliwe wydarzają się bardzo często z winy kolei.

Powinno się tedy zażądać stanowczo od zarządu kolejowego by poczynił jak najdalej idące środki ostrożności, by życiem ludzkim tak lekkomyślnie nie szafować.

Nie chcąc wiele drogiego czasu zabierać tej Wysokiej Izbie ograniczam się do tych nielicznych uwag i żalów pomijając całą masę innych, a wyrażam tylko nadzieję, że przecież nastąpi jakaś poprawa ze strony zarządu kolejowego i że zarząd kolejowy poczuje się do obowiązku nietylko z kieszeni obywateli wyciągnąć jak najwięcej, ale także, by jeżeli już nie uprzyjemnić to przynajmniej umożliwić i uczynić znośniejszą aniżeli dotychczas jazdę kolejną żelazną tej ludności, która w poszukiwaniu za chlebem albo w innych interesach zmuszoną jest koniecznie bardzo długie podróże odbywać.

Nim skończę pragnę jeszcze wspomnieć w kilku słowach o tem, co przed kilku dniami miałem sposobność powiedzieć przy motywowaniu wniosku mojego o otwarcie stacyi w Wolicy rzędzińskiej w powiecie tarnowskim.

Okolica tamtejsza jest niesłychanie kulturalnie rozwinięta, postęp gospodarzy jest tam widoczny na każdym polu. Przystanek istnieje tam od wielu lat, jednakże mieszkańcy nie mogli go zupełnie używać, gdyż nie mogli tam wsiadać, ani żadnych towarów odbierać i nadawać, a to dlatego, ponieważ przystanek dla ruchu osobowego i towarowego jest zamknięty.

Dlatego też ośmielam się postawić rezolucyę tej treści

(*czyta*)

„Wzywa się c. k. Rząd, ażeby w sposób właściwy spowodował w najkrótszym czasie utworzenie przystanku kolejowego dla ruchu towarowego i osobowego w Wolicy rzędzińskiej.“

Proszę, by Wysoka Izba w interesie bardzo szerokich kół ludności rolniczej i całego szeregu gmin zechciała tę rezolucyę uchwalić.

(*Brawa.*)



**Marszałek.** Do głosu są zapisani dotychczas pp. Jedynek, Dumka, Stojalowski, Myroniuk-Zajaczk, Sodomora, Stapiński, E. Mycielski, Lewicki, Winniczuk, Cipser, Pawlewski i Staruch Antoni.

· Czy żąda jeszcze kto głosu?

Sekretarz p. **Urbański.** Proszę o głos w sprawie formalnej.

**Marszałek.** Głos ma w sprawie formalnej p. **Urbański.**

Sekretarz p. **Urbański.** Stawiam wniosek zamknięcia rozprawy.

**Marszałek.** Jest wniosek zamknięcia rozprawy.

Rozprawa otwarta, czy co do tego wniosku żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek zechce rękę podnieść. (*Większość*) Jest przyjęty.

Rozprawa zamknięta.

Do głosu są zatem zapisani po słowie :

Jedynek „za“,  
Dumka „przeciw“,  
Stojalowski „za“,  
Sodomora „przeciw“,  
Stapiński „za“,  
E. Mycielski „za“,  
Lewicki „przeciw“,  
Winniczuk i A. Staruch „przeciw“,  
Cipser i Pawlewski „za“.

Czy p. Myroniuk-Zajaczk zapisał się „za“ czy „przeciw“.

P. **Myroniuk.** „Za“ i „przeciw“.

(*Wesołość*).

**Marszałek.** Proszę się jednak zdecydować w jednym lub w drugim kierunku.

(*Wesołość*).

P. **Myroniuk.** Decydują się „protyw“.

(*Wesołość*).

**Marszałek.** Wobec tego proszę Pańców wybrać mowców generalnych.

(*Po wyborze*).

Mowcą generalnym „przeciw“ wybrany został p. **Lewicki**, „za“ p. **Stapiński**.

Głos ma mowca generalny „przeciw“ p. **Lewicki**.

**P. Lewicki.** Wysokij Sojme!

Sprawozdanie komisji zeliznyczoji szczo do czynnysty IV. Departamentu w sprawach zeliznyczych, daje nam nyini nahodu szczo by z toji oblasty imenem naszoho ruskoho naroda wyskazaty nasi domahania, zhladno wykazaty tiji neduhy, jaki w naszym kraju w tij sprawi panujut'.

Do stawiania tych żadań, mały nahodu wże nasi towarzyszi klubowi a ja korzystajuczy z hołosu teper oderżanoho choczu tiji wyskazy dopownyty.

Toj rik 1910 jest' dla nas nadzwyczajno depymijuczyj z ohladu na sit' naszych zeliznyć tomu, szczo w tim roci wchodyt' w żytie znaczne podorożenie opłat dla ruchu osobowoho i ruhu towarowcho tak, szczo naślidkom toho pidwysszenia, kraj nasz ponosyt' wydatok ricznyj w kwoti około 10,000.000 koron.

Suprotyw toho sprawozdanie komisji zeliznyczoji zowsim sprawedywo pidnosyt', szczo nasz kraj ma je prawo domahaty sia wid prawytelstwa jak toho welykoho predprijemcia zeliznyczoho aby zeliznyci widpowidaly potrebam naselenia, aby lipsze suspilnist' naszu obsluhuwały jak se dosy buło.

Poważanyj p. Skołyszewskij w swoich wywodach pošidnoji promowy uważaw za wkazane wystupyty protyw twerdżeniu naszoho towarysza klubowoho p. T. Starucha w tim naprjami, szczo sit' zeliznyć w kraju naszym je inaksze w edena na schodi a inaksze na zachodi a z osibna mowby inaksze i korzystnijsze traktowano zeliznyci na zachodi jak u nas w ruskij czasty kraju na schodi.

Ale na žal, na widpertie toho zakydu z naszoji storony pidnesenoho, ne nawiw p. Skołyszewskij nijakoho dokazu pozytywnoho, bo poklykaw sia tilky na se, szczo šity zeliznyci jaki je na zachodi bilsze rentujut' sia jak ti na schodi.

Otse szcze ne dokazuje potreby naczoszynoho traktowania schidnoji czasty kraju, bo treba przyznaty, szczo dotyczno rentownosty šity zeliznyczych wpływaje takož w duże znacznij miri, naprjam zeliznyci, kuda sia jeji wede.

Koły taja sit' zeliznycza tak sia układaje szczo jak raz widpowidaje potrebom naselenia, koły dotykaje tych arteryji kraju jaki potrzebuje zeliznycia, to oczewydna ricz, szczo w tim raži zeliznycia rentuješ lipsze, a koły ne ohladaje

sia przy układaniu śity na potrzeby suspalni kraju to oczywista rzecz, dotycząca śity nie może przynести swojej korzyści.

Jak u nas neraz chybnio traktujesi interesy zahalni, interesy kraju czy powita, czy mist hołownych, wkažu na oden chotiajby prymir: na budowę żelźnyci z Chodorowa na Rohatyn, na Bereżany do Ternopola.

W seredyni toji śity serednoju abo hołownoju może arteryjeju je Bereżany jaki precin potrzebowały maty u sebe stacyju żelźnyczu.

Tymczasom ne zważaje sia zowsim na potrzeby toho mista, ustanawlaje sia stacyju w Potutorach o 1½ myli wid Bereżan a tym samym utrudniaje sia korystnist' toji żelźnyci.

Chto jide do Bereżan tym szlachom, musyt' wysisty w Potutorach i łychoju, tiazkoju dorohoju dobywaty sia piwtora myli do Bereżan.

A czomu włastywo ustanowleno tuju stacyju na pustyni takij, kotra ne maje nijakoho znaczinia ekonomicznoho?

Dlatoho, szczo ne zwažuowano tut na interesy zahalni, ale wedeno tak żelźnyciu, jak seho wymahały odynyci toho powita dla swoich ćiliv czysto osobytych.

I treba było aż zbudowaty druhyj szlach żelźnyczyj Lwiw-Pidhajći, szczo by Bereżany połuczty z ńi, z Ewropoju, bo inakšie społuky toji ne było, zhladno była duże utrudnena.

Takych sluczajiw majemo bilsze, ot chotiajby zhadaty pro lokalnu żelźnyciu Kołomyja-Stefaniwka, jaka duże staranno wymynaje wsi hromady, ale zajiżdżaje pered dwirski filwarki a hromady sut' widtiati i chto chce do nych sia distaty musyt' bołotamy brodyty, zaky sia do perszoji lipszoji hromady distane.

To ne zdrowe traktowanie żelźnyć choćby nawit' lokalnych, koły ne majesi na oći interesu zahalno suspalnoho, ale koły dorohoju protekcyji wyjednujes wedenie szlachu w tim naprjami, kotryj dochodźuje odynyciam choćby možnym toho świta, ale kotryj zapiznaje interesy waźnijszi, suspalni, ekonomiczni mas ćiłoho nasełenia.

I se je odnoju z przyczyn tych, na kotri zwernuw uwahu p. Skołyśzewskij, szczo dekotri szlachy żelźnyci u schid-

nij czasty kraju, je mensze rentowni jak w zachidnij czasty kraju.

Mymo toho odnak panowe ludowci z zachodu zowsim ne możut' narikaty mowby schidna czast' kraju w naprjami śity żelźnyczych, protegowano suprotyw zachidnoji czasty kraju, bo i projektowani szlachy nowi w znacznijszij czasty uzhladniajut' Zachid jak Wschid, bo majut' żelźnyci lokalni: Muszyna - Kryncia, Drohobycz - Truskawec, Welyczka, Myszlenyci-Muszyna, Peremyszl-Brzoziw, Rymaniw-Riasziw-Nisko, Sanchez-Szczawnycia-Nowyj Torh, dalsze Jasło-Żynhorod, Zakopane - Śwynnycia, Lisko - Bałyhorod-Tisna, Dembica-Jasło i t. d.

Otże ne możete narikaty i my majemo racyju, koły dobaczujemo w tim bilsze forytowanie Zachodu jak Schodu. Wproczim ne można za złe braty ludowciam z Zachodu, szczo boroniat' swoho interesu, ale proszu ne robyty nam doktoru, koły boronymo interesiw schidnoji czasty kraju, kotru takōż chcemo maty zaosmotrenu w dobru sit' widpowidajuczcu interesam ekonomicznym i kulturnym na szoko naroda.

Pry sij nahodi, choču pidnesty o dno zi spraw jaka zowsim w generalnij debati ne była poruszena, sprawu traktowania personalu żelźnyczoho, sprawu nadmirnoho peretiazenia toho personalu, naślidkom czoho ne tilky panuje newdo wołenie u naszoho nyzszoho żelźnyczoho personalu, ale i bezpečestwo zdorowla i žytia ludskoho w welykim stepeny je u nas narażene.

Koły tak jidu żelźnyceju, to neraz prychoďyt' meni na hadku podumaty, szczo sia stane zi mnoju, czy dojidu szczoślywo, czy ni, w czyjich rukach žytie moje spoczywaje. W rukach toho stacyjnoho urjadnyka, kotryj puskaje potiah abo zderźuje, abo w rukach toho maszynista, kotryj pokruczeniem toji korby reguluje bih maszyny parowoji, w rukach jich je žytie sotok i tysiacziw ludej.

U nas buwajut' w poślidnych rokach, duże czasto katastrofy żelźnyci, a hołowna przyczyna tych katastrof, je nadmirne peretiażenie personalu żelźnyczoho, za dowho powniat' swoju służbu, i neraz naślidkom muczenia bezpererywnoho, ne sut' w syli predwydity i zapobicy katastrofi.

Widtak wychodyt' rezultat zowsim ne ekonomicznij nawit' — koły wże ab-



strahujemo wid zhladu na zdorowle i žytie ludske — bo ti neznacni zaoszczędzenia widtak kosztujut' predprijemstwo zeliznycze miliony.

Każda katastrofa choc mała, kosztuje prawytelstwo miliony. To sia ne oplaczuje, to je zowsim riez fałszywa taka hospodarka takij Szparsystem, o kotrim howoryw p. Staruch. A koły woźmemo pid rozwahu ti wsi kalictwa, ti wsi straszni sceny jaki wyskazujut' pozbawlenia žytia ludskeho czerez takij nedohlad personalu, to musymu wziaty na rozwahu, szczo suspilništ maje tut prawo domahatyś, szczo by bez wzhladu na pidwyższenie kosztiw, bez wzhladu na nadwyżki menszi czy bilszi, koły wže stilko ložyt' suspilnist bezposeredno i poseredno, porjadkamy i opłatamy jizdy na želiznycy, szczo by taja obsluha želiznyč buła bezpeczna i pewna, szczo by ti katastrofy sia ne łuczalyś.

Ja ne chocz do wocho zajmowaty Was poważani Panowe, toju sprawoju ale z druhoji storony ne chotiwby moho wyskazu połyšyty bez dokazu. Dłato ho korystaju z procesu karnoho perewedenoho tut mynuwšozoho roku proty w redakcyi „Głosu“ za wynowaczenie uprawytela ohrewalni p. Noworolskoho u Lwowi i nawedu łysz kilka zaprysiaženych ziznań, jaki buły w toku procesu zloženi, a kotri šwidezut pro tih anormalni widnosyny a nawit hospodarku skandalnu, jaka panuje w naszych želiznyciach.

Maszynist Hnatiuk ziznaw w procesi, szczo służyw 5—6 dniw bez pererwy. Topnyk Solskij ziznaw, szczo robyw 7 dniw z rjadu słužbu, a koły wišmioho dnia z pryczyny utomlenia widkazaw sia wid słužby, nałożeno na neho karu za uchylenie sia wid słužby. Maszynist Szpyr zwernuw uwahu p. Noworolskoho na zipsowanu maszynu, ale toj widpowiw, szczo maszyna može jeszcze raz perejichaty chot' zipsowana, a maszynist Pekl donis, raz pro potrebu naprawy maszyny z kotroju maw jichaty, ale p. Noworolskij skazaw, szczo by jichaty bez naprawy, szczo po dorozi tym razem szcze ne može sia staty katastrofa.

(P. Staruch. Se neczuwane.)

Maszynist ziznaw, szczo 15 noczej z rjadu maw słužbu a koły sia požalyw, zistaw czynno znewaženyj, pid zahrozoju usunenia jeho wid słužby.

To sut fakty, jaki w nijakij kulturnij deržawi ne powynni maty miscia.

(P. Staruch. Ale w Hałyczyni myślymi.)

To je ne łysz martyrologia robitnykiw, ale szczo bilsze lehkowaženie zdorowla i žytia ludzkoho, bo precin ti lude kotrym kazano jichaty maszynamy łychymy, lude utomleni praceju, nehidni spownyty obowiazok słužbowyj, tak tiažkyj jak obowiazok maszynisty, kotryj musyt na wsio uwažaty i ani na sekundu ne stratyty prytomnosty uma.

Koły zapytaty sia kohonebud z serednoho abo nižšozoho personalu, koły kołyś służyw w prywatnych predprijemstwach, to skaže, szczo dawniysze buło mu daleko lipsze i szczo nepotribno pokynuw tamtu słužbu, dumawszyj, szczo mu bude lipsze pid uprawoju deržawnoju i w zahali pomiž personalom panuje nezadowolenie, kotre ne može prowadyty nikoły do ochitnoho i sowistnoho spownienia obowiazkiw. Ide wsio na provide- nia Bože i welyke szczaštie, welyka syła Božoji opiky nad tymy želiznyciamy, szczo kińczyt sia vse neznacno rozmirnym czysłom tych katastrof. Musymo prote tut pidnesty nasz hołos w obroni želiznyczoho personalu, w interesi toji słužby i zi stanovyska ludianoho i zi stanovyska zahalno suspilnoho.

Ale z druhoji storony musymo domahatyś, szczo by toj želiznyczyj personal sroho spowniaw swij obowiazok. Jak w koždij słužbi tak i w tij tak wažnij i tak wysoko witwiczalnij, musymo žadaty słužby pewnoji, takoji, kotra by ne mała nijakoji wymowy, czomu ne spowniaje sia tak, jak by powynna, bo tut ne može buty mowy o lekszij słužbi. Musymo domahaty sia stroho wypowniania obowiazkiw słužbowych pid koždym wzhladom, musymo domahatyś wid personalu, szczo by niezo ne maw na oci jak słužbu suspilnu i poczuwaw sia do obowiazku prawdywoji słužby. W tim naprjami treba przyznyty, szczo nasz personal słužby želiznyczoji połyšzaje mnoho do žadania. Koły perejidemo hrancyi Krakowa, pobaczymo słužbu nimecku, czy w Widny czy za hrancyi deržawy, baczymo nadzwyczajno welyku rižnuciu. Baczymo tuju czemništ, tuju usłužništ suprotyw storin, jakoji u nas ne baczymo. U nas urjadnyk ruchu staraje sia jak najskorsze spownyty swij obowiazok, szczo by potiach wezas pryjšzow, wezas widijšzow a koły chto jichaw, jak jichaw, szczo sia stało pered tym i po tomu, na se ne zwažaje. Wažnoju riezjeju jest traktowanie

storin, z osobna informowanie ich urjadnykamy kasowymy. W tim naprjami nasz urjadnyk jest mense zyczlywyj, mense uczynnyj, jakby powynen buty, i zażalnia czyslenni nachodiat na tych urjadnykiw, szczo ony wsiakych pojasneń i informaciji widmawljut, ne pytajut sia dokudy chto jide, skuda jide, ale: majesz hroszi? jakuju klasoju jidesz? sidaj abo ne sidaj, ja tebe blyższe ne budy poucza-ty. Szczo bilsze łuczajut sia wypadki, szczo neraz dla braku informaciji dokłanych, selany hospodary abo robotnyki tratiat potiah z ciły, jidut u storonu newlastywu, zwidky muszut wertaty. Osobenno robotnykam widjizdżajuczym na roboty, naczilnyki stacji zhladno kasjer-ry żeliznyczy, winmowlajut bez pidstawy pryznanych im uprawoju żeliznych pilh znyženych kart. Buły słuczaji, szczo po widmowłeniu takych kart, robotnyky ne mohły widjichaty, stratyły potiah i doperwa depeszuwały do Lwowa, używały pomoczy posliw, kotri w dyrekcji interweninwały i stratywszy potiah ne doji-chały druhocho dnia na czas do roboty, uznano ich za kontraktolomnych i stratyły widtak ciu robotu.

Tut otże musymo żadaty jojalnoho i szczyroho traktowania storin a ne takoho szorstkoho, neprywitlywoho, jake narażuje storony interesowani duże czasto, na utraty — a majemo prawo domahatyś dajuczy taki wełyki żertwy na uprawu naszym żeliznyć.

Wże w czasi naszych wneskiw nahłych jaki buły predłożeni Wysokij Pałati poperedne, żalowałyśmo sia na to, szczo w ruskij czasty kraju, to jest wo schidnij Hałyczyni ne ma ruskyh napsiw stacyjnych.

I ne ma hołownych napysiw na dworcjach żeliznyczych. Pidnosyłyśmo, szczo to postupowanie ukoroczuje nasze prawa nacyonalni, szczo je neoprawdane i wyklykuje podyw ne łysz u swoich, ale i u czuzych.

Chto z zahranyci perejizdżuje naszymy kolejamy i prydywyt sia jakij nebud' stacyi na wschodi a poczuje ruske słowo, ne znaje, szczo oznaczujut polsky napysy.

I panowe zbuły toj wnesok w sprawi napysiw ruskyh stacyjnych. Choczu wam tu robotu ułekszyty, szczo by wam predstawyty, szczo my dijstno majemo racju, szczo dijstno w tim naprjami ne jeśmo dosy zaspokojeni i my terpy-  
 krywdu zi storony administraciji żeliznyć tym, szczo zanedbuje pereprowadzenia naszoho koniecznoho prawa.

Podaju do waszoj widomosty, szczo na szlachu żeliznyczim Lwiw-Tarnopol ne ma nijakoji ruskoji napysy na tablyciach stacyjnych Lwiw, Pidzameze, Podborci, Zadwirie, Kutkir, Kniaże, Zołocziv, Zarwanycia i Ozierna, ne ma ruskyh napsiw na tablyciach stacyjnych.

Dalsze na stacyach Krasne, Busk i Zboriw ne ma napysiw ruskyh na hołownych tablyciach stacyjnych.

Dalsze na szlachu Peremyszł-Chyriw na 7 stacyj ne ma żadnoho ruskoho napsy w Peremyszły, Bakińczyciach, Hermanwciach, Niżankowyciach, Dobromylu, Posadi Chyrowskij i Chyrowi.

Tak samo linia Chyriw-Stryj ne ma napysyw ruskyh na stacyach w Hłubokij, Nadybach, Wojotyczach, Dublanach-Krancberg.

Tak samo Lwiw-Stryj ne ma nijakych ruskyh na stacyach napysiw Hłynna Nawaria, Szczyreć, Bilcze-Wołycia, Uherskie Dublany.

Zibraw ja tut łysz kilka tych szlachiw żeliznyczych, szczo by wykazaty, szczo toj wnesok, jaki my stawyły, szczo by na szlachach żeliznyczych u wschidnoji czasty kraju buły wsiuda napysy stacyjni i hołowni napysy takōż i po ruski, buw zowsim opravdanyj. Tak samo nasze narikania w tim napriami, szczo personal żeliznyczyj ne szanuje praw naszoji mowy buw w powny uzasadnenyj.

I w tim napriami, Wy panowe perejszłyśte do poriadku dawnoho nad naszym wneskom ne zważajuczy na se, szczo my niczoho ne żadajem, jak łysz szczo by prawa nasze buły uszanowani i tych, kotri zawynyły potiahnuty do odwiczalnosty.

Pidnosymo se nejako dokir protywu suspilnosty polskoji, ale bez ohladu na narodnist ne możemo znosyty, szczo by urjadnyk derżawnyj, publicznyj funkcyonar wyskazuwaw do ruskyh storin jak otse: „Jak, pan nie rozumie, — pan będzie tu mówił w jakimś żargonie nie rozumie, co on mi tu będzie gadał — za drzwi go wyrzucę — aresztuje pana za opór władzy“, i t. d. to precień ricz nemożliwa szczo by obywateliw derżawnych i seho kraju traktowaw funkcyonar derżawnyj w toj sposib baz ohladu na to czy to funkcyonar narodowosty polskoji,



ruskoci, czy może żydiwskoci. Tu narodnist dotycznego uriadnyka ne maje niczo do riczy. win tohdy je łysz uriadnykom i musyt poszanowaty prawa. jaki prysłuhujut naszomu narodowy. Tym bilsze proszu paniw buło to dla nas bolucze w tim napriami i ricz nemožływa dopustyty, szczo by ti uriadnyki wzhladno funkcyonary robyły se na własnu ruku i musiw wyjty ukaz zi storony własty i jak raz majemo dokaz, szczo takyj przykaz wjszow, bo funkcyonar derżawnych želtznyt na želanie profesora Iliarona Brykowycza o wydanie biletu z ruskym napysom a zhladno poświdgezenia w ruskim jazyci, szczo uriadnykam zakazano wydawaty biletow w ruskij mowi i szczo odnoho uriadnyka pokarano za wystawlenie poświdgezenia w ruskij mowi.

To stwerdyw na stacyi w Proszowi želiznyczyj funkcyonar pered c. k. profesorem Iliarionym Brykowyczom, i to utwerduje sia w tim, szczo tu zi storono naczalstwa želiznyczoho u Lwowi ide toj napriam, jakyj może czustwo naszoho naroda obidyty, jakyj może nas prowokowaty, i jakyj je zowsim zakonno ne opravdanyj i my musymo sia tym bilsze uad tym žaluwaty, szczo u was panowe Polaki ne nachodyt sia tilko poczutia sprawedlywosty, krywdy, szczo by daty wyraz, szczo u nas krim zakona pysanoho je szcze zakon etyki i sprawedlywosty.

Pidnis se otec Stojalowskiy, szczo je riczeju ne možływoju domahaty sia poświdgezenia w jazyku ruskim, bo uriadnyk ne maje czasu takych poświdgeń wydawaty.

Proszu paniw a jak chtoś jide za tak zwanym „Nachzahlung“, czy uriadnyk ne wydaje w potiahu, ne łysz przykasi poświdgezenia?

A tu jak raz majemo prymir, szczo p. Sumikowa, žena parocha ne distała w Nadwirni poświdgezenia, w jazyci ruskim, łysz w jazyci nimeckim. Czomu ne po ruski?

To wže do toho stopnia fanatyzm panuje w kruhach uriadowych, szczo skorsze daje poświdgezenie w jazyku nimeckim, jak ruskim?

A storona žadała po ruski, a se korszujet tilko zachodu szczo po nimecki. Tak, szczo włastywo rozchodywo sia o dwa słowa, nazwa stacyi kińce woji i czyśła klasy.

Ti powyższy skazujut nahladno, szczo tut dijstno je zaślipienie i fanatyzm zwernenyj w tim napriami, szczo by nas na koždym kroci ukoroczuwaty.

Rozważit, Panowe, szczo z naszoho boku mnsyt ity widpir riszuczuj, ne tilky z boku posliw, ale i z naszoci suspilnosty i rozważit, szczo sprawa je dla nas nadto ważna, szczo by my mohły propustyty, aby publicznyj funkcyonar mił w toj spos b znewałyty prawo naroda.

Tym bilsze musymo tut zasterehczy sia protyw takych wyskaziw, jaki upały z ust p. Starzyńskoho, koły wedeno u nas debatu w sprawi ruskich kart jizdy w dniu pamjatnim dla nas, 14. lutoho 1910, protyw zajaw toho roda, szczo nawit c. k. namistnykowy abo c. k. komisarowy w sprawi wnesku ruskoho ne wilno w sij Pałati promowlaty po rusku.

(*Głosy ze strony posłów ruskich*). To skandal! To neczuwane!

Poważani Panowe!

Na koždym kroci striczajut nas prowokacyjni dokory: polska zemla, polskij kraj, polskij Sojm.

(P. Staruch: A de sut Rusyny?) a de je miśce dla nas?

Koły žadajemo wid c. k. namistnyka. zhladno c. k. komisara prawytelstwennoho, szczo by win, dilajuczny imenem uprawy derżawnoci poszanuwaw prawa naroda, to wže Panowe do toho zastupnyka cisarskoho kažete: ne wilno, ne pozwalajemo!

Rozważit, do czoho se dijty może, jesly na koždym kroci tak nas budete traktowaty, rozważit Panowe, szczo riwnist majemo poruczeniu zakonom konstytucyjnym i zaprysiażenu osoboju monarcha, szczo takych fanatycznych klycziw ne powynno buty!

Koły by takyj klycz pojawyw sia prymirom w Sojmi czeskim, taka znawah protyw mowy czeskoci abo nimeckoci, zdaje sia, szczo sej Sojm buwby bez pardonu w odnij chwili zamknennyj.

(*Brawa*).

I my, Panowe, musymo z nahody toji debaty kolejowoji w sej moment istorycznyj wytjahnuty wsiaki konsekwencyi i musymo zapytatys u Widny, czy tak wilno w Sojmi howoryty bez protestu i bez opryknenia szyrokych mas?

I temu zrozumijete, Panowe, szczo nas musyt ohornuty hlubokyj zal z przyczyny takoho traktowania prawa nacyjonalnoho na oblasty toho roda. de ne polityka powynna uprawlaty ale czysto interes sluzby dla dobra oboch narodiw, kotri sej kraj zameszkujut!

Toż prosymo i żadajemo, szczo ty anormalni widnosyny, jaki zapanuwały w gospodarstwi naszych żeliznyć w kraju raz ustały, szczo by z nych usuneno nedbalstwo, szlendrijan i tendencyju politycznu ta szczo by ta uprawa zeliznyć sluzyla w riwnij miri interesowy takoz i naszoho ruskoho naroda.

*(Brawa i oklaski).*

**Marszałek** Głos ma generalny mowca za wnioskami komisji p. Stapiński.

**P. Stapiński** Wysoki Sejmie!

Przemówienie moje należałoby właściwie umieścić w dyskusji szczegółowej. Chciałem bowiem mówić o budowie kolei Przemysł-Brzozów-Rymanów. Ponieważ jednak wypadło mi tu mówić w dyskusji ogólnej, to oprócz tej sprawy, poruszę jeszcze niektóre inne.

Pragnąłbym, ażeby rząd już raz dał odpowiedź na dwukrotnie już w tej Wysokiej Izbie powzięte uchwały w sprawie przyznania posłom sejmowym tychsamych zniżek kolejowych jakie przysługują posłom do rady państwa.

*(Brawa).*

Żądanie to przecie jest słuszne, albowiem posłowie sejmowi nie dla własnej przyjemności, ale w interesie swoich wyborców a tem samem w interesie państwa zmuszeni są często odbywać podróże w różnych kierunkach. Obowiązkiem zatem rządu jest ułatwić tym posłom spełnianie ich obowiązków poselskich. Przypuszczam, że w dyskusji szczegółowej pojawiają się odpowiednie wnioski.

A teraz co do przepelnienia, to jest ono na galicyjskich kolejach, zwłaszcza w wagonach III kl. tak wielkie, że dziś jazda trzecią klasą równa się poprostu męczarni. To przepelnienie daje się szczególnie odczuć przy transporcie sezonowych robotników do Niemiec, których zarząd kolejowy traktuje jak jakiś inwentarz nieżywy, albowiem przeznaczają takie pociągi, jakie mu się podoba, to znowu każe wysiąść i czekać po 12—20 godzin na zimnie, aż mu się spodoba jakiś nowy pociąg dla tych biedaków zaranżo-

wać. Tak zarząd kolejowy taktuje tych już i tak wyciskiwanych ludzi, którzy za chlebem emigrować muszą i przeciw temu jak najenergiczniej protestować musimy.

Słyszeliśmy zeszłego roku, jak p. Bandrowski podniósł jakie to stosunki wprost niemożliwe panują na bibliotekach kolejowych. Z jednej strony daje się najzupełniejszą swobodę reklamowania tajnych agentur, niemożliwych rzeczy a drugiej strony wedle upodobania dyrekcji odbiera się debity pismom, które z tamtymi rzeczami wcale równać się nie mogą.

Przeciw temu musimy również zaprotestować, w szczególności biblioteki kolejowe nie powinny się kierować względami politycznymi.

Podniosę tylko dla przykładu, że nasze stronnictwo mimo usilnych starań nie potrafiło uzyskać dla „Przyjaciela Ludu” możliwości sprzedaży na wszystkich dworcach kolejowych. Musimy dalej zadrotestować przeciw temu, iżby stacye kolejowe wystawiały taką lekturę, bez której społeczeństwo może się obejść a gdyby się obeszło, toby mu na zdrowie wyszło.

*(Brawa).*

W ogólnej dyskusji chciałbym jeszcze podnieść sprawę połączenia Krakowa z Zakopanem. Jest to rzecz bardzo wielkiej wagi nie dla małej kategorii turystów, ale dla całego społeczeństwa polskiego.

Zakopane istotnie ma jeszcze takie urządzenia, iżby mogło dać ludziom wypoczynek po pracy. Niestety jednak te wszystkie ulgi, jakie były już poczynione, zostały w ostatnim czasie zniesione względnie odebrane zostały zniżki kolejowe z Zakopanego do Krakowa i napowrót z tego powodu, że się gdzieś tam zdarzyły jakieś nadużycia, że mianowicie tych biletów używały inne osoby z powrotem do Krakowa, które tych zniżek nie miały.

Przeciwko nadużyciom należy wystąpić we właściwej drodze, na to są sądy i władze administracyjne, bo przecieź niesłusznem jest, a żeby za to, iż się podobają 2 czy 10 albo i stu osobnikom nadużyć dobrodziejstwa, całe społeczeństwo było karane.

Otóż tak w interesie ludności ruchu turystycznego jak Zakopanego i Krakowa należy żądać, ażeby te zniżki z Za-



kopanego do Krakowa i napowrót, jakie były już przyznane zostały przywrócone i utrzymane,

Nie ma w sprawozdaniu zupełnie wzmianki o budowie kolei z Zakopanego na Świnnicę. Sprawa ta jednak nie jest tak małego znaczenia, jakby się wydawało, mianowicie jednym z powodów budowy tej kolei była potrzeba wydobywania granitu zakopiańskiego.

Wiemy, że dziś właśnie brak tej kolei naraża kraj na utratę kilku milionów, albowiem na obwałowanie Wisły w Krakowie, na kanalizację zapotrzebowanie kamienia w samym Krakowie wynosi około 4000.000 K. z braku kamienia krajowego będzie się sprowadzało kamień obcy i obcy zabiorą pieniądze

Otóż mamy rażąco i jaskrawo przykład, że przez zaniedbanie tej sprawy jużemy ponieśli szkodę idącą w miliony.

Mamy dalej nadzieję, że może przecie przejdzie do budowy kanałów, do czego trzeba będzie więcej kamienia — może za 10,000.000 K. Byłby tedy najwyższy czas, ażeby krajowi przez wybudowanie kolei na Świnnicę dać możność sprowadzenia kamienia krajowego i uwolnić go od potrzeby sprowadzania kamienia obcego.

Ten kamień jest potrzebny także do innych celów np. na bruki, dalej na szutr dla powiatów a wiemy, że właśnie dla braku dobrego kamienia gospodarka drogowa po powiatach bardzo słabem tempem postępuje.

Nadto podnoszono już kilkakrotnie potrzebę lepszego połączenia Krakowa z Warszawą dotychczas bowiem tak jak teraz rzeczy stoją, pomimo ciągłych nawoływań w prasie i w tej wys. Izbie sprawa ta nie może doczekać się załatwienia.

Byłby najwyższy czas, ażeby Wydział krajowy zechciał rządowi nie tylko przypomnieć, ale z dostatecznym naciskiem podnieść tę sprawę, iżby ona narazie doczekała się załatwienia.

Pozwolę sobie dalej, tylko w krótkości wspomnieć, iż taryfy kolejowe, jakie istnieją obecnie i jakie według opinii Wydziału krajowego mają i nadal pozostać nietknięte, są nader wysokie.

I wskutek tego np. — jak to przed chwilą udowodnił kol. Cypser — sprowadzanie towarów z Wiednia do Stryja od

bywa się w ten sposób, że się ten towar zamawia z Wiednia przez Ławoczne na najbliższą stację kolejową na Węgrzech, a stamtąd dopiero sprowadza go się do Stryja, bo przekonano się że transport w ten sposób skombinowany kosztuje taniej, aniżeli gdyby się odbywał wprost z Wiednia do Stryja. Tego rodzaju przykłady są tak bijące w oczy i tak kompromitujące, że rząd powinien bezwarunkowo po pobnym anemaliom zapobiedz.

A teraz, skoro już jestem przy głosie przy rozprawie ogólnej, chcę przystąpić do omówienia sprawy, która właściwie — jak wspomniałem — należy do rozprawy szczegółowej.

Mianowicie w jednej z uchwał przedsięwziętych przed 2 laty przez Wysoki Sejm zaszedł błąd, stała się pomyłka, której udowodnienie jako pomyłki nie następuje żadnej trudności.

Wychodząc tedy z zasady, że pomyłki można, ale należy, skoro się dojdzie do przekonania, że się zbłądziło, naprawić ten błąd, pozwolę sobie tę sprawę omówić w nadziei, że ten błąd będzie naprawiony.

Uchwałą powziętą przed 2 laty oświadczyła się Wysoka Izba za budowę kolei, mającej prowadzić z Przemyśla na Brzozów z połączeniem do Rymanowa.

Był to błąd ze strony Wys. Izby, że taką uchwałę powzięła, a i ja przyznaję się otwarcie do błędu, że wówczas tę sprawę przeoczyłem i we właściwym czasie tj. wówczas nie poprosiłem Wys. Izby o sprostowanie tej pomyłki. W międzyczasie jednak podjęły strony starania, żeby wówczas popełniony błąd został naprawiony, względnie pomyłka sprostowana.

(P. Urbański. To nie był błąd, ani pomyłka).

Mianowicie w petycjach do Wysokiego Sejmu wniesionych, w zabiegach u rządu jak również w przedstawieniach do Wydziału krajowego czyniliśmy, cośmy mogli, ażeby przekonać czynniki te o pomyłce i żeby do naprawienia jej doprowadzić.

Rzut oka na mapę kolei wykazuje, że jeżeli się chce zadość uczynić bądź co bądź pierwszorzędnemu zapotrzebowaniu kraju t. zn. stworzeniu o ile możności dla wszystkich jednakowo dostosowanej komunikacji kolejowej w szczególności jeżeli się chce uwzględnić sprawiedliwie

czworobok zawarty między Przemyślem, Zagórzem, Jasłem i Rzeszowem, to najsprawiedliwszem uwzględnieniem jest przecięcie z Przemyśla do Jasła. Wystarczy popatrzeć na mapę kolejową, żeby się przekonać, iż to jest połączenie, które rzeczywiście czyni zadość temu pierwszemu wymagowi, iżby linia kolejowa była w ten sposób prowadzona, ażeby wszystkie okolice były o ile możliwości uwzględnione. Jeżeli zamiast tej linii, wybuduje się linię do Rymanowa, to znowu rzut oka na mapę pokazuje, że buduje się coś niewłaściwego, bo się buduje pod kątem prostym do istniejącej linii kolejowej drugą linię, o której z góry można powiedzieć, że ona tej pierwszej ani nie skróci, ani transportu osobowego ani towarowego nie ułatwi, że ona jednym słowem jest sobie „extra-linią“ zbudowaną, dlatego, że taka — mojem zdaniem przez przeoczenie — zapadła uchwała sejmowa.

Jeżeliby nawet za przeciwnem zapatrywaniem przemawiał ten wzgląd, że tanta linia byłaby daleko kosztowniejsza, więc należy raczej budować tę linię dlatego, że ona będzie tańsza i krótsza to i na to odpowiedź jest bardzo łatwa. Są rzeczy bardzo tanie — ale pomimo tego nawet tej taniej ceny niewarte.

Są wydatki bardzo nieznaczne, a pomimo tego są to wydatki rzucone w błoto, bo się nie opłacają natomiast są rzeczy bardzo drogie, bardzo kosztowne, a jednak mniej kosztowne od tamtych, bo się opłacają, albowiem mają warunki rentowności. Jeżeli się weźmie i ten warunek za podstawę zapatrywania to znów rzut oka na mapę i powierzchowna znajomość warunków dla jednej i dla drugiej linii kolejowej wystarczy, ażeby także przemówić przeciwko linii kolejowej Brzozów-Rymanów, a za inną kolejową Brzozów - Jasło czy Brzozów-Krosno.

Przedewszystkiem Wydział krajowy oświadczył i my na tem stanowisku stać musimy, że jeżeli chodzi tylko o Brzozów, to takiego zakrętu, takiej krzywizny, jakoby była potrzeba, ażeby tę linię doprowadzić pod Brzozów, a potem do Rymanowa, budować nie można, bo to byłoby rzuceniem pieniędzy w błoto. Ażeby dla miasteczka o 5 czy 6 tysiącach mieszkańców budować specjalną linię kolejową o 4 klm. długości, a skrzywioną o 6 czy 8 klm. to na to pozwolić sobie nie możemy. Jeżeliby linię chciało się prosto utrzymać to stacya musiałaby być w Hu-

mniskach, a wówczas, jeśli policzy się trudności transportu do Humnisk, ładowanie na furę i przeładowanie z fury na kolej, to i dzisiaj mieszkańcy Brzozowa oświadczą, że to byłaby taka niewygoda, że za taką kolej podziękować musieliby.

Także co do ruchu osobowego, jeśli się ma jechać furą  $3\frac{1}{2}$  klm. a potem czekać to i to także tym, którzy chcą jechać absolutnie się nie opłaci, że wolać w takim razie najawszy furę dla jazdy  $3\frac{1}{2}$  klm. do Humnisk, pojechać już do Sankoka, bo to tak samo wygodne. A wtedy Brzozów z tego rodzaju linii miałby bardzo problematyczną pociągę. Śmiem twierdzić, że jeżeli istotnie będzie poprowadzoną linia nie do Brzozowa, ale do Humnisk, to przeciwko tej linii Brzozów sam się oświadczy. Brzozów chciał zapobiedz temu i wytyczył linię inną, lecz o ile mi wiadomo Wydział krajowy bardzo słusznie przeciwko tej linii się oświadczył.

Gdyby się wykluczyło tę sprawę z Brzozowem i wzięto okolice to przychodzi linia do Rymanowa na krótkiej przestrzeni biegłaby przez Tużepole, Trześniów i Bzianki do Rymanowa.

W żadnej z tych miejscowości nie ma żadnego przemysłu, ani żaden przemysł, śmiem twierdzić, być nie może, albowiem Trześniów nie nastęcza podstawy do rozwoju żadnego przemysłu, albowiem jest to typ odrębny, świetnie zagospodarowany o wysokiej kulturze chłopska wieś bez gorzelni, bez obszaru dworskiego większego, jest tylko fundacyjny majątek w dzierżawie, a więc także w chłopskim posiadaniu. A więc tam odrębnej podstawy do przemysłu nie ma. Bzianka jest w tem samem, również wieś czysto rolnicza, położona w ten sposób, iż nie może być mowy o stworzeniu tam przemysłu, bo nie ma tam specjalnych warunków, a na całej linii jest tylko, że tak powiem nadzieja rozwinięcia kopalni naftowych w Tużem polu.

Jeśli jednak zważymy, że ten przemysł kopalniany naftowy jest na długie lata skoncentrowany w Galicyi, w Boryslawiu i Tustanowicach i na dalsze okolice zaopatrzone w pokłady nafty, jak krośnieńskie, jasielskie nie mają, jak na teraz, żadnych warunków rozwoju, to oczywista rzecz, że tam gdzie udowodniono, że są skąpe pokłady ropy jak w Tużem polu, o rozwoju tego przemysłu mowy być nie może. A więc jest li-



nia poprowadzona przez 3 gminy, w których nie ma i nie będzie nadziei na jakikolwiek przemysł; a więc gdyby nawet ta linia kosztowała minimalne kwoty, to przy tych warunkach, a mianowicie, że będzie służyła do przewozu osób, a nie ma żadnej nadziei i na przewóz towarów, to oczywista, że i ta minimalna kwota także się na takiej linii kolejowej oprocentować nie będzie mogła.

Natomiast jest druga linia kolejowa. Komisya chce do Jasła, ja twierdząc, że do Krosna jest krótsze połączenie. Linia ta ma za sobą to, iż po pierwsze przechodzi popod klasztor Jezuitów w Starej wsi.

Proszę wybaczyć, że tę rzecz wzmą w tej chwili z finansowego punktu widzenia.

Na odpusty w klasztorze w Starej wsi ściąga się rocznie ze znacznej polacji kraju ponad 100.000 ludzi, albowiem na 2 odpustach 15. sierpnia i 8. września bywa przeciętnie po 15 do 25.000 ludzi a dalej są również dobrze uczęszczane odpusty każdej pierwszej niedzieli w miesiącu, które gromadzą po 8, 10 i więcej tysięcy ludzi. Jeżeli się tedy zważy, że przez wybudowanie tej linii odrazu dostałoby się taki kontyngent pasażerów rocznie, to już ten jeden kontyngent z tego jednego powodu, z tego jednego źródła byłby co najmniej o 1000% większy, aniżeli wogóle kontyngent na tamtej linii.

Ten jeden fakt dodaję do finansowego punktu widzenia. A i z moralnego punktu widzenia godzi się przecież ludzom ułatwić przebycie tej drogi w zbożnym celu ile możliwości w wygodny sposób t. j. koleją, a nie pieszo, co i więcej trudu i czasu wymaga. A jeżeliby mi ktoś powiedział, że ludność, czy będzie kolej czy nie, będzie tę drogę pieszo odbywała, to jestem w stanie odrazu temu zaprzeczyć na podstawie faktu, że jednak po wybudowaniu kolei transwersalnej, do połowy, jeżeli nie więcej zmniejszyła się frekwencya drogą pieszą z okolicy Brzozowa, Bydni przez Lipę na kalwaryę paclawską, natomiast cała ta okolica w olbrzymiej większości procentu tę drogę na kalwaryę paclawską odbywa koleją żelazną.

Dalej istnieje w tem przecięciu miasteczko Jasienica, które dzisiaj za kilka tysięcy miesięcznie mięsa z targów tam

odbywanych w świat wysyła, miasteczko, w którym jest gorzelnia, browar, jednym słowem podstawa do stworzenia tej gałęzi przemysłu — miasteczko, mające ludność bardzo przemysłową, która w okolicy, a więc w skarbie komborskim zakupuje drzewo i przerabia je na różnego rodzaju materyał i drobniejszy i grubszy, jak deski i różne przyrządy do roboty giętych mebli, a następnie helki do budowy domów. Rzeczami tymi dzisiaj w każdym razie poważne koło ludności tej się zajmuje.

Słowem jest to miasteczko z ludnością 6.000 dusz, w czem blisko  $\frac{1}{4}$  część żydowskiej, najwięcej z handlu żyjącej, a około  $\frac{3}{4}$  katolickiej, której egzystencya związaną jest również w znacznym stopniu z przemysłem i handlem.

Na tej linii leży także Domaradz, mający jeden z największych w okolicy jarmarków w zachodniej Galicyi. Frekwencya ich wynosi kilkanaście tysięcy interesentów, są to bowiem jarmarki, na konie, woły rozplodowe i opasowe. Domaradz, będący gminą o 9.000 ludności sam w sobie już ma podstawę rozwoju i do rozpoczęcia miejskiego życia, a gdyby miał zapewniony ruch komunikacyjny stałby się znaczniejszem ogniskiem życia handlowego i przemysłowego.

W okolicy znajdują się znaczniejsze pokłady kamienia, używanego na przestrzeni Przemysł-Dukla. Kamień ten jest znakomity; kamieniołomy znacznieby się rozwinęły i dostarczyły ludności pracy i koniecznego zarobku.

Przechodzę do gminy znaczniejszej, jaką jest Kombornia, z wielkim majątkiem ziemskim, a graniczy z nią Jabłonica polska, zamożna co najmniej tak samo, jak Trześniów.

Później przychodzi miasteczko Korczyna z ludnością 10.000 dusz, dziś już dostarczające wyrobów płóciennych za setki tysięcy, zatrudniające tysiące robotników — tkaczy i dające podstawy do obrotu handlowego dla kilku rodzin — firm. Każdy kto chce to skontrolować, może skonstatować z pism codziennych, że jest tam kilka rodzin, żyjących wyłącznie z przemysłu tkackiego. Jak one sobie to urządziły — to ich rzecz. Mając zapotrzebowania, urządziły całe wystawy urzędzeń dla rodzin i wypraw ślubnych, rozmaitych perkalików i t. p. — tak że w krótkim czasie sam transport tych rzeczy dałby podstawę do egzystencji setek rodzin.

Zresztą jest Korczyna miasteczkiem mającym targi tygodniowe bardzo uczęszczane (zwłaszcza na nierogaciznę); ludność znana jest w kraju całym jako taka, która w puściźnie po przodkach wzięła obrotowość handlową i wytwórczą. Korczyńniacy znani są i we Lwowie, gdzie swoje towary i wyroby dobrze spieniężają.

A więc i miejscowość, i okolica i stosunki faktyczne dawałyby podstawę rozwoju tej miejscowości — gdyby miała ona połączenie kolejowe.

Odpowiada się na to, że tu jest raptem 6 klm. do Krosna — ale kto daje odpowiedź taką, to rzecz prosta, odpiera możliwość wszelkiej polemiki. Idzie wszak o to, ażeby tych 4, 5, lub 6 kilometrów można odbyć z Korczyny nie furmanką, ale koleją.

Jeżeli Brzozów powiada, że jemu przebycie tych kilku kilometrów sprawia taką różnicę, to tak samo i dla Korczyny stanowi to różnicę bardzo poważną.

W Korczynie na 1000 numerów domów, gospodarzy mających ponad 15 morgów ziemi jest 16, albo 17 — a wszyscy inni, to egzystencye na 2, 3, lub 4 morgach.

Tam też zaczęło się rozwijać i sadownictwo — ale gdyby Korczyna miała połączenie kolejowe, potrafiłaby rozwinąć handel i przemysł w daleko wyższym stopniu.

Przechodzę do Krosna. Tu się odezwały głosy: Dajmy kolej: Krosno-Dukla Ale, jeśli się mówi: Krosno-Dukla, to się mówi o dwu rzeczach nierozsądnych. Bo jeżeli z Rymanowa ma iść linia prostopadła do linii kolei transwersalnej i jeżeli z Krosna do Dukli ma iść także linia prostopadła — to to jest rzeczą nierozumną.

Wszystko zaś w ogóle przemawia za tem, ażeby kolej Przemyśl-Brzozów-Rymanów budować na Krosno.

Niewątpliwie będzie to kolej dłuższa o 20—22 klm. i droższa o 2½ albo powiedzmy nawet i o 3 miliony kor. — ale kolej ta ma wszelkie warunki rentowności, bo przejdzie przez okolice, zamieszkałe przez ludność przemysłowo-handlową, podczas gdy na tamtej linii, choćby ktoś i tysiąc razy liczył, to niczego się nie

doliczy, prócz — zupełnego braku rentowności.

Pytanie zresztą, czy tu w ogóle krótkość linii ma być decydującą? Raczej należałoby, ażeby w tym kraju tak dotąd zaniedbanym i krzywdzonym, w chwili kiedy Rząd skłania się ku temu, ażeby nam choć w części krzywdy powetować i oświadcza gotowość podjęcia budowy dłuższej linii, należałoby — powiadam — do tego przystąpić.

A tu występują z argumentem, że ponieważ tamta linia jest krótsza, więc wybudujemy krótszą. To jest działanie raczej na szkodę, niż na pożytek kraju.

Bo jeżeli można uzyskać linię dłuższą przy pomocy państwa zbudowaną, należy wybrać linię dłuższą a nie krótszą.

Mówi się dalej o tem, że okolica ta jest górzysta.

Wzgórza niewątpliwie tam są, ale pozwolę sobie zwrócić się z prośbą i do Wydziału krajowego i do biura kolejowego i do wszystkich kompetentnych czynników, by całą tę trudność do właściwej miary sprowadzić raczyły.

Niewątpliwie jak się tu chce tem straszyc, to można zrobić z igły widły, niewątpliwie istnieją tam trudności terenowe, niewątpliwie linia jest droższa, ale jak już wspomniałem, ma wszelkie warunki i szanse rentowności.

Ponieważ o tej sprawie będzie się jeszcze mówiło przy rozprawie szczegółowej i ponieważ z powodu spóźnionej pory widzę niecierpliwienie się panów w tem miejscu kończę i proszę o uchwalenie następującej rezolucyi:

(czyta)

„Sejm wzywa Wydział krajowy do przeprowadzenia potrzebnych badań i zdania sprawy na najbliższej sesji sejmowej, czy nie byłoby wskazaniem ze względu na ogólne interesy kraju i wszczególności ze względu na interesy Krosna i Brzozowa, aby mająca się budować kolej z Przemyśla przez Brzozów miała połączenie z koleją transwersalną w Krośnie, zamiast w Rymanowie“.

**Marszałek.** Rozprawa ogólna została już wyczerpana. do głosu miałby obecnie przyjść p. Sprawozdawca. Jednakże z powodu spóźnionej pory odraczam posiedzenie do godziny 8 wieczorem

(Przerwa posiedzenia o godzinie 2. minut 30 po południu)



Dalszy ciąg posiedzenia z dnia 7. lutego 1910.

(Po przerwie o godzinie 8. minut 30. wieczorem).

**Marszałek.** Sejm w komplecie. Odroczone posiedzenie otwieram na nowo. Na porządku dziennym jest dalszy ciąg rozprawy ogólnej nad sprawozdaniem komisji kolejowej co do czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. kwietnia 1908 do 30. czerwca 1909.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer.** Wysoki Sejmie!

Z obowiązku mego jako sprawozdawca muszę się przedewszystkiem zająć przebiegiem debaty nad sprawami kolejowymi, którą na dwóch posiedzeniach Sejm odbył.

Główną czynnością Wydziału krajowego na polu kolejnictwa jest wszakże popieranie, budowanie i częściowo wpływianie na rozwój kolejnictwa lokalnego i Departament IV. pierwotnie miał tę sprawę jako jedyną swoją czynność na polu kolejnictwa.

Później dopiero uznał Sejm i Wydział krajowy, że strzeżenie gospodarczych interesów kraju wymaga koniecznie, że Wydział krajowy stoi na straży także interesów ogólnie ekonomicznych kraju i dlatego nie może obojętnym okiem patrzeć na działalność administracji państwowej na polu kolejnictwa i z początku otworzył biuro taryfowe, które miało na celu tylko kontrolowanie, studjowanie i strzeżenie przebiegu faktu, który zupełnie inna administracja miała w rękę. Od tego czasu coraz bardziej zajmuje się Wydział krajowy także tą dziedziną administracji i kontroli, a rzeczą jest naturalną, że wtedy i Sejm mając tę sprawę i tę działalność Wydziału krajowego na oku, musi się temi rzeczami, które w szczegółach należą do administracji państwowej a co do kontroli do Rady państwa, także poniekąd zajmować.

I dziwnem jest, że dzisiejsza i przedwczorajsza debata mało się zajmowała czynnością Wydziału krajowego na polu działalności co do kolei lokalnych, a chyba można powiedzieć, że najlepsze są te kobiety, o których się najmniej mówi, więc zdaje mi się, że Wysoki Sejm zadowolony jest z czynności Departamentu i Wydziału krajowego co do swoich atry-

bucyi i czynności przy sprawach kolei lokalnych, bo i ze strony większości i ze strony opozycyi, prawie żadnego zarzutu na tem polu nie było.

Nie można bowiem brać zarzutu szan. kolegi p. Starucha, jakoby Wydział krajowy i Sejm preferował zachodnią część kraju przed wschodnią przy budowie kolei lokalnych. Proszę tylko pamiętać, że koleje które się właśnie teraz budują, są prawie wyłącznie kolejami wschodnimi; przypomnę, że właśnie kolej ze Lwowa do Stojanowa jest przecież nie zachodnio-galicyską, lecz wschodnio-galicyską. Kolej koło Drohobycza do Stebnika jest wschodnio-galicyską, a kolej, którą i Wydział krajowy i Koło polskie chce w przyszłości prawdopodobnie na pierwszy plan postawić t. j. kolej z Przemysła dolina Śanu dalej na zachód, jest także wschodnio-galicyską koleją, bo jeszcze Przemysł do zachodniej Galicyi nie należy.

Więc z tego przedstawienia rzeczy wynika, że nie można i z pewnością nie stoi na tem stanowisku Wydział krajowy, ażeby jednolitości interesów całego kraju nie dzielić i na zachód i na wschód, tylko musi traktować te rzeczy bez względu na ludność, czy polską czy ruską zupełnie równomiernie i podług potrzeb, podług ekonomicznych interesów.

Ale tu spotykamy się z wielką biedą mianowicie z tem problematem, że my spotykamy w sprawozdaniu komisji i Wydziału krajowego cały szereg projektów nadzwyczajnie ponętnych i dobrych, a każdy poseł odnośnych okolic musi je popierać ze swego obowiązku. Ale znając stan funduszków krajowych, znając politykę, którą się we Wiedniu robi we władzach centralnych nie można przypuścić, ażeby te koleje w bliskiej przyszłości były przeprowadzone.

W Galicyi bowiem stosunki co do kolei lokalnych są zupełnie inne jak w zachodnich prowincjach. W zachodnich prowincjach budują kraje i przy pomocy kraju koleje lokalne, które są kolejami lokalnymi, u nas państwo i administracja państwowa przez sto lat działalności swej w Galicyi tak wiele zaniedbała, tak źle traktowała Galicyę jako Hinterland, ale

jako zaniedbany Hinterland, że z natury rzeczy całe połączenie kraju dotychczas nie mają komunikacji w arteriach głównych, które państwo miało budować. Cały szereg kolei z konieczności budowaliśmy jako koleje lokalne, które nigdy nie mogły i nie mają mieć charakteru kolei lokalnych.

Wście Panowie tylko tę kolej, którą teraz budujemy, ze Lwowa stolicy kraju do granicy państwa do Stojanowa.

Czy to jest kolej lokalna? Czy kolej, która łączy stolicę kraju z drugim państwem jest koleją lokalną?

Nigdy! To jest kolej, która w każdym normalnym społeczeństwie buduje się jako kolej główna, jako kolej wyposażona taryfami na kolejach głównych to jest kolej, która łączy jedno państwo z drugim państwem a to przecież nie jest kolej lokalna!

I z natury rzeczy wynikało, że mielibyśmy do wyboru albo nie mieć żadnego połączenia w głównych arteriach albo zastąpić te połączenia arteriami, które skonstruowano jako koleje lokalne chociaż one nigdy nie miały cech kolei lokalnych.

Dlatego jeżeli racjonalną politykę kolejową w kraju chcemy prowadzić, to nie mamy innego wyjścia jak tylko, żeby się stało communis opinio wszystkich że albo czekać mamy przez całą generację nim będziemy mieli koleje, albo musimy się złączyć wszyscy bez różnicy partii i narodowości, ażeby przedstawić we Wiedniu wspólnymi siłami, jakie ogromne zaniedbania są w kraju na tem polu i dążyć do tego, ażeby państwo swojemi zasobami starało się uzupełnić te braki, które są w naszym kolejnictwie i ażeby państwo wybudowało koleje państwowe tam, gdzie są całe części kraju niewyposażone jeszcze kolejami.

To jest pierwsze, a drugie: ażeby państwo koleje lokalne, które nie są lokalnymi, jako koleje państwowe upaństwowiło i nabyło i ażeby tą drogą Wydziałowi krajowemu i Sejmowi zostały fundusze na nowe prawdziwie lokalne koleje pozostawione do dyspozycji.

(Oklaski.)

Ja ośmielam się mimo to poza ramami rezolucji, które komisya Panom proponuje, także rezolucję w tej mierze postawić.

Ta myśl i ta konieczność upaństwowienia nie udowadnia atoli żadną miarą,

jakoby administracja kolei państwowych w Austrii była wzorem. Przeciwnie! Ja na każdym miejscu a przede wszystkim jako referent budżetu kolejowego dla państwa austriackiego w parlamencie rokrocznie udowadniam administracji państwowej i szerszemu ogółowi austriackiemu, że nędzną jest administracja państwowych kolei żelaznych i że wynikiem tej nędzoty jest to, co dziś słyszeliśmy w debacie, to jest to, że nowe ogromne podatki, nowe ogromne ciężary, nowy ogromny haracz nakłada i nakładać musiała administracja państwowa na publiczność, jak dziś widzieliśmy najbiedniejszą publiczność przez to, że przy utrzymaniu dotychczasowych taryf nie mogła administracja państwowa pokryć swoje wydatki. Ta rzecz nie jest tak prostą. Biuro kolejowe Wydziału krajowego taryfowe oblicza, że szkoda, że koszt, że haracz, który Galicya przez tę nową taryfę, którą ja z tego miejsca już przy debacie kolejowej zapowiedziałem, wynosić będzie około 15 milionów koron. Proszę Panów 15 milionów koron w kraju, to jest kwota, która w naszych stosunkach ogromną odgrywa rolę.

Bo proszę Panów nie zapominać, że my jesteśmy biednym krajem, krajem na dorobku, w którym lada konjunktura amerykańska z zawiasów wszystko wysadza. To nie jest lekki ciężar, ten ciężar, który administracja państwowa nałożyła i nakłada na podatników bez uchwały parlamentu, tylko po prostu bierze się prasę drukarską, inną taryfę się drukuje i publikuje

Zarzuty, które dziś słyszeliśmy, że nie pilnowaliśmy dotychczas dostatecznie tej sprawy, były niesprawiedliwe, albowiem i Wydział krajowy i Izby handlowe i Koło starali się, aby jeszcze większe nieszczęście, może 20, 22 milionów uchylić i zmniejszyć. I będziemy dalej pilnowali tej sprawy i w tej mierze także dziś rezolucję postawię, aby w ramach zasad nowej taryfy łagodzone największe nieprzyjemności i nieszczęścia i aby produkcji galicyjskiej w tak trudnych warunkach walczącej jeszcze więcej nie hamowano i nie tamowano przez li fiskalną politykę kolejową.

Zarzucano dziś, dlaczego np. przy osobowych taryfach skarb państwa i administracja państwa więcej podniosły taryfę 3ciej klasy jak w innych klasach. Jak bardzo nasi zastępcy w Wiedniu pilnowali tej sprawy dowodzi fakt, że referenci nasi nawetse cesyę zro-



bili w radzie kolejowej - doradczej przy załatwianiu tej sprawy, ponieważ byliśmy świadomi, że z trzecią klasą w naszych stosunkach jest obłożona i obciążona bardzo dotkliwie najbiedniejsza ludność. Ale skarb państwa tłómaczył się, że jeżeli się drugą klasę jeszcze więcej podwyższy, jak jest podwyższona, to ludzie nie będą jechali drugą klasą, tylko jeszcze więcej będą 3ciej używali i że efekt fiskalny przy jeszcze większym podwyższeniu 2giej klasy byłby nie pozytywny lecz negatywny.

Przy omawianiu tej sprawy sprawiedliwość nakazuje na jedną okoliczność zwrócić uwagę szerszej publiczności. Mówi się ciągle i stawia się żądania i komisya kolejowa przeciw memu przekonaniu i głosowi poleciła izbie rezolucyę kolegi Skołyzszewskiego mianowicie, żeby zaprowadzono IVtą klasę. Już dziś kol. Staruch powiedział, że nie chodzi mu absolutnie o to, żeby ta IVta klasa była jeszcze gorszą, niż obecna III w praktyce galicyjskiej.

(P. T. Staruch. To ne tak buło).

Ja nie oponuję, ale chodzi przecież o to, żeby szerokiej rzeszy robotniczej ułatwić za tańszą cenę wyjazd nie na spacer ale po ciężko zapracowany kawałek chleba do punktów, gdzie tę pracę znaleźć mogą. To byłoby bezwzględnie słusznem, gdyby nie było drugiego żywiołu na przeszkodzie.

Przedewszystkiem stwierdzam, że Koło Polskie nieraz na podstawie tych samych argumentów, które nasi posłowie ludowi przytaczają i które się zupełnie kryją z argumentami p. Starucha, żądało od administracyi państwowej zaprowadzenia IVtej klasy. Na to rząd odpowiedział we wszystkich stadyach: quod non! to znaczy że pod żadnym warunkiem się na to nie zgodzi a to dla tego, ponieważ administracya państwowa tłómaczy się, że w przecięciu stosunków austriackich ona przy osobowych pociągach dotychczas dokładała a gdyby była klasa jeszcze tańsza, toby ona jeszcze więcej dokładać musiała.

Twierdzi dalej, że każdy deficyt kolei państwowych minister z własnej kieszeni nie płaci, tylko przy systemie niższych podatków muszą być nowo na szerokie warstwy ludności narażone, a szczególnie na takie, które częstokroć koleją nie jeżdżą.

A po drugie twierdzi administracya państwa, że w Austrii w przeciwieństwie do Prus, o której dziś koledzy mówili jest instytucya i mianowicie, że na klasy pracujące, jeżeli jeździ ta klasa nie na spacer, tylko do roboty albo od roboty, płaci się w Austrii tak zwane karty robotnicze, które w przecięciu są tylko połową 3 klasy, czyli innymi słowami, że nawet podług podwyżki taryfy 3 klasy obecnie, a podwyżka miała wynosić 35%, a wynosi tylko wskutek starań, wskutek interwencyi i moralnej roboty członków Koła polskiego zniżona na 25%, mimo tej podwyżki połowa 3 klasy zawsze jest tańsza niż 4 klasa pruska.

Jeżeli się stało uwzględnionem, że wszelkie życzenia w tej mierze wypowiedziane przez kolegę Starucha i innych mowców co do traktowania pasażerów w 3 klasie muszą być uwzględnione i że ostatecznie ludność, która ma jechać tak wielkie przestrzenie, musi jeździć jak ludzie a nie jak bydłęta a 4 klasa ościennego państwa, w której ławek nie ma i ludzie rzeczywiście jadą jak bydłęta, to z tego wynika, że jeżeli za równe pieniądze można jechać taniej, a jedzie się taniej, dla klas robotniczych nie jest elementarnem konieczne zaprowadzenie 4 klasy, które zaprowadzenie, gdyby było przeprowadzone, dałoby jeszcze większy deficyt kolei państwowych czyli jeszcze większe obciążenie podatków, a szczególnie chłopów, którzy mało albo wcale nie jeżdżą.

(Brawa).

(P. Makuch. A salonki?)

Ja nie jestem przyjacielem salonek i nigdy w salonkach nie jadę.

Otóż idźmy dalej: Jeżeli proszę panów zastanowimy się dlaczego przyszła ta gwałtowna podwyżka frachtów kolejowych za ludzi i towary, to są przy tem interesie dwa fakta do skonstatowania.

Pierwszy fakt jest, że państwo sobie obiecuje, że przez podwyższenie 15 milionów frachtów zostanie wielka część tych pieniędzy w kasie państwowej. Moja odpowiedź na to jest najsmutniejsza prognoza. Moja prognoza, którą ja publicznie tutaj wypowiadam idzie w tym kierunku, że te 50 milionów publika zapłaci i te pieniądze nie zostaną w kasie państwowej. Dlaczego? Dlatego ponieważ codziennie administracya państwowa jest droższą, ponieważ siły robocze co-

dziennie są droższe, płace są droższe i 70% wszystkich wydatków kolejnictwa jest praca ludzka

A po drugie ponieważ stało się wielkie nieszczęście dla nas i to wielkie nieszczęście dla nas, które uchylić nie mogliśmy, te interesa, które administracja państwa zrobiła w przeszłym roku kupując czeskie koleje i przy którym ja niejednokrotnie przepowiadałem będzie deficyt dla budżetu państwowego rocznie 60 milionów, ponieważ pan Taussig rząd austriacki oszukał.

I proszę panów ta miłość czesko-nasza, to jest jeden z najdroższych naszych interesów. Oni dostali wprawdzie te wszystkie upaństwowienia, ale za nasze pieniądze, bo z tych podwyższonych taryf, które my będziemy ponosili, lwią część potrzeba na pokrycie deficytu na interesa co do kupna Staatseisenbahngesellschaft Nordwestbahn in Berlin, tylko z jednym zastrzeżeniem.

(Głos. Czemu pan w komisji tego nie powiedział?)

Powiedziałem to w komisji budżetowej, kolejowej i w mowie parlamentarnej, tylko było za późno, bo tymczasem panowie zrobili już interes i to jeszcze mówili, że jest wielki sukces dla Austrii.

Proszę Ekszellency, ponieważ Ekszellenca mi tu powiedział, odpowiem Ekszellency, że pan Minister kolei żelaznych tu kiedyś mi powiedział, że ja to wszystko przepowiedziałem ale źle, bo za mało jeszcze przepowiadałem, że będzie jeszcze gorzej.

Otóż proszę panów, ponieważ już Ekszellenca bierze mnie za język, to odpowiem, że nim to było rozstrzygające w komisji głosowanie, pan Minister kolei obecny zaprowadził mnie do swego salonu, aby przekonać mnie, żebym trudności nie robił. Ja mu odpowiedziałem, Ekszellenco! to odpowiada memu przekonaniu, że pieniądze będą wydane i podatnicy będą musieli płacić. Odpowiedział: Przepraszam pana. mnie zrobiono ministrem, ażebym to przeprowadził. Więc tak tej rzeczy nie mogę stawić. Jest fait accompli ten interes i z tem, jak z wielu innymi zjawiskami w Austrii, liczyć się trzeba. My musimy sobie powiedzieć, co zrobić, ażeby deficyt kolei państwowych więcej nie rósł i dziś jest nato odpowiedź w dwóch punktach.

Raz ażeby administracja była więcej po gospodarsku, a mniej szablonowo i mniej biurokratycznie, a po drugie, tu wracam do dzisiejszej debaty, ażeby kolej była tak wyposażona, jak do porządku administracji potrzebne.

Aby to panom udowodnić, dam przykład, o którym mówił kolega Staruch, ten przykład nie jest dziś tylko we Lwowie samym. Lwów jest stolicą kraju i stało się nieszczęście dla administracji austriackiej, że ruch kolejowy we Lwowie dla administracji austriackiej jest bardzo niedogodny, bo bardzo za wielki.

W Austrii bowiem zdarza się przy kolejach to, że koleje boleją niejednokrotnie, że ruch kolejowy, życie, tętno gospodarze jest za silne. We Lwowie tedy, gdzie ośm kolei z tego miasta wychodzi i przychodzi, dworzec kolejowy frachtowy zupełnie niedostateczny. Nie ma dostatecznych torów kolei, po niemiecku tak zwanych Geleiseanlagen. A jeśli tylko trochę ruch się w kraju wzmaga, to przez Lwów ani pociąg na północ ani na południe ani jak Rusin powiada ani hejta ani wišta wyjechać nie może. Wskutek tego we Lwowie się tamuje cały ruch i dzieje się tak, że jeśli ze stacji wschodniej od Lwowa do zachodniej od Lwowa towar ma pójść, to trwa to czasem 2, 3 lub 5 dni, pociąg musi stać we Lwowie i nie może wyjechać.

Proszę opliczyć administrację publiczną, która ma na frachcie przewozu towarów zarobić, jeśli ona do tego przewozu potrzebuje co najmniej 5 lub nawet 6 dni. Naturalnie że ona traci.

A odwrotnie weźcie interes publiczności. Jeżeli ten, który ma ten towar dostać zamiast za dwa dni, dostaje za sześć, albo zamiast jeden wagon, dostaje naraz 10 wagonów, których wyładować nie jest w stanie, to czy to jest normalnie funkcjonujący interes. Ja twierdę, że nie.

Z czego to wynika? Ponieważ na wszystko były pieniądze, a na lwowski dworzec towarowy pieniędzy nie było. A pieniędzy w ten dworzec włożone przyniosłyby 50%, 20% dlatego ponieważ brak tego dworca sprowadza największe szkody dla administracji.

Szanowni Panowie! Albo inna rzecz. Mówiliście Panowie dzisiaj, że niewolno kasować, znosić pewne pociągi. Mielicie



słuszność, bo w Galicyi specjalnie wszystkie koleje są ogromnie przepelnione. Ale Panowie, czy to Galicya to cała Austria! Teraz są zakusy polityczne, ażeby upaństwowiwszy tak świetnie Nordwestbahn, zaprowadzić między Wiedniem, a Libercem i Reichenbergiem trzy pociągi pospieszne. Czy panowie sądzicie, że tam będą pasażerzy? Samo ministerstwo ma przekonanie, że do tego trzeciego pociągu, który będzie kosztował milion koron rocznie, nie będzie pasażerów. Ale w Austrii nie rozstrzygają momenta realne, tylko osobiste — i zaprowadzi się ten trzeci pociąg. Jeżeli administracya państwowa w Galicyi będzie kasowała przy przepelnionych pociągach pewne pociągi, to działałaby przeciw swemu fiskalnemu interesowi, a taki interes jest naszym interesem, bo nie pan minister płaci deficyt, tylko my!

Ale są inne prowincye, w których ludność jest mniej ruchliwa, w których administracya kolei żelaznych jest nadzwyczajnie drogą, gdzie każdy kilometr kosztuje ośm razy tyle jak w Galicyi, a pasażerów jest 1/10 część, bo to są góry i skały. I tam musi być deficyt.

Ja twierdzę, że gdybyśmy dzisiaj sprawą tą szczerze się przejęli i kraj koleje państwowe po całej cenie kupił i gdyby gospodarowano po ludzku, to nie 4%, ale kraj miałby ogromny dochód ponad te procenta.

Ja twierdzę, że koleje państwowe w Galicyi i Czechach są grubo aktywne, nawet przy nędznej administracyi i wszystkie deficyta krajów alpejskich i innych prowincyi politycznych pokrywają.

Ja twierdzę tedy, że jednym ze środków administracyi państwowej jest nietylko rozumna gospodarka, nietylko wieczne wykonywanie szimlów z Wiednia i dyrekcyi, nietylko głównie ogromna decentralizacya i najszczegółowsza zawisłość w najdrobniejszych szczegółach od komendy z Wiednia

(Brawa).

ale lepsze ukształtowanie — i ja przysięgam przed panami publicznie, że jako poseł kołomyjski starałem się o lepsze połączenie z Kołomyi, czy Stanisławowa, mnie referent powiedział: Masz pan kompletną słuszność, ale ja nie mam lokomotyw, ja mam lokomotywy, które prędzej nie mogą jechać, a innych nie dostanę.

To co powiedziałem o lokomotywach z Maryi Teresy czasów to jest przesada, ale cóż panowie powiedzą o gospodarzu, który nie jest na wyżynie czasu.

Jeżeli referent ministeryalny mówi, że dlatego nie można jechać, ponieważ lokomotywa ma na stacyach za dużo czasu do stracenia i nie ma lokomotyw jakich potrzeba, a za dużo pasażerów, pytam w cztery oczy dyrektorów naszych w Galicyi, czy mają takie lokomotywy, jakie ma w 20 stuleciu sąsiednie państwo pruskie?

I dlatego proszę panów, jeśli to jest prawdą co ja mówię, to wielka część tych niedogodności, o których mówił p. poseł Starzyński i panowie z ruskich obozów i koledzy ze stronnictwa ludowego, w których wszystkie stronnictwa są jednego zdania, będą uchylone, muszą być uchylone, bo to idzie na naszą skórę i na nasz koszt te wszystkie deficyta.

I musi się stać opinią publiczną w całym społeczeństwie i całym kraju, że tak dłużej administracyi państwowej na polu kolejnictwa prowadzić nie można.

Wszystkie szczegóły odnoszące się do wniosków przedstawionych przez pojedynczych kolegów omówimy przy debacie szczegółowej.

Ja sam jako referent na podstawie przeprowadzonej debaty stawiam następujące dodatki we wnioski:

(Czyta):

„Sejm wyraża ubolewanie, że na galicyjskich kolejach istnieje ogromne przepelnienie pociągów osobowych, przede wszystkim w wagonach III klasy, że wagony są w wielkiej części w nadzwyczajnie złym stanie i że takowe, jakoteż budynki stacyjne nie są dostatecznie czysto utrzymane.

Sejm wyraża ubolewanie, że przez brak dostatecznej ilości lokomotyw chyżość pociągów na wielu szlakach galicyjskich jest niedostateczna.

Sejm wyraża ubolewanie, że dworce kolejowe a w szczególności dworce kolejowe towarowe, są torami kolejowymi (Geleis-Anlage) niedostatecznie wyposażone, — przez co normalny ruch pociągów nie może się normalnie odbywać i wzywa się Rząd do uchylenia tego stanu rzeczy przez wybudowanie odpowiednich stacyi kolejowych szczególnie na większych stacyach i ulepszenia tym sposobem odnosnych stosunków.

2. wyposażyć linie galicyjskie przez większą ilość normalnie funkcjonujących lokomotyw.

3. wzywa się Rząd do usunięcia ogromnego przepełnienia pociągów na kolejach galicyjskich przez wstawienie znacniejszego taboru wozów osobowych, szczególnie III klasy i utrzymanie większej czystości na stacyach, jakoteż w pociągach kolejowych.

4. wzywa się Rząd do uchylecia skarg co do nędznego oświetlenia wagonów przedewszystkiem III. klasy

5. dalej wzywa się Rząd, żeby w intensywniejszy sposób przysparzał w najbliższym czasie roboty dla krajowych fabryk maszyn i wagonów i uchylił klęskę bezrobocia w krajowych fabrykach maszyn, — a w szczególności we fabryce w Sanoku.

6. wzywa się Rząd, żeby stosując nową taryfę towarową, uwzględnił niekorzystną koniunkturę i w odpowiedni sposób umożliwił wywóz krajowych produktów tam, gdzie one byłyby przez bezwzględne stosowanie nowej taryfy kolejowej zachwiane, albo zagrożone.

7. Sejm wzywa Rząd, żeby pomny zaniedbań Rządu na polu budowy kolei państwowych w Galicyi i pomny, że zaniedbania te kraj z funduszków budżetu krajowego uchylić nie jest w stanie, w intensywniejszy sposób zajął się budowaniem kolei państwowych w Galicyi, szczególnie w częściach kraju, w których jest brak wszelkiej komunikacji kolejowej.

8. Sejm wzywa Rząd, żeby rozważył które koleje lokalne w Galicyi przy pomocy kraju wybudowane nie mają charakteru kolei lokalnych i wziął pod rozwagę w interesie ogólnego ekonomicznego rozwoju kraju, upaństwowienie takowych i wcielenie takowych do ogólnej sieci kolei państwowych“.

Ponieważ atoli p. kolega Tertil nie przyszedł do głosu, mam zaszczyt w jego zastępstwie postawić rezolucję, która opiewa:

(czyta):

„Wzywa się c. k. Rząd, ażeby zaprowadził ruch pociągów pospiesznych na przestrzeni kolei państwowej Tarnów-Orłów“.

Skończyłem.

(Brawa i oklaski).

**Marszałek.** Przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (czyta):

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. kwietnia 1908 do 30. czerwca 1909 r.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu. (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (czyta):

2. Sejm uważa kwotę, którą podług przedłożenia rządowego Nr. 783 załączników do stenograficznego protokołu Izby poselskiej Rady państwa XIX. sesyi, Rząd zamierza przyczynić się do urzeczywistnienia projektowanej kolei Złoczów-Usznia, za niedostateczną i wzywa Rząd, by zmienił odnośne przedłożenie rządowe tak, żeby kolej ta mogła być urzeczywistniona bez dalszego podwyższenia przyczynienia się kraju.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (czyta):

3. Wzywa się Rząd, by zmienił przedłożenie rządowe Nr. 782 załączników do stenograficznego protokołu Izby poselskiej Rady państwa XIX. sesyi w ten sposób, żeby bez dalszego przyczynienia się funduszu krajowego galicyjskiego, w jak najkrótszym czasie zapewnić umożliwienie wybudowania tej kolei Buczkowice-Lodygowice.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (czyta):

4. Poleca się Wydziałowi krajowemu wypracowanie projektu szczegółowego, na podstawie wyniku odbyć się mającej rewizji trasy dla kolei Rzeszów-Kolbuszowa-Nisko i upoważnia zaliczyć potrzebny fundusz z funduszu krajowego



kolejowego, z zastrzeżeniem zwrotu zaliczonego kapitału z ustanowić się mającego przysłego funduszu budowy tej kolei.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta.

**P. ks. Stojałowski.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Stojałowski.

**P. Stojałowski.** Wysoki Sejmie!

Witam z radością, że sprawa tej kolei Rzeszów-Kolbuszowa-Nisko tak daleko dojrzała, że się ma odbyć wypracowanie projektu szczegółowego.

Muszę jednakże zauważyć, że projekt tej kolei był później przedłożony, aniżeli projekt budowy kolei Bochnia-Wiśnicz-Limanowa.

Mimo to nie widzę w tym wniosku żadnego wezwania, aby Wydział krajowy poczynił jakieś przygotowania, by ta kolej mogła wejść w życie.

Ten szmat kraju właśnie od Bochni do Limanowy, jak już samo sprawozdanie Wydziału krajowego stwierdza, jest bardzo ważny i kolej w tej części kraju jest bardzo potrzebna.

Sprawozdanie Wydziału krajowego wyraźnie zaznacza, że przez to połączenie dwa miasta, Bochnia i Limanowa zostałyby zbliżone.

W Bochni są saliny a w Limanowej ma być największa rafinerya w kraju.

Nie chcę stawiać żadnych rezolucyj, ale biuro kolejowemu jak najgoręcej polecam tę sprawę, aby się starało doprowadzić do jakiegoś porozumienia pomiędzy tymi powiatami, ażeby przyszło do zgody między stronami, które się o tę kolej starają i ażeby ta kolej narzeczcie weszła w takie stadyum, byśmy mogli w parlamencie żądać, ażeby rząd wciągnął tę kolej w sieć kolei lokalnych.

Bo jak dziś ta sprawa stoi, nie zrobić nie możemy, bo nam powiedzą: nie ma projektu ani żadnych przygotowań i nie począć nie możemy.

Muszę jeszcze podnieść, że nie widzę żadnego uzasadnienia w twierdzeniu sprawozdania Wydziału krajowego, że rentowność tej linii byłaby bardzo marna.

Zwrócę tylko uwagę na to, że się to bardzo często u nas mówi: a, ta kolej będzie marna a potem się okazuje, że na wszystkich kolejach jest przepełnienie.

Nie wierzę też w to, co tu p. sprawozdawca powtarzał za rządem, że na pociągach osobowych nie ma żadnego zarobku.

Co do kolei galicyjskich, to ludzie jeżdżą jak śledzie w beczce ściśnieni.

Ja przekonany jestem, że na pociągach osobowych rząd ma kolosalny zarobek.

Być może, że niektóre luksusowe pociągi pospieszne się nie opłacają, zwłaszcza, że bilety roczne ułatwiają rozmaitym panom jazdę, którzyby mogli płacić za cały bilet.

Nie mówię o kartach poselskich, ale o kartach tych panów reiserów, którzy ciągle jeżdżą, dużo spekulują, dużo zarabiają a najmniej płacą.

To jest wymyślone rzeczywiście chyba tylko dla takich panów spekulantów, którzy nic nie płacą. Jeżeli więc tu p. sprawozdawca powiedział, że rząd dlatego 4 klasy nie zaprowadza, ponieważ są u nas pociągi robotnicze, to przecież podsuwam p. sprawozdawcy łatwą odpowiedź co do galicyjskich stosunków, że u nas te pociągi robotnicze są tylko praktykowane tam, gdzie są większe centra robotnicze n. p. w Białej a także w części i w chrzanowskim powiecie a wszyscy inni nasi robotnicy, którzy jadą na zarobki w środku Galicyi, ci nie jeżdżą za tymi biletami.

(**P. Tertil.** Legitymacye robotnicze).

Tak, ale oni bardzo rzadko z tych legitymacyi korzystają, bo jeżdżą mniejszymi grupkami. Dlatego to dla nich nie jest żadną korzyścią.

Na tych uwagach, które właściwie do 4. punktu ściśle nie należą, kończę i zwracam się bez stawiania poprawki lub rezolucyi do biura kolejowego, ażeby też raczyło na przyszły rok z czemś dokładniejszym, bardziej szczegółowym przyjść co do trasy Bochnia-Limanowa, która jest bardzo ważną i pilną, gdzie ludność na długie przestrzenie jest zupełnie pozbawiona ułatwień jakie daje kolej.

**Marszałek.** Czy żąda jeszcze kto głosu?

**P. Doliński.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Czy Szan. poseł żąda głosu do §. 4.?

**P. Doński.** Zażądałem głosu, bo kolej Brzozów Rymanów następuje w

sprawozdaniu zaraz po kolei Rzeszów-Nisko, ale we wnioskach komisji nie znalazła wyrazu.

**Marszałek.** Jeżeli Szan. poseł chce postawić co do tej kolei jaki wniosek, to proszę mi go dać na piśmie a ja po skończeniu wniosków komisji otworzę nad nim osobną rozprawę.

Czy żąda jeszcze kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania nad wnioskiem 4. komisji. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

Sejm uznaje kolej Kołomyja-Kosów-Kuty-Uścierzyki za użyteczną i potrzebną w interesie kraju.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. **Myroniuk-Zajaczuk.** Proszu o hołos.

**Marszałek.** Głos ma p. Myroniuk-Zajaczuk.

P. **Myroniuk-Zajaczuk.** Wysokij Soj-me!

Do specjalnocy rezolucji 5. i 6. ja naroczno zapysaw sia dla toho, szczo ja ne mih połuczty hołosu w zahalnij dy skusji, kotra sia skinczyła pered obidom z pryczyny spiznenoho času i mnoho zapysanych hospodyniw do zahalnosty JE. p. Marszałok zarjadyw zahalnist i ja z hołosu widpaw, de ja mih sze szyršwe skazaty, tak jak i ja selanyw widczuwaw wełyki i mnohi krywdy po stononi selaństwa, robitnyctwa i studenyczestwa i mnohych inszych.

Pry spacialnosty tych 2 rezolucji toje sia pozostaje. Ne možu o tim bil-sze howoryty łysz, szczo tyczyt sia pred-metu rezolucji 5. i 6.

Ti 2 rezolucji wykazujut, szczo komisja kolijowa pryniała i uznała za ważnist budowy żeliznyci Kołomyja-Kosiw, Kutu, Uscierzyki, w kincy komisja tak hłuboko uznała za ważnist toj żeliznyci, szczo pryniała po wozmožnosty i wo wsij miri i predśawłaje Wys. Sojmowy do uzhladnienia toho ważnoho diła i pry-poroczenia centralnomu prawytelstwu zhladno ministerstwu żeliznyć, szczo taja linia buła pobudowana jako żelizny-cia derżawna a ni jako lokalna — a to z tych zhladiw, szczo koniecznist wyma-haje żeliznyci ruchu hirsokoho i Pokutia tym bilsze, szczo tam, jak wže buło mno-

ho skazane w mynuwszosty poczyten-nym hospodynom p. Traczom, de i pred-łożenie stawław i w komisji żeliznyczij staraw sia wsimy syłamy szczo toj nar-od hirsokij sylno terpyt bez počuczenia żeliznyczoho a widdałenyj win je i majže widtiatyj wid świta.

I tam w horach je majetky, bohac-twa i pidzemni i powerchni, je saliny, je ropy naftowi, je kamiń i materiał bu-dowlanyj i opałowyj, a w kincy promyšł huculskij, na kotyj toj narid hirsokij syłuje sia z tiažkoju i hirkoju bidoju i i nosyt po chreptach tych zwirjat, konej swoich huculskych i na swoich płeczach aż do Kołomyji i na Podile.

Je tam promyšł derewłanyj i pro-dukta owoczewi i mołoczarski. Musymo zwernuty uwahu na toje, szczo toj hir-sokij narod po najbilszij czasty żyje łysz z takich produktiw i promyšliw, bo ze-mła u neho neurożajna, ne daje chliba.

Tož taka żeliznycia, do kotroj sia prychyłła komisja żeliznyca i pryporu-czyła Wys. Sojmowy do porozuminia sia stysłoho i koniecznoho z c. k. prawytel-stwom, szczo by wona buła pobudowana jako żeliznycia derżawna ni jako lokalna, to je duže potribnym duže koniecznym i słusnym. W toj sposib bude toje ułek-szeniem dla toho naroda dla prybutia i widbutia jeho potreb, bude win maw widbut na swoji produkta na Podile a z widsy bude mih braty chlib i inszi po-treby. Tož ważna tak riez, szczo kone-czne ne łysz o nej dbaty ale jak naj-skorsze do nej sia wziaty i pobudowaty siu żeliznyciu, szczo by prykrosty tomu narodowy usunuty i zaminyty w lipszist

Ważnym je takož, jesly centralne prawytelstwo zhladno ministerstwo želi-znyć prychyłyt sia do toho, pryjme siu żeliznyciu jako derżawnu i woźme sia do budowy, szczo by Wys. c. k. prawytel-stwo ne pomynuło Jabłonowa szczo do budowy stacji, kotroj teperisznij wymir lokalnyj, o kotrim ja sam znaju, bo ja se baczyw, ne wyznaczyw i wymiryw w seli Stopczatowi.

Prawda, szczo ono jest na linii pro-stij, ale treba zwernuty uwahu, szczo łyszaje sia szczo 2 km do mistoczka Ja-błonowa, de je najbilszij zbut z rižnymy materyjalamy. kaminiamy i td. Je to mi-sto, kotre potrebuje wsiaka uprawu i do-prawu towarowu. Otžež proszu, szczo by ta stacja ne buła budowana w Stopczatowi, ale w Jabłonowi, hde taka pryno-



sylaby i mistowy i narodowy i torhovelnomu ruchowy wełykyj chosen, a ne mynało jeho jak jakieś ne prystupne misce, bo to je misce duże prystupne, i wyhidne, a ne ponesenoby bilszych kossziw, bo budowanoby dalsze na bik o 2 km., szczo pry tak ważnim dili nemaje nijakoho znaczenia. Ja zi swojij storony horjaczno pryhyłaju sia do toho predloženia komisiji kolijowoj, popyraju jeho i budu za tym hołosuwaty, szczo by jak najskorsze była widdana w ruki prawytelstwa i pryniata czerez prawytelstwo do rozpoczattia ta budowa.

W kincy tilky zwertaju uwahu na šlidujucznu riez. Jesły zacne sia buduwały to pewno budut powtoreni pomiry novi, jako prawytelstwenni, otžež zwertaju uwahu, szczo by toj pomir widbuwaw sia na liniji Kołomyja-Jabłoniw jak najstyslijsze i umirkuwanijsze, a to dlatoho, szczo na tij linii sut hrunta taki, za kotri platyt sia nyny 2.000 guldeniw i bilšze za oden morh, a szczo by ne buw tak зробlenyj, jak lokalnyj pomir, kotryj potjahnuw swoji wymiry posered sich najdorozšyich hruntiw, pomiž wodoju a hostyńciem deržawnym, pomiž chatamy tak szczo koždyj hrunt zistaw peretiatyj w poperek i nema ani oducho ciłoho kawałka ani morha hruntu, szczo by ta želiznycia jichała po wzdowž, a toj hospodar aby mił sia perenesty abo kupyty tam, hde je inszyj ciłyj kawałok. Tiji hrunta pomiž wodoju Luczku a hostyńciem deržawnym połyszajut sia ciłkom bez wartości. Želiznycia ne može zabraty ciłoho hruntu, bo bere lysz stilko, skilko jeji hruntu potribno, pozistajut, szczo tak skažu, hrjadky po odnij i po druhij storoni.

Z tymy hrjadkamy ne maje hospodar nijakoho žytia, bo ne može jeho skopaty, ani wyoraty, bo ne ma de pluhom i chudoboju wykruyty na tim kawałku. Nawit prodaty jeho ne može, bo nichto ne chce takoho kawałka hruntu kupyty.

Želaty otžež bułoby, szczo by toj wymir prawytelstwa pijszow krajom czy to pry hostyńcu deržawnym, a jak by to, czerez budynku buło nemožlywe, to krajom wid wody Luczky, tam ny hrožyloby nijakie nebezpečenstwo, bo tam buwby do linii wełykyj prostor zazinku kamenystoho do hruntu i možna sia zabezpeczyty, a ridko do tohoby dijszło, szczo szczoś mohłaby Luczka t. j. rika želiznyci zaszkodeyty.

Ale czy tam, czy tut' toby buło najłudsze, szczo by linija iszła krajem, a szczo by seređynu hruntiw ne peretynała.

Zwertaju uwahu jesły do toho dijde, szczo by tomu narodowy, de najbilši i chliborobni hrunta, ne robyty prykrosty, ale szczo by ta želiznycia była pobudowana, jak najskorsze dla pidnesenia hirskoho ruchu bez prykrosty dla tamoznoji narodnosti

Zajawłaju, szczo budu hołosuwaty za tim i proszu, szczo by do toho pryhoworu z prawytelstwom w sprawi budowy toj želiznyci jak najskorsze dijszło.

**Marszałek.** Czy žąda kto jeszcze głosu? (*Nikt*). Gdy nikt nie žąda głosu rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Koliszer.** Zrzekam się głosu.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje wniosek 5 ty komisji, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Przystępujemy do wniosku 6-tego. Proszę p. sprawozdawcy o odczytanie.

Sprawozdawca p. **Koliszer** (*czyta*):

6. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby przystąpił do budowy kolei Kołomyja-Kosów-Kuty Uścieryki jako państwowej ze względu na jej ogólne znaczenie i umieścił powyższą kolej na jednym ze najbliższych przedłożeń budowy kolei-przyczem wyraża Sejm przekonanie, że jednostronne połączenie Kosowa z Kutami jest dla interesu kraju nie požądane. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby w tym celu przeprowadził z c. k. Rządem odpowiednie układy.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy žąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie žąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje odczytany poprzednio przez p. sprawozdawcę wniosek 6 ty komisji, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Proszę p. sprawozdawcy o odczytanie wniosku 7 komisji.

Sprawozdawca p. **Koliszer** (*czyta*):

7. Wzywa się Rząd do poparcia regularnego ruchu automobilowego na przetrzeni Lisko-Baligród.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

**P. A. Staruch.** Proszu o hołos.

**Marszałek.** Głos ma p. A. Staruch.

**P. Antoni Staruch.**

Pry punkti 7 baczymo rezolucju wzywajucz u prawytelstwo do popyrania regularnoho ruchu automobilnoho na prostori Łysko-Bałyhrod.

To szcze za mało i zany m to przyjde, bude doteperisznj stan trewaty szcze dowhyj czas. Tam jest towarystwo dla toho ruchu, ale ne jest w syli jeho prowadyty jak należyt, bo jest bidne i ne maje fondiw. Mynuwszoho roku wnesło ono do Sojmu petycju w tym naprijami, szczyby prawytelstwo pereniało jeho na swij koszt. Otże dla pidnesenia okołyci i dla nasełenia tamosznoho toj ruch automobilewyj jest potribnyj, poneże stacja do neji jest duże widdalena, zwyczajna komunikacyja do neji jest duże pidła, a w mistoczku Bałyhrod widbuwajut sia wełyki jarmarky, na kotri zjiżdżajut sia kupci, kotri czasom ne możut sia do mistoczka distaty. Bułoby wełykoju pidporoju na tim towarystwi, jakby ono mohło toj ruch w widpowid sposib westy ale ono jest za bidne.

Dlatoho ja stawłaju poprawku dodatkovu:

„Wzywaje sia prawytelstwo, szczyby pereniało na swij koszt regularnyj ruch automobilewyj na prostreni Lisko-Baligród“.

**Marszałek.** Kto popiera tę poprawkę zechce rękę podnieść. (*Dostateczna liczba*). Jest poparta. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer.**

Rzecz, którą poruszył poprzedni p. mowca jest ze względów zasadniczych nadzwyczajnie ważną. Konstatuję mianowicie fakt, że gdy za pieniądze publiczne, za pieniądze podatkowe w alpejskich prowincjach z wielkim nakładem kosztów i z wielkim nakładem deficytu ministryum handlu urządzają rutę pocztową automobilową, w Galicyi ani jednej takiej ruty nie ma.

I dlatego proszę p. kolegę A. Starucha, ażeby wpłynął na swoich sojuszników w Wiedniu, iżby całą tę robotę targowania się z ministerstwami nietylko na

nas wkładali, ale ażeby w tych sprawach i razem z nami działali.

(*Brawa*).

A jeżeli będziemy dysponować 30-tu głosami więcej, to więcej wytargujemy.

Niema wątpliwości, że w rezolucyi komisji jest i myśl wniosku p. A. Starucha objęta — a mianowicie rezolucya opiewa.

„Wzywa się Rząd do poparcia regularnego ruchu automobilowego na przestrzeni Lisko-Baligród“ — to znaczy, jeżeli z prywatnej inicjatywy, przy ewentualnej pomocy Rządu i za zgodą Sejmu nie nastąpi to, ażeby przynajmniej na tej rucie zrobić porządek, i ażeby chociażby na tej linii próbowano wprowadzić ruch automobilowy.

Zupełnie podzielam życzenie wyrażone przez poprzedniego mowcę, sądząc jednak, że Wydział krajowy uzupełniając tę rezolucję komisji (a myślę, że Wydział krajowy nie napisze jej w dwóch wierszach) poprze ją należycie in merito, i że niebawem na linii Lisko-Baligród ale i na innych drogach w kraju, automobilowy ruch pocztowy wprowadzony zostanie.

Sądzę, że rezolucya proponowana przez komisję jest zupełnie wystarczającą.

**Marszałek.** Przy punkcie 7. proponuje komisya:

(*czyta*):

„Wzywa się Rząd do poparcia regularnego ruchu automobilowego na przestrzeni Lisko-Baligród“.

Do tego punktu postawił p. Ant. Staruch poprawkę, aby w miejsce wniosku 7. komisji punkt 7 opiewał:

(*czyta*):

„Wzywa się c. k. Rząd, aby objął na swój rachunek regularny ruch automobilowy na przestrzeni Lisko-Baligród“.

Podam naprzód do głosowania poprawkę p. A. Starucha, a gdyby nie uzyskała większości, wniosek komisji.

Kto przyjmuje poprawkę w brzmieniu proponowanem przez p. Ant. Starucha, poprzednio przezemnie odczytaną, zechce rękę podnieść. (*Mniejszość*). Wniosek upadł.

Kto przyjmuje wniosek 7. w brzmie-



niu proponowanym przez komisję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

8. Kolej lokalną z Żółkwi do Krystynopola uważa się ze względu na ogólne interesa kraju za potrzebną i pożyteczną i upoważnia się Wydział krajowy do zrobienia projektu generalnego i zaliczkowania kosztów na ten cel z funduszu krajowego kolejowego.

**Marszałek**. Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

9. Przedłożenie rządowe Nr. 783 złączników do stenograficznego protokołu Izby poselskiej Rady Państwa XIX. sesyi, co do zabezpieczenia budowy niektórych kolei żelaznych nie uwzględnia żywotnego interesu kraju co do rozszerzenia kolei żelaznych i jest w stosunku do innych krajów koronnych wielce dla Galicji krzywdzące. Sejm wzywa tedy Rząd do poprawienia tego przedłożenia przez zabezpieczenie dalszych szlaków kolei przy pomocy państwa w najbliższym czasie.

**Marszałek**. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

10. Sejm wzywa c. k. Rząd, by wdrożył we właściwej drodze starania o to, by linie Lwów-Belzec-Tomaszów, oraz Kraków-Kocmyrzów, dalej Dębica-Nadbrzezie, Lwów-Stojanów otrzymały jak najrychlej przedłużenia na terytorium państwa rosyjskiego.

**Marszałek**. Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

11. Wzywa się Wydział krajowy, aby kontrolę aktywno-techniczną prowadził na kolejach lokalnych tak samo,

jak prowadzi kontrolę techniczno-rachunkową.

**Marszałek**. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Przystępujemy do rezolucyj dodatkowych, proponowanych przez komisję:

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

„Sejm wyraża ubolewanie, że na galicyjskich kolejach istnieje ogromne przepełnienie pociągów osobowych, przede wszystkim w wagonach III. klasy, że wagony są w wielkiej części w nadzwyczajnie złym stanie i że takowe, jakoteż budynki stacyjne nie są dostatecznie czy-  
sto utrzymane.

Sejm wyraża ubolewanie, że przez brak dostatecznej ilości lokomotyw, chyżość pociągów na wielu szlakach galicyjskich jest niedostateczna.

Sejm wyraża ubolewanie, że dworce kolejowe a w szczególności dworce kolejowe towarowe, są torami kolejowemi (Geleis Anlage) niedostatecznie wyposażone, — przez co normalny ruch pociągów nie może się normalnie odbywać i wzywa się Rząd do uchylenia tego stanu rzeczy przez wybudowanie odpowiednich stacji kolejowych, szczególnie na większych stacjach i ulepszenia tym sposobem odnośnych stosunków“.

**Marszałek**. Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

2) „wyposażyc linie galicyjskie przez większą ilość normalnie funkcjonujących lokomotyw“.

**Marszałek**. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

3) „wzywa się Rząd do usunięcia ogromnego przepełnienia pociągów na kolejach galicyjskich przez wstawienie znaczniejszego taboru wozów osobowych,

szczególnie III klasie utrzymanie większej czystości na stacyach, jakoteż pociągach kolejowych“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

4) „wzywa się Rząd do uchylecia skarg co do nędznego oświetlenia wagonów, przedewszystkiem III. klasy“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

5) „dalej wzywa się Rząd, żeby w intensywniejszy sposób przysparzał w najbliższym czasie roboty dla krajowych fabryk maszyn i wagonów i uchylił klęskę bezrobocia w krajowych fabrykach maszyn, a w szczególności we fabryce w Sanoku“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

6) „wzywa się Rząd, żeby stosując nową taryfę towarową, uwzględnił niekorzystną konjunkturę i w odpowiedni sposób umożliwił wywóz krajowych produktów, tam gdzie one były przez bezwzględne stosowanie nowej taryfy kolejowej zachwiane albo zagrożone“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

7) „Sejm wzywa Rząd, żeby pomny zaniedbań Rządu na polu budowy kolei państwowych w Galicyi i pomny, że zaniedbania te kraj z funduszków budżetu krajowego uchylić nie jest w stanie, w intensywniejszy sposób zajął się budowaniem kolei państwowych w Galicyi, szczególnie w częściach kraju, w których

jest brak wszelkiej komunikacji kolejowej.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

8) „Sejm wzywa Rząd, żeby rozważył, które koleje lokalne w Galicyi przy pomocy kraju wybudowane, nie mają charakteru kolei lokalnych i wziął pod rozwagę w interesie ogólnego ekonomicznego rozwoju kraju, upaństwowienie takowych i wcielenie takowych do ogólnej sieci kolei państwowych“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Jest jeszcze rezolucya p. Tertila.

Sprawozdawca p. **Kolischer** (*czyta*):

„Wzywa się c. k. Rząd, ażeby zaprowadził ruch pociągów pospiesznych na przesterzeni kolei państwowej Tarnów-Orłów“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

To już jest 21 rezolucya!

Jest jeszcze rezolucya p. T. Starucha co do zniżenia cen jazdy na kolejach. Rezolucya opiewa:

(*czyta*):

„Wzywa się c. k. Rząd, aby wydał zarządzenia celem przyzuania uczniom szkół średnich i studentom szkół wyższych, stałego opustu połowy cen jazdy na kolejach państwowych“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. sprawawca ma głos.

Sprawozdawca p. **Kolischer**.

Rezolucya ta jest wielce praktyczną. Jeśli się daje bilety uczniom jadącym do szkół, lub wracającym na ferye, uczniom



szkół średnich i akademikom — to jest to wszędzie ogólnie przyjętą regułą.

W żadnym normalnym społeczeństwie nie potrzeba specjalnie o to podawać.

W administracji nie tak ściśle biurokratycznej jak n. p. pruskiej, byłaby to rzecz zupełnie wykluczona, że w każdym wypadku potrzeba podawać osobno o zniżki kolejowe dla studentów.

Ale — my żyjemy w Austrii i mamy do czynienia z zasadą: *über die Personen und Gepäcks-tarif*“.

Tego postanowienia co do kart dla studentów, mianowicie co do jazdy tam i napowrót, u nas dotąd niema, i musiałoby być dopiero dodatkowo skonstruowane.

A to jest w Austrii wielka rzecz!

Wniosek sam jest mi wielce sympatyczny i proponuję: Wysoki Sejm raczy odstąpić ten wniosek Wydziałowi krajowemu do możliwie przychylnego traktowania.

**Marszałek.** P. Sprawozdawca proponuje, aby ten wniosek odesłano do Wydziału krajowego do możliwie przychylnego traktowania. Kto ten wniosek przyjmuje, zechce rękę podnieść (*Większość*) Jest przyjęty.

Dalej następuje rezolucya p. T. Starucha, która opiewa (*czyta*):

„Wzywa się c. k. Rząd, by zniżkę dla przejazdu robotników do robót, istniejącą dotychczas dla partyi robotników z 10 ludzi, rozszerzył na partye, złożone z 5 ludzi“.

Rozprawa otwarta.

Czy żąda kto głosu?

P. Makuch. Proszu o hołos.

**Marszałek.** Głos ma p. Mahuch.

P. Makuch Wysoka Pałato!

Zwistno Panam, szczo administracja prawytelstwenna robyt taki kolosalni trudnosity robitnykam w uzyskaniu polowy ciny jizdy, szczo robitnyky majze nijakoj korysty ne majut z toho prypysu.

Najważniejsza perepona jest w tim, szczo starostwa ne pouczejut naczalnykiw hromad, by wydawalay robitnykam knyżoczky robitnyczy a ne knyżoczky służbowi.

Administracja kolijowa tryduje sia

stysło zasady, szczo łysz na knyżoczky robitnyczy można wydawaty znyżki, a ne na knyżoczki służbowi.

To odna riez, a teper druha.

Duże czasto trafłaje sia, szczo partja z 10 robitnykiw ne maje roboty, ale jest robota dla menszoy partyi prymirom dla 5—6 abo 8 robitnykiw.

Z toj przyczyny partja mensza jak 10 robitnykiw ne może udawaty sia na robotu po znyżenoy cini ale wsi musiat platyty ciu cinu jizdy.

Ja sam mawjem masa takich słuczajiw, hde jesły dibrało sia łysz 7 abo 8 robitnykiw platyły za 10, szczo tym sposobom uzyskaly jaku taku znyżku.

To jest po prostu skandal, szczo tym z tych najbidniejszych ludziach kolij tak zarabłala.

Dumaju, szczo obowiazkom uaszym jest uchwałyty rezolucju, szczo koždyj robitnyk, jesły wykaże sia dokokumentamy szczo jide na robotu, powyuen maty znyżku.

Preciń jesły na miscy ne ma roboty, treba tomu czolowikowy ulekszyty poszukanie sobi praci a tymczasom administracja kolijowa straszni robyt trudnosity.

A teper jakie jest traktowanie tych bidnych robitnykiw po żeliznyciach?

Proszu pity prymirom do Stanisława i przyhlanuty sia. Po porostu, jak chudobu pakuje sia po 50 abo i po 100 do odnoho wagonu tak szczo nawet ruszyty sia ne można.

Dumaju otież szczo minimalne jest żądanie, szczo partya z 5 robitnykiw mała znyżku i dlatego proszu o pryniatie toj rezolucji.

(*Oklaski.*)

P. Stojałowski. Proszę o głos.

**Marszałek** Głos ma p. Stojałowski.

P. Stojałowski. Wysoki Sejmie!

Żądanie to jest rzeczywiście uzasadnione, a osobliwie jeżeli tu w Galicyi środkowej i zachodniej panują takie stosunki, że się nie wydaje robotnikom legitymacyi robotniczych.

To jest rzeczywiście rzecz szkodliwa i krzywdząca robotników

Na zachodzie kraju w powiecie bialskim, chrzanowskim robotnicy dostają karty robotnicze i za tą kartą robotniczą, gdy przyjdzie na kolej i wykaże się nią,

to choćby był tylko sam jeden otrzymuje zniżenie kolejowe i płaci cenę robotniczą.

Dlatego zdaje mi się bardzo łatwo będzie uzyskać u rządu to zniżenie, a chodzi tylko o to, aby tu na wschodzie zaprowadzić jakieś zachodnio europejskie stosunki, aby nie utrudniać wydawanie tych legitymacyi robotniczych.

Rząd, jak słyszeliśmy u ust p. Sprawozdawcy, odmowę zaprowadzenia czwartej klasy motywuje tem, że robotnicy i tak mają ceny zniżone.

Więc krzywdzi się robotników jeżeli nie poucza się ich o tej zniżce a ponadto jeżeli się im nie wydaje legitymacyi robotniczych.

Dlatego nie tyle do Rządu apelować należy, ale jakoś stosunki zreformować, by robotnikom wydawano legitymacye robotnicze, a wtedy robotnik choćby sam jeden jechał, mógłby mieć zniżoną cenę jazdy.

**Marszałek.** Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa zamknięta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer.** Wysoki Sejmie!

Rzecz ta jest nadzwyczajnej wagi i wymaga wyjaśnienia.

Podług taryfy osobowej obowiązującej od 1. stycznia 1910 na stronie 54 jest przedewszystkiem ten wypadek opisany, o którym mówił szan. p. ks. Stojałowski.

A mianowicie robotnik to jest ten, kto jest wyposażony legitymacją bez stempla po myśli § 12 ustawy z 19 lipca 1902 ma prawo odbyć podróż po znacznie zniżonej taryfie, taryfie niższej aniżeli połowa kosztów, bo stempla nie ma. Ale odnosi się to do odległości 100 kilometrów.

Jeżeli więc robotnik udaje się w podróż nie dalszą jak 100 kilometrów, wówczas nie potrzeba mu żadnego towarzysztwa, jeżeli tylko ma przy sobie legitymację robotniczą, kolej musi go zawieść do 100 kilometrów po zniżonej taryfie, która wynosi nawet mniej, aniżeli połowa ceny jazdy, bo odciągnawszy od tej połowy wszystkie stempla, które już są zawarte w tej taryfie otrzymuje się dalszą zniżkę około 10%.

Weźmy przykład. Przy 100 kilometrach kosztuje obecnie bilet III. klasy 3 K 50 hl. bilet zaś robotniczy do 100 kilometrów kosztuje tylko 1 K 56 hl. choćby robotnik nawet sam jechał.

Ten wypadek odnosi się atoli do bliższego rejonu, to znaczy do odległości nie większej aniżeli 100 kilometrów.

O tem trzeba prosię Panów w pismach ludowych ludność pouczyć, trzeba jej to wytłumaczyć, a wtedy takich nadużyć nie będzie.

(**Głosy.** Ludność już wie o tem.)

Jeżeli atoli robotnik jedzie dalej aniżeli 100 kilometrów, to znaczy że jest to robotnik emigracyjny, wtedy taryfa na stronie 56 wymaga partyi, złożonej z 10 robotników.

Żądanie p. Starucha jest mojem zdaniem zwłaszcza w naszych galicyjskich stosunkach zupełnie uzasadnione.

Musiałbym chyba powtórzyć tu moję p. Starucha i powtórzyć znane szczególności o ogromnych przestrzeniach i rozległości powiatów, o braku komunikacji, o braku asocjacji i t. d. i t. d., które stwarzają to, że trudno zebrać naraz 10 robotników, a faktorzy więcej na tem zarobili, aniżeli by cała oszczędność wynosiła.

Dlatego jestem zdania, że możemy rezolucję p. Starucha co do tych przestrzeni ponad 100 kilometrów przyjąć i dlatego upraszam:

Wysoki Sejm raczy za rezolucją p. Starucha głosować.

(*Brawa i oklaski*).

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje rezolucję p. T. Starucha przyjętą przez p. Sprawozdawcę, raczy rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

(*Huczne brawa i oklaski*).

Następuje rezolucya p. Witosa, która opiewa:

(*czyta*)

„Wzywa się ck. Rząd, ażeby w sposób właściwy spowodował w jak najkrótszym czasie otworzenie przystanku kolejowego dla ruchu towarowego i osobowego we Woli rzędzińskiej“.

Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa zamknięta. Przystępu-



jemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje rezolucja p. Starzyńskiego, która opiewa:

(*Czyta*)

„Sejm wzywa ck. Rząd, ażeby nie zwlekał dalej z konieczną przebudową dworca towarowego we Lwowie i z wyznaczeniem środków pieniężnych, koniecznych dla utrzymania ruchu kolejowego na liniach położonych w obrębie Dyrekcji lwowskiej w należytych staniach“.

Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*.) Jest przyjęta.

Następują rezolucje p. Skołyśzowskiego.

Pierwsza z nich brzmi:

(*czyta*).

„Wzywa się ck. Rząd, aby w Królestwie Galicji i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim ilości pociągów osobowych i pospiesznych nie zmniejszał, a to ze względu na znaczny ruch osobowy i znaczną rentowność tych kolei“.

Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje druga rezolucja p. Skołyśzowskiego:

(*czyta*):

„Wzywa się ck. Rząd, aby budynki na stacjach kolejowych, oraz wagony kolejowe utrzymywał w lepszym stanie i większym porządku“.

Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*) Jest przyjęta.

Następuje trzeci wniosek p. Skołyśzowskiego:

(*czyta*)

„Wzywa się ck. Rząd o poczynienie skutecznych kroków w celu pomnożenia ilości wagonów III. kl. na wszystkich li-

niach kolejowych Królestwa Galicji i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim w miesiącach lutym, marcu i kwietniu, t. j. w czasie wychodźstwa robotników galicyjskich na roboty sezonowe do Prus, oraz w miesiącach października, listopada i grudniu, t. j. w czasie powrotu robotników z robót sezonowych“.

Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*) Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*) Jest przyjęty.

Następuje czwarty wniosek p. Skołyśzowskiego:

(*czyta*)

„Wzywa się ck. Rząd, aby przy wszystkich pociągach osobowych na wszystkich liniach kolejowych Królestwa Galicji wraz z W. Ks. Krakowskim zaprowadził IV. kl. jazdy“.

**Marszałek** Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*.) Jest przyjęty.

Następują rezolucje p. Lewickiego. Pierwsza z nich brzmi:

(*czyta*)

„Wzywa się ck. Rząd, aby wziął pod rozwagę budowę kolei Tłumacz-Horodenka i Kołomyja-Żabie“.

Rozprawa otwarta. Do tej rezolucji zapisał się do głosu p. Lewicki. Udzielam mu głosu.

**P. Lewicki.** Wysokij Sojme!

Otseju rezolucyjeju, kotru ja postawym, choczu zwernuty uwahu Prawytelstwa na koniecznu potrebu budowy nowych żeliznyć u schidnij Hałyczyni i to w okołyciach, de brak żeliznyć lokalnych daje sia duże wiedzuwaty.

Chto łysz podywyt sia na kartu Hałyczyni i ohlane prostir, jakyj diłyt misto Towmacz a widtak Horodenku toj zobaczyt, szczo ciłyj toj kut zemli je zowsim wid świta widbytyj, ne maje meży soboju komunikacyji bezposerednij a chto chce distatyś w tii storony, musyt nakoło duże dałeku i kosztownu podoroż widbuwaty tak szczo tamoczne naselenie rik riczno pidnosyt duże oprawdani domahania, szczo aby tam raz ruch uprawylnyty i szczo aby sit żeliznyca peretiała toti powity polityczni.

Chto takoz znaje storony kołomyjski, musyt przyznaty, szczo miscewist Żabioho je widtjata zadla braku wsilakij komunikacyji wid Kołomyji, szczo dostup bezposerednyj je do neji nemożlywyj a dostup takyj buwby riczeju duże wskazanoju.

Zwertaju pro to uwahu na si obstawyny, jaki w tych storonach panujut, to je na koniecznu potrebu prawylnoi komunikacyji żeliznyczozji i proszu o uchwałenie sej rezolucyji, jakoju wzywaje sia Prawytelstwo, szczooby wziało pid rozważu potrebu budowy żeliznyci na linii Towmacz - Horodenka i Kołomyja - Żabie.

**Marszałek.** Czy żada kto jeszcze głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żada, rozprawa zamknięta, głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer.** Zrzekam się głosu.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucyę p. Lewickiego, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje druga rezolucya p. Lewickiego.

(*czyta*):

„Wzywa się c. k. Rząd, aby do słyżby przy kolejach przyjmował kandydatów bez względu na narodowość — traktując na równi Polaków i Rusinów.“

Rozprawa otwarta. Do głosu zapisał się p. Lewicki, udzielam mu głosu.

**P. Lewicki.** Wysokyj Sojme!

Otsia rezolucja bułaby zowsim zlysznoju w normalnych obstawynach, odnak na żal w teperisznych obstawynach jawlajes riczeju koniecznoju, koły tut wże druhyj rik pidnosymo naszi zażalinia protyw traktowaniu nas iz storony orhaniw żeliznychych, to se maje hołownu przyczynu w tim, szczo personal żeliznyczozj ne znaje jazyka ruskoho a tym samym z tij przyczyny hołowno dopuskaje sia czasto nadużył suprotyw naselenia naszoho ruskoho.

Dalsze w poślidnych czasach pidnoszeno z mnohych storin żali i z toi przyczyny, szczo administracja żeliznyczoz ne rado przyjmaje a nawet czasto husto bez przyczyny ne chce przyjmowaty osib narodnocy ruskij do służby mymo wsiakij kwalifikacyji i to ne lysz na stanowyska wysszi, ałe nawet na nysszi i najnysszi

a nawet i robitnykiw zwyczajno ne chce przyjmaty. Otże robyt trudnocy nemożlywi z przyczyny jakochoś antagonizmu nacjonalnoho, kotryj tut w uprawi żeliznyć ne powynen maty miścia.

Aby daty wyraz semu, szczo przy nymaniu kandydatiw do służby żeliznyczozji lysz kwalifikacyja powynna maty riszajuczozj wpływ i ne powynno sia robyty nijakoji riżnyci w narodowocy i traktuwaty na riwni tak polsku, jak rusku, dlatoho proszu dla zaznaczenia toho opravdanoho i spravedywoho stanowyska sej Wys. Pałaty, o pryniatie rezolucyji wzywajuczozj prawytelstwo, szczooby do słyżby przy żeliznyczozjach prynymano kandydatiw bez ohladu na narodniś traktujuczozj na riwni Polakiw i Rusyniw.

**Marszałek.** Żada kto jeszcze głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żada, rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer.** Zrzekam się głosu.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucyę p. Lewickiego, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje rezolucya p. Kurowca.

(*czyta*):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Wzywa się c. k. Rząd, ażeby jak najrychlej na przestrzeniach Lwów-Stryj, a dalej Stryj-Stanisławów i Stryj-Drohobycz-Borysław wprowadził ruch pociągami pospiesznymi.“

Rozprawa otwarta. Do głosu zapisał się p. J. Brunicki, udzielam mu głosu.

**P. Brunicki.** Wysoki Sejmie!

Sprawa poruszona w rezolucyji p. Kurowca, była omawiana na sesyji grudniowej państwowej Rady kolejowej, mianowicie była tam mowa o zaprowadzeniu pociągu pospiesznego Lwów-Stryj-Drohobycz-Borysław.

Odpowiedź, jaką dało ministerstwo kolei, była mniej więcej tej treści, że od 1 maja 1910 jedna para pociągów pospiesznych na tej linii ma być wprowadzoną.

Co do linii Stanisławów-Stryj, poruszona była sprawa lepszego połączenia kolejowego ale nie sprawa zaprowadzenia pociągu pospiesznego. W obec tego jednak, że na tej przestrzeni leżą miej-



scowości, w których się wybitnie podnosi ruch przemysłowy i handlowy, popieram i tę część rezolucyi p. Kurowca i proszę, Wys. Izba raczy rezolucyę tę uchwalić.

**Marszałek.** Żąda jeszcze kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer**. Zrzekam się głosu.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucyę p. Kurowca, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje rezolucya p. Stefczyka.

(*czyta*):

„Sejm powołując się na swe uchwały z 4. lipca 1901, z 12. marca 1906 i z 2. listopada 1908 wzywa ponownie c. k. Rząd, aby nie zwlekał dłużej z przedłożeniem Radzie państwa projektu ustawy upoważniającej do wybudowania normalnotorowej kolei z Dębicy do Jasła, jako linii kolei państwowych i aby wyjednał jak najrychlej potrzebne w tym celu środki.”

Rozprawa otwarta. Do głosu zapisał się p. Stefczyk, udzielam mu głosu.

**P. Stefczyk.** Wysoka Izbo!

Do najważniejszych linii kolejowych, któremi sieć kolejowa państwowa w Galicyi powinna być bezwzględnie uzupełnioną, należy linia Jasło-Komeczna z jednej strony a Jasło-Dębica z drugiej strony. Już kilkakrotnie ta Wys. Izba domagała się od Rządu, ażeby wybudowaniem tej linii kolejowej się zajął, i ministerstwo kolejowe uznaje — jak ze sprawozdania Wydziału krajowego wynika — potrzebę i ważność uzupełnienia tą linią sieci kolejowej państwowej. Mimo to jednak nie wstawia tej kolei i kosztów na jej wybudowanie potrzebnych w program najbliższych lat. A jest to pokrzywdzenie naszego kraju, tem bardziej rażące, że w preliminarzu budżetu państwowego na cele nowych linii kolejowych w państwie, preliniowanych jest około 96.000.000 koron, z czego wypada na Galicyę zaledwie 14 000.000 koron, to znaczy nieproporcjonalnie mała cząsteczka wydatku dla uzupełnienia sieci kolejowej kraju najwięcej od centrum państwa oddalonego, którego związanie liniami kolejowymi i w ogóle wyposażenie dobrymi środkami komunikacyjnymi leżałoby w in-

teresie zdrowej polityki kolejowej i komunikacyjnej państwa.

Linia Jasło-Dębica należałaby nawet do pierwszorzędnych linii kolejowych w państwie, a zwłaszcza w kraju naszym, gdyby z jednej strony nastąpiło jej połączenie z węgierskimi kolejami, a z drugiej strony gdyby wybudowano w Królestwie niedługą linię kolejową Sandomierz-Ostrowiec, wówczas bowiem byłoby to najkrótsze połączenie między Pesztem a Warszawą, między południowo-wschodnią Europą a północną.

I z innych powodów już więcej lokalnej natury wybudowanie tej linii kolejowej — i to jak najrychlej — byłoby niezmiernie pożądanem, zwłaszcza zaś wybudowanie linii Jasło-Dębica, skróciłoby znacznie przewóz towarów i ludzi, uprzystępniłoby kopalnię węgla w Grudnie, w pilzneńskim powiecie się znajdującą i jak myślę podniosłoby znacznie rentowność linii Jasło-Żmigród, gdyż linia ta jako ślepa, a 20 parę klm. wynosząca, nie będzie się opłacała dopóki nie znajdzie projektowanego połączenia z liniami północnymi naszego kraju z jednej strony, a z drugiej strony z Węgrami.

Dlatego pozwoliłem sobie postawić rezolucyę przypominającą rządowi trzykrotne uchwały tej Izby i mam nadzieję, że Wydział krajowy w wykonaniu jej zwróci się też do Koła polskiego z wezwaniem i żądaniem, żeby jak najenergiczniej budowę tej linii kolejowej przyspieszyło. Proszę Wys. Izbę o przyjęcie mej rezolucyi.

**Marszałek.** Czy żąda kto głosu?

(*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer**. Zrzekam się głosu.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucyę, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Dalej mamy rezolucyę p. E. Mycielskiego, która opiewa

(*czyta*):

„Wzywa się ponownie c. k. Rząd do rychłego upaństwowienia kolei lokalnych Trzebinia-Skawce i Piła-Jaworzno.

Głos ma p. Edward Mycielski.

**P. Edward Mycielski.** Pragnę poru-

szyc sprawę wielkiego znaczenia dla powiatu, który mam zaszczyt zastępować, dla powiatu chrzanowskiego: mianowicie sprawę upaństwowienia linii kolejowych Trzebinia-Skawce i Piła Jaworzno. Wiem, że ta sprawa nie była omawiana tego roku w komisji kolejowej jednak mam nadzieję, że referent zechce przyjąć moją rezolucję w tej mierze tem bardziej, że sprawa jest pilną, od niej zależy rozwój przemysłu w powiecie chrzanowskim, a wreszcie ponieważ sprawa ta już była na porządku dziennym tej Izby, mianowicie już w r. 1905, kiedy Sejm uchwalił wnioski komisji kolejowej polecające Wydziałowi krajowemu, aby rozpoczął energiczne pertraktacje z c. k. Rządem o bezwzględne upaństwowienie tych dwóch linii. Na pismo Wydziału krajowego do ministertwa kolei, ministerstwo odpowiedziało, że uważa to upaństwowienie za bardzo wskazane i pożądane, jednakże na tem się skończyło. Wiem, że rząd z radą nadzorcą kolei Trzebinia-Skawce przeprowadził pertraktacje, ale nie zgodził się zdaniem mojem zupełnie słusznie z żądaniami właścicieli tej kolei i sprawa się rozbiła.

Powtarzam jednak, że od upaństwowienia tej kolei zależnym jest rozwój przemysłu przedewszystkiem w Trzebinia a to przez wzgląd na taryfy, które naturalnie wskutek upaństwowienia byłyby niższe do poziomu taryf kolei państwowych, dalej z powodu wprost braku miejsca, dlatego bo kolej ta dzięki jeszcze dawnemu dyrektorowi kolei północnej p. Jeitelesowi została tak przeprowadzona, że wchodzi w środowisko budynków fabrycznych, tak iż niema miejsca na zakładanie nowych fabryk, niemożliwe jest połączenie zakładów przemysłowych z torrem kolejowym; wreszcie przez wzgląd na komunikację i bezpieczeństwo publiczne.

Ktokolwiek z Panów przejeżdżał przez Trzebinie, widział zapewne, w jak opłakanym stanie jest dworzec tamtejszy, który nie odpowiada zupełnie ruchowi ogólnemu na tej stacji. Stacja ta, o ile wiem, ma być zmienioną, jednak rozszerzoną być nie może i to znowu z powodu kolei lokalnej, która z drugiej strony dworca przechodzi i zajmuje tyle miejsca, że rozszerzenie stacji jest wprost wykluczone.

Przy upaństwowieniu kolei Trzebinia Skawce tor kolei tej byłyby zmieniony w ten sposób, że byłyby wprost połą-

czony z dworcem, a w takim razie postawiłoby można nowy dworzec obejmujący tak kolej lokalną jak i kolej Trzebinia Skawce upaństwowioną.

Wobec tego stawiam rezolucję: Wzywa się c. k. rząd do rychłego upaństwowienia kolei Trzebinia-Skawce i Jaworzno Piła i proszę Wys. Izbę o uchwalenie jej.

**Marszałek.** Czy żąda jeszcze kto głosu? (*Nikt.*) Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kolischer.** Najgorzej popieram tę rezolucję. Jeżeli uprzedyskutowanie kraju ma postąpić, to trzeba tam zacząć, gdzie są wszelkie warunki potemu, to jest tam, gdzie są ruda i węgiel, gdzie są wszystkie oznaki, że równomierny i równorzędny przemysł może się wytworzyć.

Klasycznym pod tym względem powiatem jest powiat chrzanowski, atoli przez fałszywą politykę kolejową przecięto go na dwa kawałki i robi się taryfę konstytuowaną przez dodanie poszczególnych małych przestrzeni, przez co powstają takie dziwolagi jak na przestrzeni grawitującej ku linii Trzebinia Skawce.

Ubolewać zawsze tylko należy, że rząd to upaństwowienie, te pieniądze na to zapewne nam zaliczy na konto inwestycji dla Galicji, ale w ogólnej i szczegółowej dyskusji zupełnie już dziś uchwalono rezolucję programową, którą już dziś Sejmowi przedstawiłem i którą Sejm dziś uznał.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję p. E. Mycielskiego, zechce rękę podnieść. (*Większość.*) Jest przyjęta.

Dalej rezolucya p. Stapińskiego, która brzmi

(*czyta*):

„Sejm wzywa Wydział krajowy do przeprowadzenia potrzebnych badań i zdania sprawy na najbliższej sesji sejmowej, czy nie byłoby wskazanem ze względu na ogólne interesy kraju i w szczególności ze względów na interesy okolic Krosna i Brzozowa, aby mającą budować się kolej z Przemyśla przez Brzozów, miała połączenie z koleją transwersalną w Krośnie, zamiast w Rymanowie.“

Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?



**P. Urbański.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Urbański.

**P. Urbański.** Wysoki Sejmie!

„Sejm na posiedzeniu z 8. października 1908 powziął następującą uchwałę:

(*czyta*):

I. „Sejm uznaje kolej lokalną z Przemysła na Krasieczyn-Dubiecko-Dynów Brzozów do Rymanowa za użyteczną i potrzebną ze względu na ogólne interesa kraju.

II. Sejm wzywa Wydział krajowy żeby celem zrealizowania kolei lokalnej z Przemysła do Rymanowa przedsięwziął rokowania z Rządem i interesowanymi stronami, przyczem będzie miał na szczególnej uwadze najspieszniejsze wybudowanie tej części między Brzozowem i Rymanowem i upoważnia Wydział krajowy do wypracowania projektu tej części linii za zaliczeniem kosztów projektu z krajowego funduszu kolejowego za zwrotem kapitału budowy kolei.

Wykonując tę uchwałę opracowano plan generalny, a co do części tej budowy t. j. Brzozów-Rymanów, na którą Sejm w tej uchwale w szczególności kładzie nacisk, plan szczegółowy.

Odbyła się dalej rewizya trasy w październiku przeszłego roku i tę trasę przed tygodniem Ministerstwo kolei żelaznych zatwierdziło. Na budowę tej części t. j. Brzozów Rymanów strony interesowane złożyły gwarancję oprocentowania 200.000. Wszystkie zatem interesowane i miarodajne czynniki: Sejm Wydział krajowy, Rząd, strony interesowane zgodziły się na budowę linii Brzozów-Rymanów. W chwili tej p. Stapiński proponuje warjante, mianowicie żeby kolej prowadziła z Brzozowa do Krosna zamiast do Rymanowa. Ta linia byłaby o 20 km dłuższą a o 3½ miliona droższą.

P Stapiński powiedział że popełnił pomyłkę i błąd i że teraz trzeba to naprawić. Ja sądzę, że teraz byłoby to pomyłką i błędem, ażebyśmy w tej chwili, gdy sprawa ta dojrzała i na lepszej drodze się znajduje, propagowali zmianę Rząd centralny mógłby tylko mieć wymówkę, aby sprawę budowy tej linii odłożyć na czas nieograniczony, jeśli badanie warjanty proponowanej Wydziałowi krajowemu polecane zostanie

Z tych powodów proszę Wysoką

Izbę, ażeby zechciała odrzucić rezolucję p. Stapińskiego.

Członek Wydziału krajowego p. **Dąbski.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma członek Wydziału krajowego p. Dąbski.

Członek Wydziału krajowego p. **Dąbski.** Wysoki Sejmie.

Sprawa poruszona rezolucją p. Stapińskiego dotyczy nie tylko części projektu kolejowego, któryby się ograniczał w granicach kolei między Brzozowem a Rymanowem, czy Brzozowem a Krosnem i mojem zdaniem tak ani rozpatrywane ani oceniane słusznie być nie mogą, tylko trzeba te rzeczy rozpatrywać jako część projektu obszerniejszego, projektu, którym się Izba od wielu lat zajmuje, mianowicie kolej od Przemysła do połączenia z linią transwersalną w jednym z punktów tej linii.

Przypomnieć muszę, że kolej była pomyślana pierwotnie jako kolej Przemysł-Sanok i była chwila, kiedy za koleją tak pomyślaną było widoczne i stanowcze poparcie rządu ze względów wojskowych.

Kiedy powiat brzozowski przez swoją reprezentację, przez Radę powiatową brzozowską, przez gminę miasta Brzozowa i posła swojego w tutejszej Izbie przyszedł z myślą obsłużenia komunikacją kolejową powiatu brzozowskiego, naruszyła się naturalnie rzecz, jak te potrzeby komunikacyjne powiatu brzozowskiego najlepiej mogą być uwzględnione i krótki rzut oka na mapę wskazuje, że kierunek kolei od Przemysła do Sanoka jest kierunkiem, który interesom ekonomicznym i handlowym naszego kraju odpowiadać należycie nie może, bo jak panowie znacie geograficzne położenie, kolej ta idzie w tym kierunku naturalnym, który jest kierunkiem naturalnym zbytu wszelkich produktów w Galicyi, który idzie w kierunku południowo wschodnim i dąży do Sanoka.

I dlatego wysunęła się naturalnie ta myśl, ażeby szukać lepszego kierunku od kierunku do Przemysła, ażeby kierunek ten uwzględnił lokalne interesa Brzozowa i następstwem tych studyów, które w myśl polecenia Sejmu przeprowadził Wydział krajowy, są uchwały, które poprzedni mowca panom w tej chwili odczytał.

Naturalnie jednak przez skierowanie kierunku tej kolei bardziej na zachód niż pierwotnie w kierunku do Sanoka uzyskuje się korzystniejszy kierunek dla gospodarczych interesów krajowych.

Dla Wydziału krajowego naturalnie przy ustaleniu kierunków projektów kolejowych musi być przede wszystkim decydującym ten wzgląd najszerszego ogółu, interesu ogólnokomunikacyjnego krajowego i zdaniem mojem ta korektura kierunku kolei, która przesunęła jej punkt złączenia z Sanoka do Rymanowa bardziej na zachód bez przedłużenia zbytecznego tej kolei, bo to przedłużenie będzie wynosić 5 klm. — jest z punktu widzenia komunikacyjnych interesów racjonalniejsza i dlatego przeciwko niej Wydział krajowy oponować i sorzeczować się nie mógł.

Drugi moment, który Wydział krajowy przy opracowaniu projektów kolejowych musi brać w rachubę, to są życzenia interesów miejscowych, lokalnych z tą koleją związanych i musi stać na tem stanowisku, że o ile te lokalne interesy nie sprzeciwiają się zasadniczo zdrowym podstawom całości kierunku danej kolei, to zdaniem mojem, powinno się wtedy tym interesom lokalnym iść na rękę i zgodnie z interesami lokalnymi tę koleję zaprojektować.

I tutaj wszystkie oświadczenia, jakie aż do jesieni ubiegłego roku przysły do wiadomości Wydziału krajowego a przez Wydział krajowy do wiadomości tej Wysokiej Izby, wszystkie lokalne oświadczenia, czy powiatów, czy gmin szły, zgodnie za kierunkiem, który został uchwałami sejmowymi już uznany za pożyteczny i polecony do opracowania Wydziałowi krajowemu a mianowicie za kierunkiem od Brzozowa do Rymanowa.

Pierwsze odezwanie się lokalnego czynnika za zmianą kierunku, za kierunkiem do Krosna miało miejsce w jesieni tego roku, kiedy wszystkie uchwały sejmowe wobec Wydziału krajowego były zaangażowane.

Ja uważałem za mój obowiązek nie czekając na polecenia, jakieby z Wysokiej Izby do Wydziału krajowego przysły, w chwili kiedy tego rodzaju życzenie w petycyi miasta Krosna do Wydziału powiatowego zostało zgłoszone, sprawę tę jednak rozpatrzyć i zbadać.

A uważałem znów za mój obowią-

zek zgodnie znów z tą zasadą, którą panowie przedstawili, że o ile kierunek tej kolei nie jest interesem ogólnej komunikacji kraju, przeciwnie i szkodliwy, a miałby uwzględnienie szeregu interesów okręgu, ażeby Wydział krajowy tę rzecz poważnie brał w rachubę.

A godząc się do pewnego stopnia z posłem Urbańskim, że zbyt często i późno przychodzące zmiany kierunku mogą rzecz daną szkodliwie opóźnić i utrudnić, nie mogę jednak powiedzieć, że w kwestyi tej wagi, co budowa kolei, kwestya dobroci, załatwienia ostatecznego rzeczy, jest czynnikiem tak poważnym, że niejednokrotnie nawet można uzasadnić, o ile jest istotnie faktyczną i zmianę pierwotnie już powziętych projektów.

Dlatego uważałem za wskazane, i Wydział krajowy się na to zgodził, by jednak te stosunki jakby się przedstawiała rzecz, przy przyjęciu kierunku zmienionymi, z Rymanowa do Krosna, rozpatrzyć przynajmniej w formie ogólnego przedwstępного studyum technicznego i komercyjnego.

I mogę na tej podstawie Wysokiej Izbie powiedzieć, że linia od Brzozowa do Krosna przedstawia się znacznie trudniej i gorzej niż linia od Brzozowa do Rymanowa.

Przedłużenie linii wskutek trudnego terenu górzystego, o ileby się nie dało utrzymać 12% które są projektowane dla całej linii od Przemyśla do Rymanowa jako z powodu przyjęcia przez Rząd dla linii projektowanej jako linii strategicznej, przedłużylibyśmy tę linię o 20 km. i spowodowalibyśmy powiększenie kosztów ogólnie o jakąś sumę  $3\frac{1}{2}$  miliona koron. Przy upadku 25%, który jest możliwy dla różnych kolei lokalnych, to przedłużenie przedstawia się mniej jaskrawo w wysokości 12 klm, ciągle biorąc całą linię od Przemyśla aż do Krosna a temsamem ta przewyżka kosztów zmniejszy się o jakieś dwa i coś miliona koron.

Komercyjnie nie da się zaprzeczyć że dla lokalnego interesu ta linia do Krosna lokalny interes uwzględnia bardziej aniżeli z Brzozowa do Rymanowa, jak zresztą zgodnie z znajomością stosunków lokalnych p. poseł Stapiński tę rzecz przedstawił.

Ale to nie, na czemby mnie przede wszystkim dziś zależało.

To co przede wszystkim chciałem



dzisiaj Wysokiej Izbie powiedzieć. Pojmowanie projektów tych kolei czy to od Rymanowa do Brzozowa czy od Krosnego do Brzozowa jako samoistnych projektów kolejowych uważam za rzecz ze wszystkich względów jeśli nie tylko względów ekonomicznych błędną. Te obie linie pomyślane tak z Brzozowa do Rymanowa, jak z Brzozowa do Krosnego godząc się z p. Stapińskim, że warunków dla rentowności na tej przestrzeni między Krasnem a Brzozowem znajdzie się trochę więcej jak między Brzozowem a Rymanowem jednak obie pojęte jako jednostki samoistne kolejowe nie przedstawiają żadnych najmniejszych i niezbędniejszych warunków rentowności i ani jedna ani druga jako samoistna kolej ani pomyślana ani przeprowadzona być nie może.

Jedna i druga może być pomyślana w związku z całym projektem kolei od Jasła, Sanoka po kolej transwersalną.

I tu nie antycypując przyszłości przesądzając całej rzeczy muszę zwrócić uwagę, że zdaje mi się, że przesunięcie punktu połączenia do Krosna, które jak powiedziałem z interesami kraju, galicyjskich kolei nie koliduje bo jest przesunięciem ze wschodu na zachód zupełnie racjonalnem, jednak muszę zwrócić uwagę na to, że to przesunięcie napotka na bardzo silną opozycję ze strony rządu. A wytłomaczyć się musi opozycję rządu tem, że rząd widział interes w połączeniu Przemyśla z Sanokiem, a nie chodziło mu o Sanok ale o Zagórz i połączenie z Węgrami.

Godzi się ze względu na to, że myślny postawili nasz interes ekonomiczny i gospodarczy i powiedzieliśmy że dla interesów naszych gospodarczych jest racjonalniejsze nieco przesunięcie punktu związania na zachód i uwzględnienie miasta Brzozowa. A powiat brzozowski zgadza się na to przesunięcie bo to przesunięcie jest tak nieznaczne, że nie psuje momentu interesu rządu, w połączeniu z Węgrami przez Zagórz. Zdaje mi się, że przesunięcie tego punktu aż do Krosna temu momentowi jego interesu nie odpowiada i dlatego na opozycję ze strony rządu napotka.

Z trzeciego względu przeciw lokalnym interesom podniesionym w przemówieniu p. Stapińskiego, które leży w połączeniu dla Krosna a które ja z pewnością nie cenię nisko i nie bagatelizuję

z szczególnym naciskiem chciałbym podnieść, jeden z tych interesów który poseł Stapiński akcentował tak silnie to test to lepsze obsłużenie połączenia kolejowego ze strony Krosna.

Jednak muszę zwrócić uwagę, że poważny bardzo interes lokalny tkwił i ujawniał się w stosunku między Brzozowem a Sanokiem, że ten moment interesu lokalnego przy połączeniu na Rymanów wprawdzie nie jest tak uwzględniony, jak przy bezpośrednio do Sanoka, ale jednak jeszcze uwzględniony zostaje. Przy połączeniu na Krosno cały ten kompleks interesów uwzględniony nie jest.

Najważniejsze to na co z szczególnym naciskiem zwracam uwagę, jest traktowanie tego projektu całości w związku z projektem połączenia z Przemyślem a rzecz druga traktowanie całości tego projektu jako kolei, któraby przychodziła do skutku w formie kolei państwowej.

Ten projekt nawet w swoim zakresie ciasniejszym i tańszym od Przemyślan przez Brzozów do Rymanowa musi wymagać do swego zrealizowania kwoty kilkunastu milionów tak, że pomyśleć ten projekt przy dzisiejszym stanie funduszu kolejowego i budżetu krajowego, jako projekt gwarantowany przez kraj zupełnie się nie da, bo wynagać by musiał przy najszcześniejszym układzie i podziale repartycyi kosztów między państwem, interesantami a rządem jakiegoś świadczenia, przenoszącego kwotę jakich 12 milionów — a na to ani fundusz kolejowy z jego zasobami ani budżet krajowy nie stać. Dlatego projekt ten może być zrealizowany dopiero w momencie, kiedy odpowiedni udział w przedłożeniu rządowym o kolejach lokalnych dla Galicyi będzie trzeba uzyskać, jako żądanie postawione dla uwzględnienia interesów Galicyjskich z tą pozycją poważną kilkunastomilionową. I tylko w ten sposób ten projekt może być zrealizowany.

Wszelkie realizowanie tego projektu częściowe, o ile nie było realizacją na tych podstawach finansowych, a zatem jako projektu gwarantowanego przez państwo, uważałbym dla rozwoju stosunków gospodarki w kolejach lokalnych galicyjskich za nieszczęście

(P. Stapiński. Bardzo dobrze mówi!)

Musimy z całą siłą unikać przyjmowania gwarancyi krajowej w kolejach,

któreby nam mogły grozić deficytem ruchowym,

(Kolischer. Słusznie!)

bo muszę zwrócić uwagę Sanownych Panów, że w całym ustroju pokrycia budżetu krajowego i ustroju funduszu krajowego pokrycia na deficyta ruchowe nie ma.

(P. Kolischer. Nigdzie!)

I to jest rzecz, która dla każdej administracji jest niebezpieczna, nawet dla wielkiej administracji publicznej, gdzie przy wielkiej masie kolei deficyta jednych kryją się nadwyżkami drugich, a która w szupłym zakresie gospodarki funduszu kolejowego krajowego już jest wprost niemożliwą i któraby mogła całą pracę zdrową w kierunku dalszego rozwoju kolejnictwa lokalnego krajowego udaremnić i zniszczyć.

(Potakiwania).

Po tych wyjaśnieniach nie wiem, czy p. Stapiński zechce rezolucyę swoją utrzymać. Nie mam powodu jej się ani zasadniczo sprzeciwiać, ani ją zwalczać, bo miałyby tylko, o ile by się utrzymała, to znaczenie, że te wyniki studyów, które antycypując życzenie posła Stapińskiego i wprost z obowiązku swego musiałem w chwili, kiedy te petycyje weszły, przeprowadzić, znajdziecie Panowie w obszerniejszem sprawozdaniu, niż to, jakie teraz przedłożyłem, w przeszłorocznem sprawozdaniu sejmowem.

(Brawa).

P. Stapiński. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Stapiński.

P. Stapiński. Wysoki Sejmie!

Jednym z głównych argumentów, podniesionych w szczególności przez p. Urbańskiego, przeciw memu wnioskowi jest ten, że mogę tem spowodować odroczenie albo przewleczenie całej sprawy. Gdyby ta obawa była rzeczywista albo uzasadniona, byłaby dla mnie bardzo wielkiej wagi. Jednak ta obawa w tej chwili ani rzeczywista, ani uzasadniona nie jest, albowiem, jakśmy tu słyszeli, kolej ta może być pomyślana i do skutku doprowadzona. Ta linia kolejowa nie znajduje się jeszcze wcale w programie prac rządowych, a wtedy coś co jeszcze nie znajduje się w toku pracy, nie może być opóźnione.

Oświadczam p. Urbańskiemu, iż gdybym miał tę świadomość, iż wnio-

kiem swoim mogę budowę tej kolei choć o jeden rok opóźnić, to natychmiast bym cofnął swój wniosek. Ponieważ jednak tej obawy nie mam, przeto pozwalam sobie z tym wnioskiem wystąpić. A dalej pozwalam sobie z tym wnioskiem wystąpić dlatego, że wszystkie te argumenty, które p. radca Dąbski przytoczył z pewnością po bliższym i dokładniejszym zbadaniu tej sprawy tylko jeszcze w tem jaśkrawszym świetle wystąpię i przemówię stanowczo przeciw Rymanowowi. Połączenie z Rymanowem jest przeciwne wszelkim interesom. Wprawdzie powiaty interesowane łudzone tą nadzieją, że jeżeli proponowana będzie linia Brzozów-Rymanów, to kolej ta będzie strasznie rychło wybudowaną, stanęły na tem stanowisku, że lepiej to jak nic, lepsza kolej Rymanów-Brzozów, jak żadna, ale w rzeczywistości zapatrują się na to tak, jak ja, a nie inaczej. Jeżeli się im mówi: do Krosna, — bardzo chętnie, do Sanoka — bardzo chętnie, ale do Rymanowa — tylko pod przymusem.

Proszę tylko zważyć, że pod kątem ostrym musiałoby się jechać do Rymanowa a stąd do Sanoka, i że miałoby się wysiadanie w Rymanowie a raczej w Wióbliku w czystym polu. Kto będzie miał takie delicya do wyboru, ażeby dostać się do Sanoka ten raczej uniknie tych przyjemności i pojedzie sobie poprostu z Brzozowa do Sanoka. Dlatego racjonalnie i słusznie wszystkie petycyje z Brzozowa powiadają, że wolą mieć Krosno, albo Sanok a nie Rymanów.

A teraz druga rzecz. Ta linia miałaby wielką doniosłość dla kraju, iż ona wybitnie skracą drogę ze Lwowa do całego podkarpacia, do wszystkich uzdrowisk podkarpackich, bo jest przekątnią tego czworoboku kolejowego i w tem pomysłeniu stanowi wielkie uproszczenie połączenie zachodu ze Lwowem i na odwrót zachodu ze stolicą kraju.

Ażeby zaś ktoś podróż do Lwowa z Jasła czy z Sącza odbywał tą linią na ten wypadek, jak ona pójdzie przez Rymanów, to jest to zupełnie wykluczone, bo przede wszystkim ta linia nie skracą drogi, po drugie powoduje koniecznie przesiadanie a więc przerwanie tej wygody, jaką jest jazda bezpośrednio. A kto będzie miał taką przyjemność na tej linii, ten woli pojechać sobie na Tarnów, Rzeszów czy Zagórz, bo tam ma wszystkie pociągi z bezpośredniem połączeniem a więc dogodne. A więc donios-



łość sprawy przecięcia tego czworoboku i uprzystępnienie jazdy ze Lwowa do Sącza względnie do zdrojowisk podkarpackich i napowrót w obec tego upada.

Ze nie mówię samych frazesów, to okaże mapa. Tam można stwierdzić, że to, co mówię, jest zgodne z faktycznym stanem rzeczy.

Co się tyczy komercyjalnych względów, o których wspominał członek Wydziału krajowego p. Dąbski, to przyznał on je lekko, ale ja śmiem twierdzić, że jednak, na drugi rok przyjdzie on z innem przedłożeniem. Bo kto tak jak on pojmuje obowiązki swego wielce odpowiedzialnego stanowiska, ten musi przyjść do przekonania, że gdyby nawet przyszło wybudować tylko tę linię kolejową: Brzozów—Krosno, to ta sama linia koncentruje w sobie ogniska pracy i sama dla siebie powinna być zbudowana.

Bo weźmy najpierw leżącą na tej linii Korczynę, Korczyzna należy do wyjątkowo ruchliwych i przemysłowych miast Galicyi tak, że nie może z nią konkurować ani Sanok ani Jasło ani dużo większych miast, albowiem jest to miasto z przeszłości swojej pod tym względem rzeczywiście wielce ukwalifikowane i bardzo ludne.

Jeżeli gdzie jest racjonalne siedlisko dla przyszłego przemysłu tkackiego, mogącego się rozwinać w okolicy, to rzeczywiście podstawą rozwoju tkactwa może być tylko Korczyzna. A że ten przemysł się rozwinię, w to nie można wątpić, bo przecież starania w tym kierunku się czyni, przedziałnia w Krośnie powstała i mamy tam tysiące rodzin tkackich wykształconych nie tylko w Korczynie, ale takich, które prowadzą warsztaty w Ameryce. Lecz leży w interesie kraju, ażeby ten przemysł powstał, należy mu przyjść z pomocą przez budowę kolei do tej miejscowości — a więc nie do Rymanowa.

Proszę Korczyny nie brać lekko!

Ruch osobowy na przestrzeni Krosno—Korczyzna, gdyby nawet nie był zupełnie zasilany innymi arterjami, będzie daleko obfitszy aniżeli ruch na linii Brzozów—Rymanów a jeszcze w szczególności Brzozów—Rymanów—Sanok.

Na tej samej linii leży Jasienica z dużymi już dziś targami, chociaż odcięta od świata! Jest to okolica górzysta, obfitująca w bydło opasowe, kultura

bydła stoi tam wysoko dzięki ulepszonej rasie bydła. Skutkiem tego targ na bydło jest tam znaczny i wiadomo, że za parę tysięcy miesięcznie mięsa sama Jasienica w świat transportuje.

Tego nie można lekko brać, bo to się tamtą linią nigdy zastąpić nieda.

Tak samo proszę nie lekceważyć Domaradza z jego jarmarkami. Jeżeli Jasienica wskutek swego stosunkowo niekorzystnego położenia nie nadaje się na miasteczko to Domaradz, mający dziś według statystyki 7000 mieszkańców, jest jedną z największych gmin, zbudowaną zupełnie po miejsku i ma wszelkie warunki ku temu, by zostać miasteczkiem. Ponieważ dalej leży on w połowie drogi między Brzozowem a Strzyżowem, tedy ma zupełnie uaturalne warunki do rozwinięcia się na siedzibę, ewentualnie tam powstać mogących urzędów i zostanie ogniskiem życia przemysłowego i handlowego w tej okolicy.

Uwzględnić należy także i to, że na tej linii leży również Stara wieś, która nie tylko stanowiłaby dłuższą linię aniżeli Rymanów ale nadto jest położona dalej na zachód, podczas gdy Rymanów jest wysunięty więcej na wschód; więc można również liczyć na ruch pątników polskich ciągnących od strony Starej wsi.

W ogóle żadna inna linia a w szczególności ani Sanok, ani Rymanów względnie Wróbliek nie może pod tym względem konkurować z Jasłem, bo to jest linia, która może liczyć co najmniej 100.000 pasażerów rocznie.

Zresztą tak bezstronne stanowisko, jakie w tej sprawie zajął reprezentant Wydziału krajowego, napawa mnie otuchą, iż sprawę dobrze rozważy i do wywodów moich się przychyli.

Przyznaję, — jak to już przyznałem rano — że się spóźniłem, wytykając ten błąd dopiero teraz, ale lepiej późno się poprawić aniżeli nigdy, lepiej znieść uchwałę i wyzec się planów, które kosztują 15.000 K. a choćby 50.000 K., aniżeli wybudować kolej, która się nigdy rentować nie będzie i ani co do doniosłości ani co do wagi, którąby tamta linia dla całego kraju mieć mogła, tamtej dorównać nie może.

Gdybym miał obawę, że takie postawienie sprawy opóźni budowę tej kolei, — to jeszczebym sobie zadał pyta-

nie, czy należy to robić, ponieważ jednak nie zachodzi obawa, żeby ta kolej choćby do przyszłorocznej sesji mogła być budowana, gdyż jest w projekcie wiele innych wcześniejszych linii, dlatego sędzę, że wys. Izba uwzględni moje bezstronne przedstawienie sprawy i uchwałą swoją z przed 2 lat sprostuje. Sędzę że we wniosku moim nie mieści się uchylenie uchwały wys. Izby, nie mieści się potrzeba zaprzeczenia, mieści się tylko prośba do Wydziału krajowego, ażeby chciał, uzupełniając istniejącą uchwałę zbadać jednak i na najbliższej sesji zdać sprawę, czy przypadkiem ta linia kolejowa nie zasługiwałaby na uwzględnienie. Jeżeli p. Urbański podnosi sprawę ze stanowiska rządu, to odpowiadam na to, że ze strony rządu ta sprawa była tak postawiona, że prawdopodobnie i jedna i druga warjanta będzie budowaną, tzn. że ze względów ogólnych będzie budowaną do Krosna, a ze względów lokalnych do Brzozowa

(P. Urbański. Ani ta, ani tamta nie będzie budowana.)

P. Marszałek ma bardzo mało wiary, ja mam trochę więcej wiary.

Ponieważ wniosek mój zupełnie ani nie uchyla uchwały sejmowej, ani nie opóźnia całej sprawy, a zmierza tylko do wyświetlenia i gruntowniejszego zbadania jej, na co jest zawsze czas, dlatego śmiem prosić ażeby Wysoki Sejm mój wniosek przyjął.

P. Urbański. Proszę o głos do faktycznego sprostowania.

Marszałek. Głos ma p. Urbański do faktycznego sprostowania.

P. Urbański. Wysoki Sejmie!

Z powodu argumentu p. Stapińskiego któryby mógł wpłynąć na głosowanie a mianowicie tego, że reprezentacja miasta Brzozowa oświadczyła się za połączeniem z Sanokiem lub z Krosnem, a nie z Rymanowem, oświadczam, iż reprezentacja Brzozowa, a to może Wydział krajowy i p. szef departamentu IV. potwierdzić, oświadczyła i złożyła deklarację dotyczącą gwarancji oprocentowania kapitału 100.000 K. pod warunkiem, że miasto Brzozów będzie połączone z Rymanowem.

Nie tylko zatem reprezentacja powiatowa złożyła deklarację oprocentowania kwoty 80.000 K. ale jak już podniosłem i biedne miasto Brzozów a także

Rymanów a ponieważ projektowana kolej Brzozów-Rymanów 16 km. długa ma kosztować około 1½ miliona przeto stosunkowo zdeklarowano bardzo znaczną kwotę, pod warunkiem, że Brzozów z Rymanowem, a nie z Sanokiem lub inną miejscowością będzie połączony.

**Marszałek.** Czy żąda kto jeszcze głosu? (Nikt. Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Kolischer. Komisya kolejowa, w stadyum, gdy się temi kwestyami zajmowała, miała przed sobą szeregi petycyi, domagających się zmiany uchwały sejmowej przesunięcia linii kolejowej nie na ruble, w kłamrze Rymanów, na rutę ludnego miasta Krosna. W tem stadyum rzeczy komisya uznała, że nie należy na razie zmieniać uchwał sejmowych i nie dała mi w tej mierze upoważnień jakichkolwiek do postawienia wniosku zmieniającego uchwały sejmowe. Obecny dzisiejszy wniosek p. Stapińskiego jest atoli inny, jak petycyja.

Wniosek p. Stapińskiego dzisiejszy żąda tylko studyów, stwierdzenia albo niestwierdzenia faktów, albo nie faktów, przypuszczeń przez niego postawionych. P. Stapiński twierdził, że linia na Korczyn i Krosno, jest komercyalnie lepszą p. radca szef departamentu IV. przyznał właściwie, że i jemu się zdaje że ta linia jest lepszą, jednakowoż twierdził i tu jestem tego samego zdania, że absolutnie mowa o tem być nie może, ażeby tylko małą kolejkę wybudowano dla Brzozowa, że cała rzecz ma tylko sens w całokształcie. Ja i dzisiaj nie mam najmniejszego upoważnienia komisji w tej kwestyi drażliwej się oświadczyć, w prywatnem imieniu oświadczam atoli, że zdaje mnie się, iż wniosek p. Stapińskiego robienia studyów jest niewinny i ja osobiście, nie jako referent, nie jako członek, tylko jako poseł za tym wnioskiem głosować będę.

**Marszałek** Przystępujemy do głosowania. Proszę Panów zająć miejsca. Podam pod głosowanie wniosek p. Stapińskiego. Kto przyjmuje wniosek p. Stapińskiego zechce powstać (Po obliczeniu). *Większość.* Jest przyjęty.

Do tej pory jest już 35 rezolucyi a teraz jeszcze 4, razem 39.

(Głos. Trzeba jeszcze do 40 dorobić). Teraz doręczono mi jeszcze jedną. Jest zatem 40.

(Wesołość).



Przystępujemy obecnie do rezolucyi p. Jedynaka.

(czyta):

„Sejm wzywa c. k. Rząd do wydania energicznych zarządzeń, by organa kolejowe skuteczniey zamówienia na wagony, odważenie i ekspedycyę wagonów ze sobą jak najspieszniej dając im na równi z artykułami żywności ulegającemu zepsuciu pierwszeństwo przed wysyłką wagonów z innymi towarami“.

Dla uzasadnienia tej rezolucyi ma głos p. Jedynak.

P. Jedynak. Wysoki Sejmie!

W r. 1909 w jesieni, kiedy największy bywa popyt na sól, były, jak nas informowano, warzelnie wschodnio-galicyjskie dobrze zaopatrzone w odpowiednie zapasy, a brak soli nie zagrażał. Tymczasem w powiecie zborowskim, złoczowskim, zaleszczyckim i stanisławowskim okazało się zupełny brak soli, a także brak ten okazał się w zachodniej Galicyi. Zarzuty były skierowane przeciwko Wydziałowi krajowemu jednak po zasięgnięciu informacyi, okazało się, że przyczyna braku soli leżała w braku wagonów kolejowych, które pomimo najprawidłowszego zamówienia ze strony zarządu, na czas nie były dostawione. Załadowane wagony nie były na czas dostawione. Termin dostawy wynosi dla Galicyi termin 5 dni i dłuższy, tymczasem wagon załadowany przez zarząd w Drohowyżu doszedł do Przemyśla w dni 23, wagon załadowany w Drohowyżu dnia 30 października doszedł na miejsce 7 listopada, a więc 8 dni, wagon załadowany w Drohowyżu do Zborowa dnia 9 października doszedł tam dopiero 20 października t. zn. za 13 dni, wagony nadane 26 i 30 października do Żółkwi i do Kulikowa stały 12 dni we Lwowie

Ażeby zapobiedz brakowi soli musiano ze Lwowa pociągiem osobowym wysłać. Zarząd kolejowy był zarzucany nawalem zamówień, a to z powodu zbliżenia się terminu, od którego miała obowiązywać podwyżka taryfowa, jednak sądząc, że największe znaczenie z pomiędzy wszystkich artykułów żywności ma sól, której każdy potrzebuje, proszę Wysoki Sejm o przyjęcie mojej rezolucyi, zmierzającej do zaradzenia temu brakowi.

Marszałek: Czy żąda kto jeszcze głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda

rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Spraw. p. Kolischer: Zrzekam się głosu.

Marszałek. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje rezolucyę p. Jedynaka, zechce rękę podnieść (większość) — jest przyjęta.

Są jeszcze rezolucye p. Stojałowskiego.

Pierwsza rezolucya opiewa

(czyta):

1) Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby w najkrótszym czasie przyłączył część kolei północnej od Krakowa do Bogumina — do dyrekcyi kolejowej w Krakowie.

Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. Stojałowski. Proszę o głos!

Marszałek. P. Stojałowski ma głos.

P. Stojałowski. Rezolucya moja jest ponowieniem wniosku już przez Wysoki Sejm uchwalonego. Rząd jednak nie spieszy się wcale z tem, ażeby zaprowadzić porządek w tej mierze, iżby tę część kolei, która przechodzi przez ziemie polskie w Galicyi i przez Śląsk, przyłączył do krakowskiej Dyrekcyi, na szlaku do Bogumina..

(Głos. I do Hruszowa).

A tak, i do Hruszowa, o jedną stacyjkę dalej — a także to będzie na polskiej ziemi,

Otóż proszę przedewszystkiem posłów ziemi krakowskiej, ażeby oprócz tego, że Sejm, jak sądzę, zgodzi się na moją rezolucyę, zechcieli tę sprawę oobiście popierać, bo muzę podnieść, że — nie wiem czy to prawda — urzędnicy się użalali, iż za mało mają poparcia ze strony posłów krakowskich, i sprawa możeby się naprzód posunęła, gdyby nie brak poparcia.

Kolej to niedługa, ale idzie przez rdzennie polskie ziemie, a my tam ciągle doznajemy tej krzywdy, na którą tu z takim gwałtem i patosem użalali się posłowie ruscy. My tę krzywdę jednak z większą cierpliwością i przyzwitością znosimy.

Na dowód, że tak jest mam tu oryginalny bilet, gdzie niema innego napisu tylko niemiecki. Dodać jeszcze należy, że tam mamy większe trudności, bo tam.

konduktorzy to ludzie innej rasy i innej narodowości.

(P **Makuch**. Ale gdyby tam rząd nakazał dać napisy polskie, toby były!)

Jeżeli poseł Makuch tak mówi, to odpowiem, że ja nie powstawałem przeciw napisom ruskim, tylko przeciw sposobowi walki o te napisy, przeciw sposobowi w jaki tę sprawę traktował p. Staruch. A, że trafilem w sedno rzeczy, to najlepszy dowód w tem, iż gdy nie byłem dziś rano przez chwilę w sali obecny, on w swój sposób na mnie—syknął.

(**Głosy**. I jego niema teraz w sali)

Ale, że my wiemy, na jakim poziomie p. Staruch stoi... A — skoro go niema, to proszę mu tam tych parę słów powiedzieć po sąsiedzku.

(*Wesołość*).

Ma tem kończę i zwracam uwagę, że Sejm to już raz uchwalił, ale potrzeba to jeszcze raz rządowi przypomnieć.

**Marszałek**. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa zamknięta, głos ma p. sprawozdawca.

Spraw. p. **Kolischer**. Zrzekam się głosu.

**Marszałek**. Przystępujemy do głosowania.

Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Rezolucya II. opiewa :

(*czyta*)

„2. Sejm wyraża ubolewanie, że c. k. Rząd już po raz drugi podwyższył znacznie ceny biletów kolejowych w drodze administracyjnej — a tem samem obciążył opłatami, które dotyczą najuboższą ludność“.

Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda. rozprawa zamknięta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Kollischer**. Zrzekam się głosu.

**Marszałek**. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję II. p. Stojałowskiego, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Rezolucya III. opiewa :

(*czyta*) :

„3. Sejm wzywa Wydział krajowy, ażeby wdrożył rokowania z Rządem w sprawie przyznania posłom sejmowym zniżenia ceny rocznych biletów kolejowych w obrębie krajowych dyrekcji kolejowych“.

Rozprawa otwarta, czy żąda kto głosu (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję III. p. Stojałowskiego, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Są jeszcze dwie rezolucje p. Dolińskiego.

Pierwsza opiewa :

(*czyta*) :

Wysoki Sejm uchwała potrzebę przyspieszenia budowy kolei Przemyśl-Dynów-Brzozów“.

Rozprawa otwarta. Czy żąda ktogłosu (*Nikt*) Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Druga rezolucya opiewa :

(*czyta*) :

„Wzywa się c. k. Rząd, aby wobec zatwierdzonego już projektu budowy kolei Przemyśl-Dynów-Brzozów dalsze kroki w celu przyspieszenia i zrealizowania budowy tej kolei jak najspieszniej przedsięwziął“.

Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje tę rezolucję II. p. Dolińskiego, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje sprawozdanie komisji kolejowej o wniosku posła Stanisława Henryka hr. Badeniego w sprawie połączenia linii kolejowej Lwów-Podhajce z linią Stanisławów-Husiatyn w stacyi Buczac. (**Al. 674**).

Sprawozdawca poseł Vivien ma głos

Sprawozdawca p. **Vivien** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański** Wnoszę uwolnienie p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

**Marszałek**. Jest wniosek uwolnienia p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*) Gdy nikt głosu nie żąda



rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto ten wniosek przyjmuje, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosku komisji.

Sprawozdawca p. **Vivien** (*czyta*):

Wysoki Sejm uchwalić raczy:

Wzywa się c. k. Rząd, aby gwarantowaną przez Państwo linię kolejową Lwów-Podhajec przedłużył do Buczacza dla połączenia jej w możliwie najkrótszym czasie z koleją transwersalną Stanisławów-Husiatyn.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

**P. Makuch.** Proszu o hołos.

**Marszałek.** P. Makuch ma głos.

**Makuch.** Argumenta, naprowadzeni w sprawozdaniu komisji, szczo do przedłużenia linii Lwiv-Pidhajci sut' oprawdani i słuszni.

Ale szczo do kincewoho punktu, hde kolij maje sia łuczyty. ja ne mohu sia zhodyty z komisiju. Rezolicyja proponuje, szczo by kolij Lwiv-Pidhajci buła połączena z linijeju transwersalnoju Stanisławiw Husiatyn w Buczaczy.

Se połączenie ne bohato pryczyni-łoby sla do usunienia braku komunikacyji, jaka na cilij prostoroni meze Ternopolom, Czortkowom, Pidhajciamy a Baczaczom istnuje.

Cila taja prostoroni, poloż duże urodźajna zasijana czyslennymy selamy i mistocz kami jest poprostu widtiata wid świta bo pozbawłena komunikacyji, a to połączenie, proponowane czerez komisiju, tomu ne zaradyt.

Jeslyb sia rozchodyło o se, szczo by kolija Lwiv-Pidhajci mała połączenie, to najprostisze bułoby z Monasteryskamy.

Komisija proponuje z Buczaczom, ale to połączenie wyjszłoby na koryst' odnoho iskluczno powita.

I nasunuloś nam sia pewnoho roda podozrinie, bud'toby oden poseł chotiw sia tilko swojemu powitowy prysłu-żyty.

To połączenie wyjszłoby na koryst' ne lysz odnoho powita.

I mymowoli nasuwaje sia pidozrinie, szczo oś to oden poseł z buczackoho powita choce po prostu do stołyci buczackoho powita kolij przedłużyty.

Ja imenno pozwolu sobi postawyty poprawku do toji rezolucyi imenno w tim naprjami, szczo by liniju Lwiv-Pidhajci połączyty z linijeju Czortkiw-Wyhnanka, a se z śludujuczych motywiw.

Perszyj i najważniejszyj moment bude sej, szczo tohdy linija Lwiv-Pidhajci-Czortkiw-Wyhnaka bude perechodyła toj poroz pozbawłenyj komunikacyji, a po druhe takie połączenie bude mało i toj dalszyj naślidok, szczo bude łuczyty tu masu lokalnych linii położonych nad hranyceju rosyjskoju a najważniejszoju z tych linii bude linja do Skałatu nad samou hranyceju rosyjskoju a to z toji pryczyny, szczo rosyjska derżawa w korotkim czasi prystupyt do budowy linii Podilskij Kamenec do Skałatu.

Tym sposobom ta storona distane najprostisze połączenie z centrum kraju.

A inszi linji jak Teresin-Iwanie pu-ste, Tarnopil - Kopyczyńci, Zaliszczyky-Czortkiw budut' łuczyty sia w tim miscy i budut mały połączenie najkorot-sze.

Jeslyż maje sia wże tu linju po-dolżyty, to najkorystnijsze i najracjonal-nisze bułoby jeji przedłużenie aż do Czortkowa-Wyhnanki i tut własne treba tworyty centrum, kotreby łuczyło wsi lokalni linji.

Z toj pryczyny pozwalaju sobi proponowaty taku zminu w rezolucji komi-syjnoj (*czyta*):

„Wzywa się c. k. Rząd, aby gwarantowaną przez Państwo linię kolejową Lwów-Podhajec przedłużył do Czortkowa-Wygnanki celem połączenia jej ze wschodnio galicyjskimi kolejami lokal-nemi“.

**Marszałek.** Głos ma p. Schätzel.

**P. Schätzel.** Wysoki Sejmie!

Projektowana budowa linii z Podhajec do Buczacza nie przedstawia żadnego nowego projektu sieci kolejowej, lecz jest naturalnem następstwem i konsekwencyą zbudowanej już linii kolejowej ze Lwowa do Podhajec.

Projekt budowy kolei z Podhajec do Buczacza był do pewnego stopnia już przesądzony w tej chwili, kiedy zdecydowano budowę kolei ze Lwowa do Podhajec.

Bo rzeczą jest naturalną, że kraj projektując budowę linii na przestrzeni

135 kilometrów i to linii, która dziś kosztuje 19½ milionów nie miał zamiaru budowania kolei tzw. ślepej (Sackbahn) bo taka linia ani by nie miała widoków odpowiedniej rentowności ani też nie załatwiałaby odpowiednio szeroko nakreślonego planu sieci kolejowych wschodnio galicyjskich.

Budowa tej kolei jest zatem ze stanowiska interesu ogólnokrajowego niewątpliwie konieczna i wedle mego zdania potrzeba budowy tej linii nie przedstawia żadnej wątpliwości.

Wprawdzie p. Makuch tu zaznaczył, że wolałby mieć poprowadzone przedłużenie w innym kierunku mianowicie na Czortków a nie na Buczacz, to jednak sądzę, że myśl ta nie jest zupełnie szczęśliwą.

Połączenie z Buczaczem przedstawia najwięcej widoków dla kolei podolskich jest najkrótszym połączeniem a nadto nie przedstawia najmniejszych trudności terenowych, bo linia przechodzi przez kraj prawie zupełnie równy.

W ten sposób doprowadzenie połączenia kolei podolskich z centrum kraju, jak to pierwotnie przy budowie linii Lwów-Podhajce było zamierzone najłatwiej się da przeprowadzić i skutecznie.

Kwestya byłaby tylko otwarta co do tego, czy słusznym jest żądanie komisji kolejowej, aby ta budowa nastąpiła jak najrychlej.

Otóż ta rychła budowa tej kolei leży nietylko w interesie powiatów przez które ma przechodzić, ale leży również w interesie całej wschodniej Galicyi tzw. Podola, bo poprowadzenie tej linii zbliży tę część kraju o 45 kilometrów do stolicy.

Ale leży także w interesie funduszu krajowego, bo fundusz krajowy jest silnie zaangażowany w linię kolejowej Lwów-Podhajce, gdzie ma inwestowanego kapitału 3½ miliona, a przez połączenie tej krótkiej linii z Podhajec do Buczacza sprowadzi znaczną część ruchu towarowego i osobowego z linii czerniowieckiej na tę linię, co podniesie jej rentowność a tem samem zapewni odpowiednią fruktyfikację kapitału w tę linię włożonego.

Dość dogodna sposobność nadarza się do forsowania u rządu, aby przystąpił do budowy tej linii, bo rząd wystą-

pił teraz z projektem budowy całego szeregu linii kolei państwowych, w którym to projekcie Galicya niestety jest bardzo źle zastąpiona. Dałoby się tedy obecnie i tę krótką linię do projektu rządowego wcisnąć i spowodować rząd, by i tę linię wybudował.

Mam jednak pewną wątpliwość, czy Wydział krajowy i wogóle kraj nie znajdzie się wobec pewnych trudności przy rokowaniach z rządem bo linia ta stanowić będzie silną konkurencyę dla linii państwowych, ile że, jak już zaznaczyłem sprowadzi znaczną część ruchu towarowego z linii kolejowych państwowych

Dla tej przyczyny pozwalam sobie przedstawić rozprawę Wydziału krajowego, czyli nie należałoby dążyć do upaństwowienia Lwów-Podhajce.

Sądzę, że upaństwowienie tej kolei byłoby dogodnie dla wszystkich interesowanych czynników.

Z jednej strony skarb państwa, który w tej kolei ma zaangażowanych 16 milionów, łatwo przyjdzie do jej własności, kraj mógłby w ten sposób wycofać swój kapitał 3½ miliona i umieścić go z korzyścią w jakim nowym planie kolejowym a najwięcej byłoby interesowane odnośnie powiaty, przez które kolej przechodzi, bo w ten sposób zyskałyby odpowiednią taryfę kolejową i inwestycje, któreby się bardzo tej kolei przydały, bo niestety już dzisiaj okazuje się że potrzeba na całej linii rozszerzyć stacje kolejowe skąpo wybudowane, rozszerzyć dworce, budować magazyny, których dotąd niema a nawet do czego przyznać się trzeba) prawie na całej linii zmieniać progi, które dziś kompletnie nie są odpowiednie i wywołały już kilkakrotnie wykolejenia.

Po tych krótkich uwagach popieram zupełnie wniosek komisji.

(Brawa).

**P. Stan. Henryk Badeni.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Stan. H. Badeni.

**P. Stanisław Henryk Badeni:**

Wysoka Izbo!

Muszę z całym naciskiem prosić Wys. Izbę o przyjęcie wniosku we formie postawionej przez komisję. Zdaje mi się że przeciwko przedłużeniu samej



kolei i połączeniu jej z inną siecią kolejową z żadnej strony opozycji w tej Wys. Izbie nie podniesiono, jednak połączenie kolei podhajeckiej z koleją transwersalną w Czortkowie, zdaje mi się nie przedstawia żadnych innych korzyści niż te, które przemawiają za połączeniem z koleją transwersalną w szczególności, ale przeciw temu połączeniu przemawia przede wszystkim fakt, że linia Podhaje-Buczacz jest o wiele krótszą i wybudowanie jej nie napotkałoby na żadne trudności techniczne, zaś pod względem ruchu handlowego jak to zresztą sprawozdanie podnosi, połączenie tej linii z Buczaczem który jest centrum handlowem o wiele ważniejszym od Czortkowa nadałoby tej linii znaczenie i umożliwiło rentowność linii podhajeckiej.

Dlatego proszę Wys. Izbę, by zechciała przyjąć wniosek komisji.

**Marszałek.** Czy żąda kto jeszcze głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa zamknięta, głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. **Virien:**

Wysoka Izbo!

Komisja kolejowa skoro miała za przedmiot zastanowienie się nad połączeniem kolei Lwów-Podhaje z jednym z punktów kolei transwersalnej, wzięła pod rozwagę wszystkie te miejscowości, któreby dla budowy tej projektowanej kolei były najodpowiedniejsze.

Była mowa w tedy o Monasterzysskach o których wspominał p. Makuch, jednak ze względu na to że Buczacz jest miejscem gdzie znajdują się wszystkie władze tak sądowe jak powiatowe administracyjne i rządowe, uznano za najwłaściwsze, to połączenie z Buczaczem.

Co do połączenia z Czortkowem jak sobie życzył p. Makuch, to byłoby to zupełnie przeciwnem intencji komisji kolejowej z tego powodu, że tu by się objawiało ciążenie ku wschodowi, gdy przeciwnie interes tej kolei powinien był objawiać ciążenie ku zachodowi, ponieważ ta cała linia transwersalna od Czortkowa ma już połączenie z zachodem, gdy przeciwnie linia któraby miała stanowić połączenie Podhaje z linią transwersalną musiałaby się chyba wstecz cofać a tem samem byłoby to przeciwnem zadaniu, ażeby z zachodem się raczej połączyć.

Z tego powodu ja z życzeniami p.

Makucha zgodzić się nie mogę zwłaszcza że jestem też związany i uchwałą komisji kolejowej która wyraźnie oznaczyła Buczacz jako ten punkt w którym ma się kolej Lwów-Podhaje połączyć z koleją transwersalną.

Tu muszę jeszcze zwrócić uwagę p. Makucha na tę okoliczność, że żaden z posłów nie był interesowany w tem, by kolej ta przedłużoną została do Buczacza dlatego. bo każdy z tych posłów którzy nad tą sprawą się zastanawiali, wyłącznie mieli interes kraju i kolei na myśli a nie jakiś specjalny

**Marszałek:** Przystępujemy do głosowania.

**P. Dumka.** Proszu o skonstatowanie kompletu.

**Marszałek.** (o obliczeniu). Izba nie jest w komplecie, w obec czego musimy odroczyć głosownie do jutra.

Następne posiedzenie odbędzie się jutro we wtorek dnia 8. lutego 1910 o godzinie 10 z rana z następującym porządkiem dziennym.

(czyta):

1. Głosowanie nad wnioskiem komisji kolejowej w przedmiocie połączenia linii kolejowej Lwów-Podhaje z linią Stanisławów-Husiatyn w stacji Buczacz.

Sprawozdawca poseł Vivien.

2. Sprawozdanie komisji kolejowej o petycji Wydziału Rady powiatowej w Skałacie w sprawie budowy linii kolejowej z Grzymałowa do Kałaharówki i połączenia dworca kolejowego w Grzymałowie z stacją w Chorostkowie.

Sprawozdawca poseł Vivien.

3. Sprawozdanie komisji kolejowej o wniosku posła Juliana Brunickiego i tow. w sprawie przemiany przystanku osobowego Martynów na stację osobowotorową.

Sprawozdawca poseł Vivien.

4. Sprawozdanie komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w celu finansowego poparcia przez kraj projektowanej kolei lokalnej z Wieliczki na Myślenice do Mszany dolnej.

Sprawozdawca poseł Skołyśzewski.

5. Sprawozdanie komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie udzielenia Towarzystwu akcyj-

nemu kolei żelaznej Chabówka-Zakopane pożyczki w kwocie 100.000 koron.

Sprawozdawca poseł Czecz.

6. Sprawozdanie komisji kolejowej o wniosku posłów Andrzeja Lubomirskiego, Starzyńskiego i towarzyszy o przerachowanie baremu taryfowego c. k. kolei państwowych przez kolej Lwów-Bełzec i ulepszenia rozkładu jazdy na tej ostatniej.

Sprawozdawca poseł Battaglia.

7. Sprawozdanie komisji drogowej o wniosku posła Szweda i tow. w sprawie podwyższenia subwencji na drogę I kl. Juraszów Rajcza-Ujsoły, w powiecie Żywieckim.

Sprawozdawca poseł Jędrzejowicz.

8. Sprawozdanie komisji administracyjnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia Reprerentacji powiatowej w Myślenicach na zaciągnięcie imieniem powiatu pożyczki w kwocie 70.000 K. na pokrycie kosztów dokończenia budowy dróg.

Sprawozdawca poseł Schätzel.

9. Sprawozdanie komisji administracyjnej o petycji miasta Krakowa w przedmiocie podwyższenia opłat gminnych od spirytusu, piwa i miodu.

Sprawozdawca poseł Maiss.

10. Sprawozdanie komisji administracyjnej o petycji gminy król. stoł. miasta Lwowa w przedmiocie zmiany niektórych postanowień ustawy krajowej z 18. grudnia 1881 Dz. u. kr. Nr. 48. ex 1883 o zniesieniu prawa propinacyjnego w mieście Lwowie.

Sprawozdawca poseł Maiss.

11. Sprawozdanie komisji reform agrarnych o sprawozdaniu Wydziału krajowego dotyczącem włości rentowych.

Sprawozdawca poseł Sapięha.

12. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie wykształcenia kobiet w zakresie gospodarstwa wiejskiego i domowego.

Sprawozdawca poseł Theodorowicz.

13. Sprawozdanie komisji bankowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego dotyczącem wykonywania patronatu nad Spół-

kami oszczędności i pożyczek, jakoteż o krajowej Centralnej Kasie dla Spółek rolniczych.

Sprawozdawca poseł Żardecki.

14. Sprawozdanie komisji budżetowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie uwolnienia dochodów krajowej Centralnej Kasy dla Spółek rolniczych od wszystkich dodatków do podatków z wyjątkiem państwowych.

Sprawozdawca poseł Żardecki.

15. Sprawozdanie komisji gminnej o przedłożeniu Wydziału krajowego w przedmiocie uwolnienia nowych i przebudowanych domów w mieście Białej od gminnych dodatków do podatków.

Sprawozdawca poseł Merunowicz.

16. Sprawozdanie komisji gminnej o petycji gminy król. stoł. miasta Krakowa w sprawie noweli do §§. 4. i 16. ustawy budowniczej dla król. stoł. miasta Krakowa z dnia 18. lipca 1883 r. L. 63. Dz. ust. i rozp. kraj.

Sprawozdawca poseł Leo.

17. Sprawozdanie komisji gminnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego z projektem ustawy o utworzeniu z części gminy Krynica i części obszaru dworskiego w Krynicy nowej gminy administracyjnej pod nazwą „Krynica zdroj“.

Sprawozdawca poseł Górski.

18. Sprawozdanie komisji administracyjnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie wyłączenia przysiółka „Kielanówka“ ze związku gminy administracyjnej „Raclawówka“ i utworzenia z niego samodzielnej gminy administracyjnej.

Sprawozdawca poseł L. Cieński.

19. Sprawozdanie komisji gminnej o petycji kolonistów, osiadłych na gruntach rozparcelowanego obszaru dworskiego w Lubieni, pow. Jaworów, o uznanie ich za samoistną gminę.

Sprawozdawca poseł Merunowicz.

Następne posiedzenie odbędzie się zatem jutro we wtorek o godzinie 10 rano.

Posiedzenie zamykam.

(Koniec posiedzenia o godzinie 11. minut 40 w nocy).