

# Sprawozdanie stenograficzne

## z rozpraw galicyjskiego Sejmu krajowego.

### 28. posiedzenie 3. sesji IV. peryodu Sejmu galicyjskiego z dnia 23. lipca 1880.

**Treść :** Przemówienia pp. hr. Golejewskiego i Hausnera w przedmiocie nadeszłych w dalszym ciągu petycyj, odczytanie petycji Izby notaryalnej i odesłanie innych petycji do Wydziału krajowego. — Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia na pobieranie opłat i wyższych dodatków gminnych i myta. — Przyjęcie wniosków Wydziału krajowego bez dyskusji. — Sprawozdanie komisji kolejowej w przedmiocie wykończenia budowy kolei tak zwanéj transwersalnej z Husiatyna do Żywca. — Przemówienia pp. Polanowskiego hr. Mycielskiego, Matkowskiego, ks. Krasickiego, Hausnera, Kamińskiego, Jana hr. Stadnickiego i powtórne ks. Krasickiego w dyskusji ogólnej, zamknięcie téj dyskusji i wybór generalnych mowców. — Przemówienia pp. Krzeczunowicza, hr. Krukowieckiego hr. Badeniego, komisarza rządowego i sprawozdawcy, sprostowanie faktyczne p. Polanowskiego, oraz odroczenie dyskusji szczegółowej i posiedzenia do popołudnia. — Dalszy ciąg posiedzenia po południu. — Rozprawa szczegółowa nad wnioskami komisji kolejowej w sprawie kolei transwersalnej z Husiatyna do Żywca. — Przyjęcie art. I. i II. wniosków komisji bez dyskusji. — Przemówienia pp. Polanowskiego, Matkowskiego, Chrzanowskiego, hr. Badeniego, Jana hr. Stadnickiego, powtórne Matkowskiego, Krzeczunowicza, powtórne hr. Badeniego, Madeyskiego i sprawozdawcy w przedmiocie art. III, odrzucenie w imienném głosowaniu poprawki p. Matkowskiego i przyjęcie artykułu według wniosku komisji. — Przemówienie p. Krzeczunowicza, cofnięcie dalszych poprawek p. Matkowskiego i uchwalenie en bloc dalszych artykułów. — Przemówienia pp. Chrzanowskiego, Skałkowskiego, hr. Romera, Apolinarego Jaworskiego i sprawozdawcy w przedmiocie rezolucji dodatkowej, wniesionéj przez p. hr. Mycielskiego i odrzucenie téjże rezolucji — Przemówienia pp. hr. Badeniego, ks. Jasieńskiego i sprawozdawcy, tudzież przyjęcie dalszych wniosków komisji z poprawkami p. hr. Badeniego. — Przemówienie p. hr. Badeniego i odrzucenie rezolucji dodatkowej, wniesionéj przez p. Chrzanowskiego. — Petycja w przedmiocie zezwolenia miastu Brodom na pobór opłat od napojów i poręczenia krajowego pożyczki, zaciągnąć się mającej przez to miasto. —

Początek posiedzenia o godzinie 10. minut 30  
przed południem.

Przewodniczący: JE. Ludwik hr. Wodzicki,  
Marszałek krajowy.

Sekretarze: Pp. Józef Jasiński, Alfons Czaykowski, Jan hr. Stadnicki i Turzański.

Postów obecnych 110.

Ze strony Rządu: Wice prezydent c. k. Namiestnictwa p. Filip Zaleski.

JE. hr. Marszałek. Ponieważ dostateczna liczba panów posłów jest zebrana, otwieram posiedzenie.

Zawiadamiam Wysoką Izbę, że przeciw protokołowi z 26. posiedzenia nie wniesiono żadnych zarzutów, jest więc przyjęty. Protokół z 27. tj. wczorajszego posiedzenia złożony jest w biurze sejmowém, gdzie przez 24 godzin służyć będzie do przejrzania pp. posłom.

Proszę pana sekretarza o odczytanie spisu petycji.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos co do petycji.

JE. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Na przeszłej sesji sejmowej przyjęta była na wniosek p. Zyblikiewicza uchwała, aby wszystkie petycje, które w ostatnich dniach sesji sejmowej wpływają, nie były czytane. Ponieważ publiczność nie wiedziała, że tegoroczna sesja sejmowa jutro się zakończy i petycje wpływają, więc czynię wniosek, aby wszystkie odtąd wniesione petycje odesłać do Wydziału krajowego do załatwienia, gdyż nie mogą już być załatwione w żadnej komisji.

P. Hausner. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Hausner ma głos.

P. Hausner. W każdym razie wnoszę, gdyby wniosek p. Golejewskiego został przyjęty, aby z tej liczby petycji, przekazanych Wydziałowi krajowemu, została wyjęta petycja Izby notaryalnej, która dziś przyjdzie na porządek dzienny. Izba notaryalna czuła się uwagami bardzo ostrymi i niekoniecznie sprawiedliwymi, jakie niektórzy członkowie w czasie rozprawy o wniosku p. Tyszkiewicza wygłosili o całej instytucji notaryatu, boleśnie dotknięta i pragnie znaleźć w odczytaniu tej petycji sposobność obrony, a gdy ta obrona inaczéj dziać się nie może, jak tylko odczytaniem tej petycji, upraszam więc Wysoką Izbę, aby zezwoliła na odczytanie tej petycji.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Przyjmuję poprawkę p. Hausnera co do mego wniosku.

P. Głogowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Głogowski ma głos.

P. Głogowski. Upraszam Wysoką Izbę, aby zastrzeżenie, jakie uczynił p. Hausner było zastosowane także co do petycji względem drogi brzostowsko-siedliskiej.

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, więc poddam pod głosowanie wniosek p. Golejewskiego, a gdyby on był przyjęty poddam osobno pod głosowanie wniosek p. Hausnera. Zwracam uwagę p. Głogowskiego, iż wniosek p. Golejewskiego nie odnosi się do petycji, przez niego wspomnianej, ponieważ ta petycja względem drogi brzostowsko-siedliskiej jest już referowana i wyszła z komisji, a zatem nie należy do kategorii tych petycji, które na wniosek p. Golejewskiego nie mają być czytane. P. Golejewski. powołując się na dawną uchwałę sejmową, wnosi, aby te petycje, które w ostatnich dniach sesji sejmowej przychodzą, nie były czytane, tylko odsyłane do Wydziału krajowego do załatwienia.

Upraszam tych panów, którzy ten wniosek przyjmują, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

P. Hausner czyni wniosek, aby zrobiono wyjątek od tej zasady dla petycji Izby notaryalnej tj. aby ta petycja była odczytana w Wys. Izbie. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, upraszam tych panów, którzy ten wniosek przyjmują, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty. Proszę pana sekretarza odczytać tę petycję.

Sekretarz p. Józef Jasiński (czyta):

„Wysoki Sejmie!

Pierwszy to raz niezawodnie zdarza się w dziejach parlamentaryzmu, że ogół członków instytucji publicznej z woli i mocy czynników ustawodawczych stworzonej instytucji państwowej we wszystkich cywilizowanych krajach zaprowadzonej, w Sejmie krajowym przez niektórych posłów w sposób zupełnie nieparlamentarny w godności stanu swego boleśnie dotknięty a nawet obrażony został.

Jeden bowiem z tych posłów wyraził się w toku dyskusji, że nadużycia w notaryacie są wielkie, że po lichwiarzach niezaprzeczenie notaryusze



przyczynili się najwięcej do zubożenia włościan, a w szczególności notaryusze po małych miastach przyczynili się do ich zrujnowania i do uprawnienia długów i że lepiejby było, gdyby parę notaryuszków z głodu zmarło, aniżeli, aby lud gromadnie wychodził do Ameryki. Dwaj inni posłowie w podobnym duchu publicznie głos podnosili.

Gdyby ta sama dyskusja była gdziekolwiek indziej a nie w Sejmie krajowym przeprowadzona, zbyteczna byłaby jakakolwiek odpowiedź na zarzuty poczynione ogółowi notaryuszków, gdyż ogół ludności słusznie z czynów i skutków każdą instytucją oceniający, nie tak łatwo dałby się odwieść od przekonania raz powziętego, jeśliby takowe, przypuścmy, dla dotyczącej instytucji było korzystne.

Jeśli jednak Reprezentanci narodu w podobnym duchu głos na Sejmie zabierają, to nawet najlepsze przekonanie ogółu ludności ustąpić musi miejsca domniemaniu (choćby nie zawsze zupełnie słusznemu), że każdy poseł sumienny zna a przynajmniej starał się poznać dotyczącą instytucję w jej całości nim z ujemną jej krytyką, a nawet z zarzutami przeciw jej ogółowi, w małych miastach urzędującemu, wystąpił. Ze zatem doświadczenia nie czerpał z jednej lub kilku miejscowości, lecz twierdzenia swe stawia po bardzo sumiennym zbieraniu dat i faktów, do których udowodnienia każdej chwili jest gotów. Takie więc publiczne wygłaszania mnszą, powiadamy, wpłynąć na ogół.

Otóż wobec takiego stanu rzeczy i takiej ważności wpływu, jaki głosy posłów, chociażby nie fachowych, na opinię kraju wywrzeć mogą, widzi się lwowska Izba notaryalna, mająca z mocy ustawy (§. 153. ust. not.) obowiązek czuwania nad godnością stanu notaryalnego, zmuszoną do publicznego zaprzeczenia prawdziwości twierdzeń owych posłów i daleką będąc od tego, by ustawniczej nietykalności tych posłów w jakikolwiek sposób ubliżyć chciała, do powołania się wobec opinii całego kraju na istotny stan rzeczy.

Przedewszystkiem zastrzegamy się przeciw insynuacji w Sejmie wygłoszonej, jakoby nadużycia w notaryacie jako takim były wielkie, gdyż podobnego twierdzenia nawet pojedyncze możliwe wypadki nadużycia, w notaryacie nie częściej jak w każdej innej instytucji się zdarzające, usprawiedliwić nie zdołają, a zdanie takie tylko wtenczas usprawiedliwionem by nazwać można, gdyby liczba nadużyć była znaczna, lub przynajmniej większa niż w innych publicznych instytucjach, czego ani owi posłowie nie twierdzili, ani stan rzeczywisty nie dowodzi.

Jeszcze bardziej zastrzedz się musimy przeciw

twierdzeniu, jakoby po lichwiarzach notaryusze przyczyniali się najwięcej do zubożenia a nawet do zrujnowania włościan, gdyż uprawnienie długu nie może i nie powinno jeszcze stanowić niczyjej ruiny, kto racjonalnie gospodarować nauczony. Jeżeli jednak ludu takiej gospodarki wcale nie wyuczono, a stosunki ludności wiejskiej od lat dziesiątek przez tysiączne okoliczności były rujnowane; jeżeli brak szkół i oświaty, tendencyjne utrzymywanie ludu w ciemnocie, propinacja, pieniactwo za wpływem pokątnych pisarzy, mnogość dni bezroboczych, ciężary publiczne i prywatne, jak n. p. przesadne opłaty przy chrzcinach, ślubach i pogrzebach, przy t. zw. pominkach, święceniach wody, praznikach i odpustach, a oprócz tych opłat t. zw. daremszczyzny, czyli świadczenia robót bezpłatnie przedtém dworowi z tytułu wynagrodzenia za grunt nadany, dziś znacznej części duszpasterzom wiejskim bez prawnego tytułu przez lud odrabianych, gdy nareszcie przesadny kredyt, ofiarowany ciemnemu ludowi na cele nieprodukcyjne, ze strony instytucji finansowych, umyślnie w tym celu stwarzanych, nad nieochybną ruiną ludu na wiele lat przed zaprowadzeniem notaryatu w dzisiejszej jego rzekomo szkodliwej formie pracowały, to nie podobna żądać było wyłącznie od notaryatu, by on sam, powołany do życia w chwili, gdzie znaczna część ludu uratować się już nie dała, by on sam, powiadamy, miał powstrzymać szybki bieg skutków i odwrócić wszelkie nieszczęścia, któremi lud był zagrożony. Nie będzie to przecenieniem lecz tylko ocenieniem własnej godności, jeżeli notaryat na chlubę swą zupełnie stanowczo twierdzić się ośmieli, że lud w tutejszym kraju podobnie jak w innych państwach postępowych z całym zaufaniem do notaryatu się garnie, że z wyjątkiem pojedynczych wypadków, wszędzie się zdarzyć mogących, na notaryat, tegoż nadużycia lub przesadną opłatę tegoż wcale się nie uskarża i ręka notaryatu właśnie z woli i przekonania ludu dziś w każdą kwestyą życia rodzinnego i społecznego sięga, że zatem notaryat tam, gdzie mu rozkładeze czynniki społeczeństwa nie przeszkadzały, około ludu z pewnością nie mniej jak inne stany i instytucje publiczne się zasłużył.

Tę pracę notaryatu około dobra ludu właśnie poprzednie Sejmy i delegacje kraju do Rady państwa zawsze uznawały, one to same powoływały notaryat do czuwania nad wyzyskiwaniem ludu przez czynniki rozkładeze (jak n. p. w ustawie z 19. czerwca 1872. N. 88, dz. u. p. o przymusie legalizacyjnym przy wexlach i w projekcie do ustawy o legalizacyi zapisów kompromisarskich i t. d. i t. d.



one broniły téj instytucji w kraju tutejszym i parlamencie nawet wtedy, gdy agitatorom w innych krajach koronnych udawało się wywoływać żale na notaryat tamtejszy, aż naraz w tym samym Sejmie głosy przeciw notaryatowi się podniosły.

To też wówczas notaryat, taką zachętą party, już we dwa lata po zaprowadzeniu nowéj ustawy notaryalnéj, a przeszło 3 lata przed ustawą z 19. lipca 1877. l. 66. dz. u. p. a zatém ledwo po zebraniu najpiérwszych doświadczeń, piérwéj niż Sejm, piérwéj niż Rada państwa, piérwéj niż inne stany, zastanowił się nad zgubnym wpływem lichwy na ludność tutejszą i nie czekając ustaw zakazujących, nie bacząc na własny materyalny interes, pomimo walki ze stronami, postanowił stopniowo ograniczać w swych aktach stopę procentową. Świadkiem tego okólnik z 25. kwietnia 1874. l. 43., którym c. k. Izba notaryalna lwowska wszystkim notaryuszom swego kollegium poleciła, by pod własną odpowiedzialnością, ani kar umownych, ani procentów wyższych jak 24% w aktach notaryalnych nie wpisywali, a chociaż, rozumie się, stopa ta była bardzo wysoka, to niepodobna zapominać, że okólnik ten wydany został w czasie, gdzie 104%, a co najmnij 52% (czyli po cencie tygodniowo od guldena) było dla ludności wiejskiéj normalną stopą procentową i że okólnik ów miał być tylko zaczątkiem i utorować drogę powolną dla dalszych ograniczeń. Dlatego to znowu bezzwłocznie po wydaniu ustawy z 19. lipca 1877. l. 66. dz. u. p. oznaczyła też sama c. k. Izba okólnikiem z 3. listopada 1877. l. 619. 12% jako nieprzekraczalne maximum procentu, wkładając nadto na członków swego kollegium obowiązek niespisywania aktów notaryalnych na pożyczki, jeżeli pieniądz nie zostaje w obecności notarynsza wyliczony, lub zeznanie długu nie opiera się na tytule dawniejszym, publicznymi dokumentami popartym.

Wszak do tych rygorów ustawa notaryuszów nie zmuszała, a strony, którym spisania aktów o wyższych procentach notaryusze odmawiali, żaliły się nawet często przed Izbą notaryalną i Sądem wyższym, a w szczegółowym wypadku orzekł wyższy Sąd lwowski w decyzji 14. stycznia 1879. l. 978. (a zatém w 1½ roku po zaprowadzeniu ustawy z 19. lipca 1877. l. 66. dz. u. p.), że notaryusz nie ma prawa odmówić spisania aktu nawet na wyższe niż 12% odsetki i wręcz sporządzenie takiego aktu dotyczącemu notaryuszowi nakazano. Nie potrzebujemy wspominać, że okólniki podobne a osobliwie piérwszy z nich, spowodowały pokątne pisarzy do namawiania stron do pozornego

zaskarzania jeszcze nie powstałych pretensyj przed sądami, gdzie bez wszelkich trudności ugody a nie raz nawet wyroki na wyższe niż 24 procenta używano, rzeczywiste zaś wyliczanie pieniędzy następowało dopióro po zawarciu takiej ugody lub doręczeniu wyroku.

Wszak gdyby notaryusze byli chcieli pomocną rękę podawać lichwie, to jako prawnicy tysiące mieli sposobów do ubierania interesów w taką formę, że litera ustawy byłaby salwowana, ale lichwa daléjby była ludność gnębiła. A jednak wiadomém jest powszechnie, że dziś na akta notaryalne prywatni spekulanci pieniędzy wcale nie wypożyczają, ale jeszcze jest ich tysiącami, którzy nawet w stolicy kraju, w siedzibie wszelkich władz, pokątne zakłady zastawnicze utrzymują, gdzie od każdego guldena po 5 ct. tygodniowo, czyli 26% pobierają, że lichwa wexlowa, gdzie nikt nie bada, ile strona procentów dopisała, w najlepsze kwitnie, że są nawet zakłady i instytucje publiczne, ludność wyzyskujące, do których żaden sąd ustawy z dnia 19. lipca 1877. l. 66. dz. u. p. nie zastosowuje. Czy i tu wina na notaryuszów spada? A jednak tylko od notaryuszów żąda kraj jakichś ofiar dla ludu, nie pamiętając, że jedna klasa społeczeństwa nie podoła wszystkiemu. Gdyby uprawnieni ku temu rzekli się indemnizacyi za zniesienie ciężarów gruntowych i propinacyjnych w ten sposób, że tylko suma ponad 300 złt. wartości indemnizowanaby być miała; gdyby ustawa nakazała księżom wiejskim bezpłatne odprawianie zaślubin, chrzcin i pogrzebów (w każdéj rodzinie wiejskiéj, przy znanéj płodności i śmiertelności dzieci prawie co roku a nieraz na całe życie się przytrafiających) u osób, których majątek 300 złt. nie przynosi; gdyby także i urzędnicy sądowi do bezpłatnego sporządzania aktów spadków przy spadkach niżej 300 złt. wartości zobowiązani zostali; gdyby i ze strony Rządu zwolniono spadki niżej 300 złt. od należności skarbowych; gdyby i drobiazgowo nabywanie własności wolne było od tax przenośnych; gdyby zniesiono zwalnianie od tax przy orderach i tytułach a uregulowano słuszną skalą należności stemplowe od pozwów i protokołów sądowych przy sumach wyżéj 50 złt., to i skarb państwa nie ucierpiałby i więcéj stanów uzyskałoby pożądaną sposobność do przyniesienia ulgi ludowi.

Dzisiaj zaś, pomimo czasów, w których daremniejszy ustały, a praca wyzwolenia od ucisku kapitału się dobija i do uzyskania należnego wynagrodzenia dąży; pomimo, że notaryusze z pewnością



są ostatni, którzy z mocy ustawy przy spadkach niżej 100 złt. (co wobec rozdrobnienia gruntów i znacznego niskiego oceniania spadków, co najmniej ¼ część wszystkich czynności spadkowych już dzisiaj stanowiących i z dniem każdym wzrastających) do pracy bezpłatnej są obowiązani; pomimo, że opłaty za pracę notaryalną 2, 3, 5 a najwięcej 6 złt. wynoszące i przez sądy oznaczane ledwo raz w życiu i to zwykle w rok a nawet i później po zaszłym w rodzinie wypadku śmierci się trafiają, dzisiaj, powiadamy, nie tylko, że Sejm nowy ciężar na stan nasz i tylko na nasz stan wtłoczyć zamysła, ale nadto starają się niektórzy z posłów stan ten jakby z zazdrości, że popularności się dobił, w oczach ludności najniesłuszniej zohydzać, a ma to być nagroda zapewne za obywatelską gorliwość tego stanu, który ani od prac publicznych, ani od wpływania na lud w duchu rzeczywistego dobra jego nigdy się nie usuwał i nawet wtedy się nie usunie, gdyby jak ostatni posterunek sam jeden tylko o dobro to miał się dobijać. Dalecy jesteśmy od tego, byśmy i ran stanu naszego nie starali się poznać, byśmy go czystym jak kryształ sądzili, ale mylił się ów poseł, który twierdził, że Izby notaryalne i sądy „na nieszczęście rzadko kiedy“ wkraczają, owszem jesteśmy w stanie udowodnić aktami dyscyplinarnymi, że każde rzeczywiste przewinienie według istniejących praw, z całą i nieubłaganą surowością karczone bywa, że gdzie tylko zły czyn, na prawdzie oparty, do wiadomości nam podany zostanie, nigdy jeszcze nie uszedł należącemu się kary; ale też w wielu razach przekonaliśmy się, że złośliwość, uprzedzenie, nieszczęśliwe stosunki miejscowe, a najczęściej ręka pokątnych pisarzy (zazwyczaj bezimiennie) bardzo wiele faktów z całą samowiedzą przekreśla, by stan cały zohydzić i wraz z osobą notaryusza zaporę dla własnych nadużyć usunąć.

Oto sumienny stan rzeczy co do notaryatu w Galicyi i dalecy będąc od tego, byśmy obecnym memoryałem cokolwiek innego, jak słuszną obronę własnej godności osiągnąć zamierzali, podnosimy ten głos jedynie w żalu, że właśnie w instytucyi, która tylekroć chlubnie o nas się wyrażała, naraz złowrogie powstały głosy, na którebyśmy, gdyby nawet przez te same osoby, ale gdzieindziej ogłoszone były, uwagi zwracać nie uznali za stosowne.

Upraszamy więc uniżenie: raczy Wysoki Sejm memoryał ten do swój wiadomości łaskawie przyjąć.

Z Izby notaryalnej.

Lwów, dnia 18. lipca 1880.

JE. hr. Marszałek. Ponieważ w myśl dopiero co powziętej uchwały, petycje nie będą od czytane, więc przystępujemy do porządku dziennego. Na porządku dziennym jest:

Sprawozdanie Wydziału krajowego o zezwolenie gminie Złoczów na pobór opłat od napojów spirytusowych i piwa; gminie Brzeżany na pobór dodatku do podatku konsumcyjnego od wina i opłaty gminnej od nafty; gminie Przemysłany na opłatę od nafty; gminie Łodziańska górna i Nowa wieś na pobór wyższych dodatków od podatków bezpośrednich; gminie Biała na pobór opłat od czynszu najmu; gminie Mielec na pobór opłat od nafty, słodzonych napojów i araku. Sprawozdawcą jest poseł Smolka.

Poseł Smolka ma głos.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

„Sprawozdanie

Wydziału krajowego o zezwolenie gminie miasta Złoczowa na podwyższenie opłat gminnych od trunków spirytusowych i piwa.

Wysoki Sejmie!

Reprezentacya gminy miasta Złoczowa wniosła za pośrednictwem Wydziału powiatowego podanie następującej treści:

Gmina miasta Złoczowa, posiadająca wyłączne prawo propinacyi, uprawniona jest także mocą dekretu kancelaryi nadwornej z dnia 4. czerwca 1840 L. 13674/817 i rozporządzenia gubernialnego z dnia 16. sierpnia 1845 L. 47.905 do poboru na rzecz gminy dodatku, czyli opłaty gminnej, od napojów sprowadzanych przez mieszkańców tutejszych na własny użytek, która to opłata, ustanowiona w myśl rozporządzenia gubernialnego z dnia 18. października 1840 do L. 65.111, pobieraną bywa w gminie od najdawniejszych czasów wedle następującej taryfy:

od jednego litra okowity o 22 stopniach i wyżej do 32 stopni wedle aerometra Reaumura, tudzież innych ulepszonych wypalanych napojów	13½ ct.
od jednego litra piwa po	1 „
od jednego litra miodu, wiszniaku, maliniaku i lipniaku po	4 „
nakoniec od jednego litra wódki szumówki do 22 stopni po	10 „

zaś upoważnieniem zaopatrzeni kupcy korzennych albo mieszanych towarów, którym przysługuje uprawnienie słodzone napoje jako to: arak, rum, pończową esencją i likier do handlu swego



skądkolwiek bądź pobierać te napoje, wszakże tylko we flaszkach opieczętowanych, nie mniej jak jedną trzecią część litra w sobie zawierających, bez wykonywania jednak wyszynku — sprzedawać, są obowiązani na mocy dekretu gubernialnego z dnia 2. sierpnia 1839 r. L. 40.651. od sprowadzanych na sprzedaż napojów słodzonych, prócz powyższej przez mieszkańców od sprowadzanych na własną potrzeb napojów opłacanej należności, dodatek 50% tychże należności jako naddatek na opędzenie wydatków gminnych na ręce upoważnionego do tego poboru dzierżawcy miejskiego opłacać.

Prawo poboru tych opłat gminnych wydzierżawiła dotąd gmina łącznie z właściwem prawem propinacyi i dla tego bardzo trudno oznaczyć jaką kwotę dochodu stanowią te opłaty gminne.

Ponieważ z jednej strony wydatki gminy tutejszej z powodu zbyt wielkich ciężarów i powinności publicznych, do których wypełnienia gmina bądź na mocy istniejących ustaw jest obowiązana, bądź też w interesie miasta dobrowolnie ponosić się obowiązała, jak n. p. do ponoszenia kosztów utrzymania wyższego gimnazjum w Złoczowie, które to koszta, oprócz dostarczonego przez gminę budynku szkolnego wyłącznie swym kosztem, opłaty sługi szkolnego, oświetlenia i opalania tegoż budynku, nadto przez czas trwania prowizorycznego przez lat cztery wyższego gimnazjum, łączną kwotę 15,500 złt. przez gminę ponieść się mającą wynoszą, a na przyszłość będzie gmina obowiązana, oprócz kosztów utrzymania budynku, dostarczania opału i oświetlenia, opłaty sługi i t. p. wydatków, przyczyniać się stale do kosztów utrzymania całego gimnazjum złoczowskiego roczną kwotą 3.000 złt.; gdy gmina pozaciągała na cel budowy budynku gimnazjalnego i koszar dla c. k. wojska znaczne, bo łączną kwotę 58.000 złt. w. a. wynoszące pożyczki, od których przypadające procenta i raty umorzenia przez długi szereg lat spłacać będzie musiała; gdy wreszcie zalegają za gminę bardzo znaczne kwoty podatków i należności rządowych bieżących, prócz których zostaje dotąd w zawieszaniu w skutek wniesionego przez gminę rekursu zapłaćta wymierzonego gminie naraz za 20 lat ekwiwalentu należności od majątku gminnego w kwocie 15.190 złt. 77 ct.; — z drugiej zaś strony zachodzi bardzo uzasadniona obawa, że dochody gminy, a mianowicie prawie jedyny jej dochód z propinacyi miejskiej, który na właśnie upływające trzylecie o roczną kwotę 5.642 złt. się zmniejszył i przy nadchodzącym nowym trzyleciu dzierżawnym zmniejszyć się może, témbardziej, że wszyscy zamożniejsi

mieszkańcy korzystają w znacznej mierze z przyśługującego im prawa sprowadzania trunków na własny użytek za opłatą nieznacznej wyżej wymienionej opłaty gminnej, powodując tém samym upadek dochodu z prawa propinacyjnego, tego jedynego, niezem nie dającego się zastąpić źródła do pokrycia znacznych i ciągle w miarę rozwoju miasta wzmagających się wydatków gminnych, których obecne dochody nie pokrywają, w skutek czego nałożyła Rada powiatowa w roku bieżącym 30% dodatek gminny do podatków bezpośrednich, a którym i połowa tego rocznego niedoboru budżetu gminnego, wynoszącego przeszło 11.000 złt., pokrytą nie zostanie, więc też rada gminna, powodując się obawą o upadek tego dochodu i zastanowiwszy się nad sposobem zaradzenia grożącej miastu upadkiem ewentalności, przyszła do przekonania, że podwyższenie tej opłaty gminnej jest nieodzownie potrzebne, uchwaliła więc na posiedzeniu, odbytém na dniu 10. lipca 1880 przy komplecie przepisany §. 42. ustawy gminnej, jak świadczy dołączony tu pod 2/. wyciąg z protokołu posiedzenia, podwyższyć rzeczzone opłaty jak następuje:

od jednego litra szumówki do 22 stopni wedle aerometra Reaumura na . . . . . 20 ct.

od jednego litra okowity, tudzież innych ulepszonych wypalanych napojów jako to: rumu, araku, koniaku, śliwownicy, rozolisu, likieru, pończowej esencji i t. p. do 32 stopni wedle aerometra Reaumura na . . . . . 27 ct.

od jednego litra miodowych napojów jako to: miodu do picia, wiszniaku, maliniaku, lipniaku, dereniaku i t. p. na . . . . . 8 ct.

od jednego litra piwa bez względu na jakość napoju na . . . . . 4 ct.

zaś upoważnieniem zaopatrzeni kupcy towarów korzennych albo mieszanych, którym przysługuje uprawnienie słodzone napoje jako to: arak, rum, pończową esencją i likier do hadlu swego skądkolwiek bądź pobierać, takowe wszakże tylko we flaszkach opieczętowanych, nie mniej jak jedną trzecią część ( $\frac{1}{3}$ ) litra w sobie zawierających, bez wykonywania jednak wyszynku — sprzedawać, obowiązani będą od wyżej wymienionych na sprzedaż sprowadzonych przez nich napojów słodzonych, oprócz wyłoznaczonej opłaty gminnej, opłacać nadto 50% (pięćdziesiąt procent) téjże opłaty na potrzeby gminne.

Ta opłata nie jest zbyt wygórowana, jeżeli się zważy, że napoje, kupowane u dzierżawców propinacyi, zawsze znacznie będą droższe, aniżeli w takim razie, jeżeli będą przez mieszkańców



skądinziej sprowadzane i należycie wedle nowój podwyższonej taryfy opłacane, a najlepszym dowodem tego jest okoliczność, że rada gminna powzięła uchwałę na podwyższenie dodatków gminnych jednogłośnie i że ani przeciw wysokości proponowanych opłat, ani téż w ogóle przeciw temu podwyższeniu nikt z mieszkańców żadnych uwag nie wniósł.

Ze odnośna uchwała rady gminnej została w myśl §. 86. ust. gm. należycie w gminie ogłoszona dowodzi załączone pod . obwieszczenie. Z powodu, że jak to już powyżej nadmieniono, dodatek gminny wydzierżawiony był łącznie z właściwem prawem propinacyi i dla tego trudno oznaczyć jaki dochód roczny przynosił, niepodobna także oznaczyć, jakiego dochodu z podwyższenia tych opłat gmina spodziewać się może, to jednak pewna, że w skutek podwyższenia rzeczonych opłat dochód gminy dotychczasowy, jeżeli się nie podniesie, to przynajmniej nie upadnie, a ten właśnie cel zamierza gmina osiągnąć podwyższeniem tego dodatku gminnego.

W końcu nadmienić wypada, że Wydział powiatowy, działając w myśl §fu 36. ust. o repr. powiatowój, popiera prośbę reprezentacyi gminnej i czyni uwagę, że podwyższenie opłat gminnych jest dla finansów miasta nieodzowne, a nie jest w obecnych stosunkach zbyt wygórowane.

Wydział krajowy przedkładając niniejszą sprawę Wysokiemu Sejmowi nie może dzielić tego zapatrywania, że żądane opłaty nie są zbyt wygórowane, przeciwnie z porównania z opłatami, pobieranemi przez miasto Lwów i inne znaczniejsze miasta kraju, okazuje się, że takowe są za nadto wysokie.

Z tego powodu proponuje Wydział krajowy obniżenie opłat gminnych, przez reprezentacyą gminną uchwalonych, a mianowicie:

od litra wódki zamiast 20 ct. tylko 15 ct.

od litra okowity zamiast 27 ct. tylko 20 ct.

od litra miodowych napojów zamiast 8 ct. tylko 6 ct.

od litra piwa zamiast 4 ct. tylko 3 ct.

Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony projekt ustawy.

„Ustawa

z dnia . . . . . obowiązująca w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o zezwoleniu gminie miasta Złoczowa na pobór opłat gminnych od trunków spirytu-

sowych i od piwa w obręb gminy sprowadzanych i w niej zużywanych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, rozporządzam co następuje:

Gminie miasta Złoczowa pozwala się pobierać od trunków spirytusowych i od piwa, sprowadzanych na własny użytek w obręb gminy i w niej spotrzebowanych, ogłaty gminne według następującej taryfy:

a) od jednego litra wódki (szumówki) do 55 stopni według skali 100 dzielnego alkoholometra przy temperaturze + 12° Reaum. 15 (piętnaście) ct.;

b) od jednego litra okowity nad 55 stopni według skali 100 dzielnego alkoholometra przy temperaturze + 12° Reaum., tudzież od innych ulepszonych wypalanych napojów, jako to: rumu, araku, koniaku, śliwowicy, rozolisu, likieru, pończowój esencji i t. d. 20 (dwadzieścia) ct.;

c) od jednego litra miodowych napojów jako to: miodu do piecia, wiszniaku, maliniaku, lipniaku, dereniaku i t. p. po 6 (sześć) ct.;

d) od jednego litra piwa bez względu na jakość napoju 3 (trzy) ct.

Upoważnieniem zaopatrzeni kupcy towarów ko-rzennych albo mieszanych, którym przysługuje uprawnienie słodzone napoje, jako to: arak, rum, ponczową esencją i likier do handlu swego skąd kolwiekby pobierać i takowe wszakże tylko we flaszkach opieczętowanych, niemniej jak  $\frac{1}{3}$  część litra w sobie mających — bez wykonywania wyszynku — sprzedawać, obowiązani będą od wyżej-mienionych na sprzedaż sprowadzanych napojów słodzonych; oprócz wyznaczonój opłaty gminnej, opłacać nadto 50% (pięćdziesiąt) téżże opłaty na potrzeby gminne.

Opłaty te nie mogą jednak obciążać ani produ-  
dukeji, ani obrotu handlowego.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa ogólna o-  
twarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt  
głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Józef Jasiński  
ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę o przyjęcie téj  
ustawy w drugiém czytaniu en bloc.



JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby tę ustawę przyjąć w drugim czytaniu en bloc. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą w drugim czytaniu en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka. Wnoszę przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przyjąć tę ustawę w trzecim czytaniu bez czytania. Upraszam tych panów, którzy ten wniosek przyjmują, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

„Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia gminie Brzeżan na pobór dodatku do podatku konsumcyjnego od wina, tudzież na pobór opłat gminnych od nafty w obręb gminy sprowadzanej i spożywanej.

Wysoki Sejmie!

Reprezentacja gminy Brzeżan wniosła za pośrednictwem Reprezentacji powiatowej dwie prośby, a mianowicie o przydłużenie zezwolenia na pobór 60% dodatku konsumcyjnego od wina, udzielonego uchwałą Wys. Sejmu, zatwierdzoną Najwyższem postanowieniem z dnia 9. lipca 1876 (Dz. ust. kr. N. 31 z r. 1876) na dalszych sześć lat od 1. stycznia 1882 począwszy. tudzież o przyzwolenie na pobór opłaty gminnej od nafty, w obręb gminy wprowadzanej i w gminie spożywanej, w wysokości 4 złt. w. a. od 100 kilogramów na lat sześć.

Na poparcie tych prośb przytacza zwierzchność gminna, że gmina Brzeżan, należąca do znaczniejszych gmin kraju i ponosząca z tego powodu rozliczne wielkie ciężary, nie posiada żadnego zakładowego majątku i zmuszona jest pokrywać wszelkie wydatki — zredukowane do niezbędnej potrzeby — poborem dodatków gminnych od piwa, wina, mięsa, kopytkowem itd.

Mimo wszelkich oszczędności i redukcji okazuje budżet na r. 1880 nie pokryty niedobór w kwocie przeszło 10.000 złt.

Na pokrycie rocznych niedoborów uchwa-

łała Rada gminna 20% dodatków do podatków, obecnie zaś pobiera gmina na cele gminne tylko 5% dodatków do podatków, a to z następnych powodów, wyliczonych w uchwale Rady gminnej z dnia 25. listopada 1879:

ponieważ mieszkańcy miasta Brzeżan w skutek stagnacji handlu i przemysłu, tudzież z braku zarobku zubożeli:

ponieważ członkowie gminy opłacają już 17% od dochodów domowych, tytułem opłaty koszarowej;

ponieważ na mieszkańcach zalega jeszczeodatek konkurencyjny do budowy drogi krajowej zloczowsko-tarnopolskiej w kwocie 6.333 złt.;

ponieważ znaczna ilość realności jest za różne należności na licytacją wystawiona;

a w końcu, ponieważ zalegają od roku 1876 podatki rządowe i krajowe, datek konkurencyjny do gr. kat. probostwa w kwocie 1.766 złt., do restauracji łać. kościoła 1.098 złt. i kosztu sekwestracyjne za zaległe podatki w kwocie 2.862 złt. 84 ct.

Nadto dodaje zwierzchność gminna w swiej relacji, że nakładanie wyższych dodatków do podatków nie przyniosłoby w tym stanie rzeczy żadnych praktycznych rezultatów.

Powyższy w streszczeniu skreślony stan rzeczy wskazuje, że stosunki gminy Brzeżan nie są bynajmniej pomyślne.

Ze względu na przytoczone okoliczności;

następnie ze względu, że gospodarstwo gminy Brzeżan nie nastęczyło dotychczas żadnej podstawy do uzasadnionych zarzutów;

a w końcu ze względu, że Reprezentacja powiatowa uchwałą z dnia 15. lipca 1880 jak najgoręcej prośbę gminy popiera,

Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy przychylić się do prośby reprezentacji miejskiej i uchwalić załączony projekt do ustawy i uchwały.

Ustawa

obowiązująca w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o zezwoleniu gminie Brzeżan na pobór opłat gminnych od nafty w obręb gminy sprowadzanej i tamże spożywanej.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Megó Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, ustanawiam co następuje:

Od dnia wejścia w wykonanie niniejszej ustawy, zezwala się gminie Brzeżan na sześcioletni przeciąg czasu na pobór opłat gminnych od nafty



w obręb gminy wprowadzonej i tamże spotrzebowanej, w wysokości 4 (czterech) złt. w. a. od 100 kilogramów nafty.

Opłata ta nie może jednak obciążać ani produkcji, ani też obrotu handlowego.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę przyjęcie tej ustawy w drugim czytaniu en bloc.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przyjąć tę ustawę w drugim czytaniu en bloc. (Nikt głosu nie żąda). Jeżeli nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą w drugim czytaniu en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przyjąć tę ustawę w trzecim czytaniu bez czytania. Upraszam tych panów, którzy się zgadzają z tym wnioskiem, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

„Uchwała.

Gminie Brzeżan poawala się pobierać na pokrycie jej wydatków gminnych w latach 1882, 1883, 1884, 1885, 1886. i 1887. dodatek w wysokości 60% (sześćdziesiąt) do podatku konsumcyjnego od wina.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę uchwałę, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Uchwała ta nie potrzebuje trzeciego czytania.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

„Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie przyzwolenia

gminie Przemyślan na pobór opłaty gminnej od nafty. w obręb gminy wprowadzanej i w gminie spotrzebowanej.

Wysoki Sejmie!

Reprezentacja gminy Przemyślan wniosła za pośrednictwem Wydziału powiatowego prośbę o udzielenie jej przyzwolenia na pobór opłaty gminnej od nafty w obręb gminy wprowadzonej i w niej spotrzebowanej w wysokości 2 złt. w. a. od 100 kilogramów.

Z przedłożonych aktów przedmiotowych okazuje się, że gmina Przemyślan jest ubogą, cały bowiem jej majątek składa się z obligacji uprawnionych gminy przemysłańskiej, przynoszących 69 złt. 60 ct. rocznego dochodu z pastwiska gminnego zdaniem Wydziału powiatowego tak lichego i topograficznie tak niekorzystnie położonego, że zgoła żadnego dochodu nie przynosi.

Wydatki gminne, ograniczone tak jak w gminach wiejskich, na płacę naczelnika gminy, służby gminnej, potrzeby kancelaryjne i opłatę podatków, pokryte być muszą wraz z wydatkami szkolnymi, dodatkami do podatków bezpośrednich, które w r. 1880. 54% wynoszą (dodatek na gminę 32%, na szkołę 22%).

W roku bieżącym uznała gmina potrzebę wprowadzenia jakich takich ulepszeń, a przede wszystkim potrzebę wybudowania rzeźni, jatek i magazynu na naftę, a nie mając na cele polepszenia żadnych przychodów, uchwaliła pobór opłat od nafty na pięć latni przeciąg czasu. Zresztą uskarża się gmina, a Wydział powiatowy potwierdza to, że dodatki do podatków służące na pokrycie potrzeb gminnych wpływają bardzo skąpo gmina walczy z deficytami i dopóty nie będzie mogła się podnieść, dopóki za pomocą jakiego pewnego dochodu gospodarstwo jej nie zostanie uregulowane.

Wobec powyższych stosunków i wobec gorącego poparcia ze strony Wydziału powiatowego, Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony projekt do ustawy.

Ustawa

z dnia . . . . . obowiązująca w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem zezwalająca gminie Przemyślan na pobór opłat gminnych od nafty w obręb gminy wprowadzanej i w niej zużywanej.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Megó Królestwa



Galicji i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam co następuje :

Gminie miasteczka Przemyslan zezwala się pobierać w latach 1881., 1882., 1883., 1884. 1885. po dwa złt. w. a. od stu kilogramów nafty w obręb tej gminy wprowadzonych i w niej zużywanych.

Oplata ta nie może jednak obciążać ani produkcji, ani obrotu handlowego w gminie.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w drugim czytaniu en bloc.

JE. hr. Marszałek. Jeżeli nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą w drugim czytaniu en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przyjąć tę ustawę w trzecim czytaniu bez czytania. Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

„Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie zezwolenia gminom Łodzinka Górna i Nowa Wieś, w powiecie dobromilskim na pobór wyższych dodatków do podatków bezpośrednich.

Wysoki Sejmie!

Dobromilski Wydział powiatowy przedkłada prośbę gminy Łodzinka Górna o zezwolenie na pobór 86%, zaś gminy Nowa Wieś o zezwolenie na pobór 150% dodatków do podatków bezpośrednich w celu pokrycia potrzeb gminnych w r. 1880.

Reprezentacya powiatowa popiera powyższą prośbę.

W gminie Łodzinka Górna wynoszą wydatki preliminarowane sumę . . . . .	81 złt. 22 ct.
dochody zaś sumę . . . . .	12 „ — „
<hr/>	
niepokryty niedobór wynosi zatem sumę . . . . .	69 „ 22 „

Podatki bezpośrednie w tej gminie przypisane wynoszą sumę . . . . .

98 „ 61 „

Na pokrycie niedoboru wystarczy zatem zezwolenie na pobór 70% dodatku do podatków bezpośrednich.

W gminie Nowa Wieś zaś wynoszą preliminarowane wydatki sumę . . . . .

81 „ — „

dochody zaś sumę . . . . .

11 „ 86 „

niepokryty niedobór wynosi zatem sumę . . . . .

69 „ 14 „

Podatki w tej gminie przypisane wynoszą sumę 91 złt. 23 ct. w. a.

Na pokrycie powyższego niedoboru potrzebnym jest zatem dodatek w wysokości 76% od podatków bezpośrednich.

Wydział krajowy wnosi zatem:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. gminie Łodzinka Górna w powiecie Dobromilskim zezwala się pobierać w roku 1880. na pokrycie potrzeb gminnych siedmdeści procentowy dodatek do podatków bezpośrednich;
2. gminie Nowa Wieś w powiecie dobromilskim zezwala się pobierać w roku 1880. na pokrycie potrzeb gminnych siedmdeści sześć procentowy dodatek do podatków bezpośrednich.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Upraszam tych panów, którzy przyjmują wniosek Wydziału krajowego, ażeby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

„Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie zezwolenia gminie miasta Białej na pobór opłat od czynszu najmu.

Wysoki Sejmie!

Począwszy od roku 1871. pobiera gmina miasta Białej na mocy ustaw krajowych opłaty od czynszów najmu w wysokości 4 ct. od każdego



zeznanego i w drodze urzędowej stwierdzonego złotych w. a. czynszu najmu.

Obecnie, gdy prawo do poboru tej opłaty, przyzwolonej ostatecznie ustawą krajową z dnia 26. października 1877. z ubiegim roku 1880. się kończy. uprasza Zwierzchność gminna na mocy uchwały Rady gminnej w przepisany komplecie powziętej o przydłużenie przyzwolenia poboru na dalszych lat 6, to jest od roku 1881. do 1886.

Na poparcie tej prośby przedkłada gmina odpisy z księgi uchwał i zamknięcie rachunkowe z roku 1879. i udowadnia niemi, że przychody gminne nie wystarczają na pokrycie wydatków gminnych, a przedewszystkiem szkolnych, które w roku 1879. kwotę 10.761 złt. 41 ct. wynosiły, a w roku 1880. są na 10.352 ztt. preliminowane. Wydatki szkolne pokrywa gmina w roku 1880. opłatą od czynszu domowego i 25% dodatków do podatków bezpośrednich.

Następnie podnosi Zwierzchność gminna, że nie ma żadnej nadziei, żeby stosunki majątkowe gminy w następnych latach się poprawiły, i że opłaty od czynszu domowego, służące na częściowe pokrycie wydatków szkolnych są jeszcze najodpowiedniejsze, ponieważ ludność do nich przyzwyczaiła i się je chętnie opłaca.

Zważywszy powyżej przedstawione okoliczności, a nadto, że i Reprezentacya powiatowa prośbę gminy popiera,

Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony projekt ustawy.

„Ustawa  
z dnia . . . . .” dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o zezwoleniu gminie miasta Białej na pobór opłat od czynszów najmu.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam:

#### Art. I.

Gminie miasta Białej pozwala się pobierać w latach 1881., 1882., 1883., 1884., 1885., 1886. opłaty od czynszów najmu każdej nieruchomości znajdującej się w obrębie miasta, a podlegającej podatkowi domowo-czynszowemu.

#### Art. II.

Opłata ma wynosić po cztery centy od każdego zeznanego i w drodze urzędowej stwierdzonego złotych w. a. czynszu najmu.

#### Art. III.

Mieszkańcy miasta Białej, którzy opłacają za pomieszkanie roczny czynsz najmu w kwocie dwudziestu i czterech złt. w. a. lub niżej nie podlegają opłacie.

#### Art. IV.

Blizsze postanowienia względem przeprowadzenia tej opłaty uchwali Reprezentacya gminna.

#### Art. V.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w drugim czytaniu en bloc.

JE. hr. Marszałek. Jeżeli nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą w drugim czytaniu en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość), Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek o przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

#### „Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie prośby gminy Mielca o zezwolenie na pobór opłat gminnych od trunków spirytusowych i od nafty.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z d. 16. czerwca 1880. r. l. 121. przekazał Wys. Sejm petycją gminy Mielca o zezwolenie na pobór opłat gminnych od trunków



spirytusowych i od nafty Wydziałowi krajowemu do zbadania i ewentualnego postawienia wniosku jeszcze podczas obecnej sesji sejmowej.

Następnie uchwałą z dnia 7. lipca b. r. l. 606/S. przekazał Wys. Sejm petycją a raczej protest właścicieli prawa propinacyi w Mielcu, przeciw zaprowadzeniu opłat od trunków spirytusowych Wydziałowi krajowemu jako komisji.

Wywiązując się z tych poleceń przedkłada Wydział krajowy następane sprawozdanie:

Prośbę o zezwolenie na pobór opłat gminnych od trunków spirytusowych i od nafty uzasadnia Zwierzchność gminy Mielca tżm, że gmina nie mając w ogólności prawie żadnego zakładowego majątku pokrywać musi znaczne wydatki, na które jej dochody ze rzeźni, targowego, dodatku konsumcyjnego od mięsa i wina, w kwocie przeciętnie 5.000 złt. wystarczyć nie mogą.

W budżecie z roku 1880. wykazuje gmina niedobór przeszło 6.000 złt.

Jakkolwiek faktem jest, że gmina oprócz paru realności żadnego zakładowego majątku nie posiada i że ponosić musi znaczne wydatki, to z drugiej strony wytknąć musimy tego rodzaju sporządzanie budżetów z niedoborami przewyższającymi roczne dochody gminy.

Niedobory te powstały w ten sposób:

W r. 1877. wstawiono w budżet prawdopodobny niedobór w kwocie 700 złt. i na brukowanie miasta 1.000 złt.

W roku 1878. wstawiono niedobór w kwocie 1.900 złt. i na brukowanie 2.000 złt.

W r. 1879. wstawiono w budżet niedobór w kwocie 4.787 złt, i na brukowanie miasta 1.500 złt.; a w końcu

w r. 1880. wstawiono w budżet niedobór w kwocie 6.300 złt. a nadto znowu na brukowanie 1.500 złt.

W ogólności wstawiła gmina w budżet w czterech latach stosunkowo dla niej znaczną kwotę 6.000 złt. na samo brukowanie, nie mając na to najmniejszego pokrycia.

Ponieważ gmina rocznych zamknięć rachunkowych do swjej petycji nie załączyła, przeto zachodzi wątpliwość, czyli rzeczywiście tak znaczne kwoty w całości na projektowane cele użyła i czyli cały budżet w ogólności jest prawidłowo ułożony.

Zanim przeto wszystkie szczegóły gospodarki gminy należycie wyjaśnione nie zostaną, nie mógłby Wydział krajowy popierać prośby gminy o przy-

zwolenie na pobór opłat od trunków spirytusowych zwłaszcza, że przeciw temu właściciele propinacyi protestują.

Wydział krajowy wnosi przeto przychylić się tylko do drugiej części prośby gminy i przyzwolić na opłaty tylko od słodzonych trunków i od nafty.

Ewentualne niedobory mogą być tymczasowo pokryte dodatkami do podatków. które członkowie gminy Mielca, tylko w wysokości 10% na cele gminne opłacają.

Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączone projektu do ustaw.

#### „Ustawa

z dnia . . . . . obowiązującą w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o zezwoleniu gminie Mielec na pobór opłat gminnych od nafty w obręb gminy prowadzanej i w niej spotrzebowanej.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, rozporządzam co następuje:

Gminie Mielec pozwala się pobierać w latach 1881., 1882., 1883., 1884., 1885., 1886. opłatę gminną od nafty w obręb gminy prowadzanej i w niej spotrzebowanej w wysokości 1 (jednego) ct. od kilograma.

Opłata ta wszakże nie może obciążać ani produkcji, ani też obrotu handlowego.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Józef Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w drugim czytaniu en bloc.

JE. hr. Marszałek. Jeżeli nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą w drugim czytaniu en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania,



JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przyjąć tę ustawę w trzecim czytaniu bez czytania.

Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka (czyta):

„Ustawa  
z dnia . . . . . obowiązująca w Królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim, o zezwoleniu gminie Mielec na pobór opłaty gminnej od słodzonych trunków spirytusowych i araku, w obręb gminy sprowadzanych i w niej spożywanych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Megu Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim, rozporządzam co następuje:

Gminie Mielec pozwala się pobierać przez lat sześć, od wejścia w wykonanie tej ustawy, opłaty gminne po cztery centy od jednego litra słodzonych trunków spirytusowych i araku, w obrębie gminy wyrabianych lub wprowadzanych i tamże spożywanych.

Do tej opłaty jest obowiązany każdy, który te trunki sprowadza, bądź na własny użytek, bądź na sprzedaż.

Opłata ta jednak nie może obciążać ani produkcji, ani obrotu handlowego.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę przyjęcie tej ustawy w drugim czytaniu en bloc.

JE. hr. Marszałek. Jeżeli nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą, w drugim czytaniu en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. Smolka. Wnoszę o przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby tę ustawę przyjąć w trzecim czytaniu bez czytania.

Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Z kolei przychodzi:

Sprawozdanie Wydziału krajowego o udzielenie Radzie powiatowej Krosno prawa myta mostowego i o omyceniu drogi powiatowej kamieniecko-stopnickiej.

Sprawozdawcą jest p. Badeni.

P. Badeni ma głos.

Sprawozdawca p. hr. Badeni (czyta):

„Sprawozdanie  
Wydziału krajowego o udzielenie Radzie powiatowej w Krośnie prawa do dalszego poboru pobierania myta od mostu na rzece Wisłoku.

Wysoki Sejmie!

Przy drodze powiatowej z Krosna do Korczyny, istnieje most na rzece Wisłoku, od którego pobierane jest myto na rzecz funduszu powiatowego, w moc uchwały Wysokiego Sejmu, sankcjonowanej Najwyższym postanowieniem z dnia 20. czerwca 1875. r.

Termin pomienionej koncesyi, upływa z końcem miesiąca września b. r. Wydział więc powiatowy, na postawie uchwały Rady powiatowej, prosi o odnowienie prawa mytniczego na dalszych lat pięć, z zachowaniem dotychczasowej taryfy, jednak bez uwolnienia mieszkańców miasta Krosna od opłaty myta w wypadkach, które nie są zastrzeżone odnośnymi przepisami.

Most, o którym mowa, od r. 1875. stanowił wraz z mytem własność gminy Krosna, od tego zaś czasu, skutkiem wzajemnego porozumienia się gminy z Wydziałem powiatowym, przeszedł on na rzecz drogi powiatowej.

Wydział powiatowy przed otrzymaniem jeszcze na swoje imię dotychczasowej koncesyi mytniczej, zarządził zupełne przebudowanie mostu, koszta zaś w tym celu, wedle aktu kolandacyjnego, uczyniły kwotę 4.443 złt. — Dochód z myta wynosi rocznie około 300 złt.

W tych warunkach przedłużenie koncesyi mytniczej jest usprawiedliwione.

Wydział krajowy wnosi:



Wysoki Sejm raczy powziąć następującą treść uchwały.

#### Uchwała

o udzieleniu Radzie powiatowej w Krośnie, prawa do dalszego pobierania myta od mostu na rzece Wisłoku.

Zgodnie z wnioskiem Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomerji, z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, postanawiam co następuje:

#### Art. I.

Radzie powiatowej w Krośnie, w zastępstwie funduszu powiatowego, nadaje się na przeciąg dalszych lat pięciu, prawo do pobierania myta od mostu na rzece Wisłoku, przy drodze z Krosna do Korczyny, pod warunkiem utrzymywania tego mostu w dobrym stanie kosztem funduszu powiatowego.

#### Art. II.

Opłatę myta pobierać należy podług następującego wymiaru:

- a) od każdej sztuki bydła pociągowego w zaprzęgu 2 (dwa) ct.;
- b) od każdej sztuki bydła pociągowego nie w zaprzęgu, od bydła pędzonego ciężkiego i koni wierzchowych 1 (jeden) ct.;
- c) od każdej sztuki bydła pędzonego drobnego  $\frac{1}{2}$  (pół) ct.

Zwierzęta które ssą i przy matkach idą, są wolne od wszelkiej opłaty mytniczkiej.

#### Art. III.

Przy poborze opłat mytnicznych mają być zachowane ogólnie obowiązujące przepisy o uwolnieniu od myta, lub o zniżeniu takowego.

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę przyjęcie tej ustawy w drugim czytaniu en bloc.

JE. hr. Marszałek. Jeżeli nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. hr. Badeni. Wnoszę

przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przyjąć tę ustawę w trzecim czytaniu bez czytania.

Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. hr. Badeni (czyta):

#### „Sprawozdanie

Wydziału krajowego o omyceniu drogi powiatowej kamienicko-stopnickiej.

#### Wysoki Sejmie!

Ustawą krajową, sankcyonowaną Najwyższem postanowieniem z dnia 12. lipca 1870 r., Rada powiatowa limanowska otrzymała prawo do pobierania myta drogowo-mostowego na jednej stacyi, przy drodze powiatowej kamienicko-stopnickiej, za przestrzeń jednej mili i 2.400 sążni i za należące do tej przestrzeni dwa większe mosty, mające łącznej długości 48 sążni.

Termin pomienionej koncesyi nie był ograniczony, Rada więc pobiera dotąd myto na jednej stacyi w gminie Zalesiu, podług obowiązującej taryfy, wynoszącej od sztuki bydła pociągowego w zaprzęgu 4 ct., od pociągowego nie w zaprzęgu 2 ct. i od każdej sztuki bydła drobnego 1 ct.

Od roku jednak 1870. prowadzoną była dalsza budowa téjże drogi, od gminy Zalesia do drogi państwowej w Zamieściu, tak, że dzisiaj cała długość drogi wynosi 24 kilometrów 800 m., z których przypada na powiat limanowski 22 kilom. 200 m.

Skutkiem tego Wydział powiatowy, na podstawie uchwały Rady powiatowej, prosi o udzielenie koncesyi na pobór myta również drogowo-mostowego przy drugiej jeszcze stacyi, a to za nowo zbudowanych 13 kilometrów i za dwa nowe mosty, łącznej długości 55 metrów.

Zważywszy: że ogólne koszta téj dodatkowej budowy wynosiły kwotę 14.855 złt., że utrzymanie całej drogi po koniec r. 1878. obliczono na kwotę 4.240 złt., że dochód z dotychczasowej stacyi mytniczkiej nie przenosi rocznie 240 złt.

Wydział krajowy wnosi na przychylenie się do przedstawienia Wydziału powiatowego, równo-



cześnie jednak na ograniczenie pierwotnej koncesyi na czas pięcioletni.

W tym celu, Wysoki Sejm raczy powziąć następującej treści ustawę:

Ustawa

o omycieniu drogi powiatowej kamienicko-stopnickiej.

Zgodnie z ustawą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Kra-kowskiem, rozporządzam co następuje:

Art. I.

Radzie powiatowej limanowskiej, w zastępstwie funduszu drogowego tegoż powiatu, nadaje się na lat pięć, od wejścia w wykonanie tej ustawy, prawo do pobierania myta drogowo-mostowego, przy drodze powiatowej kamienicko-stopnickiej, pod warunkiem utrzymania pomienionej drogi wraz z do tyczącymi przedmiotami kosztem funduszu powiatowego i w dobrym stanie.

Art. II.

Pobór myta drogowo-mostowego odbywać się ma na dwóch stacyach mytniczych, a mianowicie na jednej stacyi dotychczasowej w gminie Zalesiu, i na drugiej stacyi w miejscu nowo oznaczyć się mającém.

Art. III.

Opłata drogowa mostowego, na każdej z tych dwóch stacyj, wynosić będzie:

- a) od każdej sztuki bydła pociągowego w zaprzęgu 4 (cztery) ct.;
- b) od każdej sztuki bydła pociągowego nie w zaprzęgu, od bydła pędzonego i koni wierzchowych 2 (dwa) ct.;
- c) od każdej sztuki bydła pędzonego drobnego, t. j. cieląt, źrebiąt, owiec, kóz i świń 1 (jeden) ct.

Art. IV.

Przy poborze opłat mytniczych mają być zachowane ogólne przepisy o uwolnieniu od myta lub o znizeniu takowego.

Art. V.

Z dniem wejścia w wykonanie niniejszej ustawy, traci moc obowiązującą ustawa o omycieniu drogi powiatowej kamienicko-stopnickiej, z dnia 12. lipca 1870. r. (dz. ust. i rozp. kraj. nr. 67.)“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę przyjęcie tej ustawy w drugim czytaniu en bloc.

JE. hr. Marszałek. Jeżeli nie ma żadnego zastrzeżenia, aby głosować nad tą ustawą w drugim czytaniu en bloc, więc upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w drugim czytaniu en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Sprawozdawca p. hr. B a d e n i. Wnoszę przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek o przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęta.

Z porządku dziennego następuje:

Sprawozdanie komisji sejmowej w przedmiocie wykończenia budowy galicyjskiej kolei, tak zwanąj transwersalną z Husiatyna do Żywca.

Ob. Al.  
154.

Sprawozdawcą jest p. Grocholski.

P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski (zaczyna czytać):

„Sprawozdanie

komisji sejmowej w przedmiocie wykończenia budowy galicyjskiej.....

Głosy. Uwolnić pana sprawozdawcę od czytania sprawozdania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby uwolnić p. sprawozdawcę od czytania sprawozdania. Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

JE. p. Grocholski. Pozwolę sobie prosić Wysokiej Izby, aby raczyła w sprawozdaniu komisji poprawić kilka pomyłek drukarskich. I tak: na stronie 2. w ustępie 5. w 2. i 3. wierszu z góry ma być zamiast „zakłady“ — „nakłady“; w ustępie ostatnim na tej samej stronie w wierszu trzecim zamiast „powiedzieć“ ma być „przewidzieć“. Dalej na stronie 3. w ustępie 4. wierszu



2. zamiast słów: „po zaprowadzeniu“ ma być: „przeprowadzeniu“.

Wysoka Izba zechce zaraz poprawki poczynić w artykułach. I tak w artykule I. lit. d. opuszczono po słowie „granic kraju“ — „i“. W artykule II. wierszu 4. od dołu, zamiast „jeżeliby“ ma być „jakiaby“.

W artykule IV. zamiast „sto“ ma być „sta“.

W artykule VI. proszę wymazać po a), b), c), „przecinek“, który jest niepotrzebny.

JE. hr. Marszałek. Rozprawa ogólna nad całością przedłożenia otwarta. Przy głosowaniu będziemy osobno głosowali nad ustawą w drugiem i trzecim czytaniu, osobno nad punktem drugim wniosku, a osobno nad punktem trzecim, który trzeciego czytania nie potrzebuje. Ponieważ jest wielu posłów zapisanych, przeto chciałbym utrzymać kolej mowców. Odczytam nazwiska tych posłów i zapytam się, czy są za, czy przeciw wnioskowi komisji.

P. Mycielski? Za.

P. Polanowski? Przeciw.

P. Matkowski? Za, ale ze stawianiem poprawek.

(Głosy: A więc przeciw).

JE. hr. Marszałek. Już nieraz podnosiła się wątpliwość, jeżeli kto zamierza stawić poprawkę, czy ma się zapisać za, czy przeciw.

Moje zdanie pod tym względem jest takie, że każdy z mowców musi wyrobić w sobie przekonanie, czy poprawka, którą chce uczynić, wniosek esencjonalnie zmienia czy nie. Jeżeli zmienia esencjonalnie, to wtedy jest przeciw wnioskowi, jeżeli zaś poprawka ta odpowiada całości wniosku, może się zapisać za wnioskiem.

P. Matkowski. Ja w tej kwestyi nie mogę się stanowczo oświadczyć, bo jestem zasadniczo za przyjsciem w pomoc kolei, lecz różnię się co do sposobu.

JE. hr. Marszałek. Zapisuję zatem p. Matkowskiego za wnioskiem.

P. Skałkowski? Przeciw.

P. Jan hr. Stadnicki? Za.

P. Hausner? Jestem przeciw wnioskowi komisji, ale za wnioskiem p. Matkowskiego, który jest za.

P. Kamiński? Przeciw.

P. Chrzanowski? Za.

P. ks. Krasicki? Protyw.

P. hr. Golejewski? Za.

P. Gross? Przeciw.

P. hr. Krukowiecki? Przeciw.

JE. hr. Marszałek. P. Polanowski ma głos.

P. Polanowski. Ciężki spełniam obowiązek, ale spełnić go muszę, bo Wysoka Izba ma traktować kwestyą popularną, kwestyą, którą nadto uważam już za przesądzoną.

Bardzo rzadko zabieram głos w tej W. Izbie, a mianowicie wtenczas, kiedy wiem, że sprawa mego przekonania będzie utrzymana, nie zabieram głosu, tu jednakże, ponieważ nie zgadzam się z temi wnioskami, rozważywszy sumiennie obowiązek posła krajowego, a nadto obowiązki względem moich wyborców, zdecydowały mnie prosić o głos.

Przebaczenie mi Panowie, że zabierając głos nie bardzo dobrze wypowiem to, co zamierzam, bo trudniej się mówi, gdy się ma przekonanie prawie, że się zastępuje przekonanie mniejszości.

Proszę Panów! kraj nasz jest w anormalnym położeniu od wieku przeszło, kraj nasz zubożały, uważamy za kraj, który dochodów przynieść nie może, kraj nasz wedle tego też był traktowany i nic nie robiono, a potem oddano nam administracyą w kraju bez dróg, bez rzek spławnych, bez kolei; a my, obciążeni rozmaitymi dodatkami do podatków, musimy ciągle pracować z tym budżetem, z którego nie dodatniego wydestać nie można. Jednakże, gdy przyszła kwestya oddanych nam komunikacyi dróg krajowych, wtenczas W. Izba postąpiła tak, jak wedle mego zdania w sprawach ekonomicznych pójść potrzeba było.

Wówczas postawiono wniosek, aby Wydział krajowy wypracował i Wysokiej Izbie przedłożył plan sieci dróg krajowych, co też się stało w roku 1872.

Takie postępowanie uważałem za normalne, a dorywcze musi być szkodliwe. Przechodząc do kolei, po raz pierwszy w tej Wysokiej Izbie mamy traktować subwencyonowanie kolei.

Jeżeli na zbudowanie kolei transwersalnej wniesiono o subwencyą krajową, uważam to za krzywdę dla wszystkich innych okolic, a W. Rząd



w żadnym innym kraju, w żadnym sejmie nie przyszedł z taką propozycją. I tu nie przyszedł Rząd z propozycją, z przedłożeniem, udzielił tylko wiadomości.

W takiej to formie nie zwykłej, nie śmiało wszedł wniosek o kolejach transwersalnych do tej Wys. Izby. Nie dziw więc, że nie przygotowani na kwestyą subwencyonowania kolei, zaskoczeni tą kwestyą z nienacka wśród sasyi, nie postawiliśmy żadnych wniosków, dotyczących się innych okolic. Jednakże, jeżeli było za późno, a rzecz obecnie przesądzona, chodzi mi oto, aby wyrazić ubolewanie, że komisya mając wniesioną petycyą przez trzech posłów ziemi żółkiewskiej o kolej wicylną Jarosław-Sokal, słysząc nadto poufne głosy posłów, że się tak gospodarować nie powinno i oświadczenia, że głosować nie będą mogli, bo taka doraźność nie jest w interesie ni kraju, ni wyborców, komisya nie chciała umieścić nawet żadnego ustępu sympatycznego dla potrzeb innych okolic, choćby jednego frazesu, choćby jednę wzmianki uczynić, że są takie okolice, które więcej potrzebują kolei, i że wyrazić nadzieję, że je Sejm będzie traktował tak samo, jak kolej transwersalną. Ja nie jestem ani objętny, ani nie przychylny, jako poseł krajowy, żadnej kolei.

Chętnie głosowałbym za subwencyą 1,100 000 złt., gdyby choć jeden ustęp o innych okolicach, o innych kolejach był umieszczony, gdyby powiedziano, że jeżeli do kolei w innych częściach kraju zgłosi się jakieś towarzystwo i uzyska pozwolenie budowy, to Sejm na takich warunkach, jakie proponuje dla kolei transwersalnej, tak samo i inne koleje będzie subwencyonował. Niestety tak się nie stało. Pozwoli JE. marszałek, że odczytam tu wniosek, który jednakże nie postawię, lecz byłoby pożądanem, aby szanowna komisya umieściła go przed ustępem pierwszym wniosków komisyjnych (czyta):

„Sejm krajowy Królestwa Galicyi i Lodomerji wraz z W. Ks. Krakowskim zapewnia kolejom, któreby w innych okolicach kraju były budowane przed rokiem 1890, stosunkowo tę samą pomoc i te same zwolnienia, które przyznał ustawą pod % dla kolei transwersalnej Husiatyn-Żywiec, czyby one miały być budowane przez prywatne przedsiębiorstwa, czy przez Państwo, zastrzegając sobie orzeczenie o każdej poszczególniej kolei, na następnych kadencyach“.

To nie jest wielkie żądanie, to jednakże jest żądanie, które pozostawia nadzieję innym okoli-

com i ich mieszkańcom. Czyż myślicie Panowie, że mógłbym usprawiedliwić przed moimi wyborcami w okolicy, w której szosy nawet nie ma a dodatki do podatków ciągle się płacą, głos dodatni oddany sprawie kolei transwersalnej, przenigdy. Kiedy pierwszy raz przychodzi subwencyonowanie kolei wielką kwotą bo 1.100.000 złt., czyż nie należy się innym okolicom i wyborcom dać tę otuchę, że jeżeli teraz okolice, które ma przerzynać kolej transwersalna, są szczęśliwsze, to później, jeżeli przyjdzie chwila i pora, Sejm nie odmówi stosunkowo tej samej pomocy i innym okolicom?

Było podniesione w tej W. Izbie, co jest faktem rzeczywistym, że prądy objawiają się w kraju i odbijają się w tej W. Izbie. Był prąd dla szkół a potem ominął, był prąd dla szpitali, a ileż ataków usłyszeliśmy na nie obecnie. Otóż można się obawiać, że gdy chwila stosowna nadeszła a kapitały są tanie, nadszedł i prąd kolejowy, czy za lat 9 u. p., jeżeliby okolica, którą ja reprezentuję, przyszła z żądaniem, czy prąd już nie ominie? Może wówczas Wysoki Sejm powie: Już dość obciążylem fundusz krajowy, przeciążyłem go na wet, a wasza okolica nic nie dostanie. W roku 1872, kiedy sieć dróg krajowych była układana, wtedy W. Sejm uchwalił dla 3 okolic: złoczowskiego, żółkiewskiego i rzeszowskiego, że będzie koleje wicylnalne subwencyonował po 50 tysięcy złt. na milę. Czyż więc komisya nie mogła otęm wzmianki zrobić i powiedzieć: że dla okolic, które dla braku kamienia dróg krajowych nie dostały, są zapewnione uchwałą Wysokiego Sejmu koleje wicylnalne subwencyonowane, — niejako stwierdza się tę uchwałę i tak obowiązującą fundusz krajowy i upoważnia robić na tej podstawie usiłowania i wyszukać entreprenera.

Jako poseł inaczéj na gospodarkę krajową się zapatruję, wiem oraz, że w innych sejmach inaczéj traktują ekonomiczne sprawy kraju. W sejmie czeskim w roku 1861 na pierwszej kadencyi wystąpiono z wnioskiem i żądano od Wydziału krajowego, aby przyszedł na następnej sesji ze siecią, uzupełniającą koleje w Czechach. I tak się stało. Tam się to stało normalnym sposobem, a chociaż pomiędzy narodowościami walka wrzała ciągle, w tej kwestyi praktycznej, rzeczywiscie gospodarskiej, po gospodarstwu sobie postąpiono.

Jeżelibym żadnych innych korzyści z przemówienia dla kraju i wyborców moich nie osiągnął, to jeżelibym mógł osiągnąć i uprosić, a p. referent



oddziału IV. Wydziału krajowego, p. hr. Badeni, by zechciał tę sprawę wziąć w rękę i przyjąć z planem na przyszłą kadencją do téj Izby, by powzięła uchwałę, że w tych lub innych okolicach wybitną potrzeba kolei, a w innych mniejsza, to już wielebym osiągnął, bo odtąd postępowanoby z planem a nie dorywczó.

Tak tedy Panowie nie chcą Was nużyć, stanowisko to musiałem zająć i zaznaczyć, musiałem wypowiedzieć, że jako poseł kraju nie uznaję téj gospodarki za dobrą, która dorywczó sprawy ekonomiczne traktuje, że jeżeli po raz piérwszy kolej ma być traktowana, powinna była komisya wspomnieć, że i innym okolicom w równéj części ma przyjąć fundusz krajowy z ulgą i pomocą.

Proszę Panów! Sprawozdawca komisji powiada, kolej ta jest strategiczną. To byłoby właśnie powodem, abyśmy nie dali. Komisya jednakże mówi na stronie 2 w innym ustępie (czyta):

„zważywszy, że ważność strategiczna téj kolei ma przedewszystkiém dla naszego kraju wielką doniosłość“.

Czytając to, już mam ochotę głosować za tém, a gdyby mogła nam komisya zapewnić, że prędko i skutecznie tą koleją dostaniemy się do celu, o natenczas głosowałbym z całą gotowością za subwencją dla niéj choćby i wyższą, i mógłbym śmiało stanąć przed wyborcami. Skończyłem.

J.E. hr. Marszałek. P. Mycielski ma głos.

P. hr. Mycielski. Zaprzeczyć się nie da, że polecenie, dane komisji kolejowej do rozwiązania było trudne, bo liczyć bez cyfer i wnioski stawiać bez danych rzeczywistych podstaw, uchwałać mając naprzeciwko tylko propozycję a nie fakta rzeczywiste, zaiste trudna do rozwiązania zagadki. Otóż nie da się zaprzeczyć, że atmosfera, otaczająca całe sprawozdanie komisji kolejowej jest chłodna, zimna a nawet mroźna, bo téż inną być nie mogła. Komisya, wobec sprawy dla kraju téj doniosłości, coś dodatniego, pozytywnego czuła się w obowiązku uczynić i stawia nam cyfrę 1,100.000 zł.

Pytanie zachodzi czy ten wniosek prowadzi do rzeczywistego celu i czy kwestyą stanowczo rozwiąże. Bynajmniej i teraz właśnie wątpliwość mieć wolno, sądzę nawet, że sama komisya nie twierdzi, aby tymi wnioskami zagadka rzeczywiście rozwiązana była. O ile wiem z wieści a niestety na wieści ach się tylko opieramy i na wieści ach tylko wnioskujemy, towarzystwo budowy kolei o której mowa, propozycją 1,100.000 w ogóle propo-

zycy na téj cyfrze opartéj przyjąć nie chce czy przyjąć nie może. Konkluzya więc jasna: że Wys. Sejm uchwali 1,100,000 złt. a kraj kolei mieć nie będzie. Uchwała taka czém więc będzie? popisem akademicznym naszéj ofiarności wobec Rządu, Rady państwa i całego Państwa austyackiego, ale pozytywnego pożytku dla kraju prawdopodobnie nie przyniesie.

Podnosić pożyteczność dla kraju i doniosłość budowy kolei, sądzę, byłoby zupełnie zbyteczném w tém Wys. Zgromadzeniu. Nadmienić jednak należy, że kilka tygodni temu obywatele, znani ze swojéj ofiarności i swéj chęci dodatniego działania w kraju, wezwali prezesów Rad powiatowych, aby żądać od nich porozumienia co do ofiarności pojedynczych powiatów i stron interesowanych.

Pouczono nas wtedy bo ja miałem zaszczyt być zaproszonym do tego grona obradującego o pożytku ekonomicznym, politycznym, gospodarskim i strategicznym nawet budowy téj kolei, bodaj czy nie chcieli nas pouczać o pożyteczności wynalazku siły pary. Żądano ofiarności i to znacznej od powiatu. Podniesiono wtedy jasno i dobitnie niebezpieczeństwo żądania od Rad powiatowych ofiarności tego rodzaju i nic dziwnego, bo Rady powiatowe uchwały swoje opierają na różnych wyjątkowych okolicznościach i zależne są od wyobrażeń różnorodnych.

Mamy w Radach powiatowych wielką ilość włościan, którzy rzeczywiście nie mogą ze stanowiska ekonomicznego zapatrywać się na pożyteczność kolei, a wątpliwość zachodziła, czy wobec tego żądania właśnie te Rady powiatowe, zależne od głosów włościan nie skompromitują sprawy przez wotum przeciwne. Jednakowoż energii Rad powiatowych i przewodniczących tychże Rad dało się uzyskać bardzo wiele. Dało się to uzyskać prostém i to bardzo logiczném tłumaczeniem.

Włościanie, którzy w wielu okolicach przeważny mają głos w Radach powiatowych, z początku opierali się stanowczo téj myśli i nigdy nie przypuszczali, aby na pokrycie kosztów budowy należało na powiat właśnie nałożyć ciężary.

Gdy jednak wypowiedziano, że koléj, która będzie kosztowała 50 milionów część użyje na zakupienie maszyn, wagonów i t. d. a drugą połowę kapitału zostawi w kraju i rozdzieli na 14 powiatów a więc na powiat 1,500.000 mniej więcej wypadnie, a suma ta zostanie w powiecie i użytą będzie na prace i roboty, włościanie zrozumieli zaraz pożyteczność sprawy, w skutek czego w jednych powiatach uchwały Rady powiatowe 1 centa do-



datku przez lat 12, a są i takie powiaty, gdzie i 2 centy dodatku zawotowano. Otóż cała ta bezprzykładna ofiarność bardzo łatwo może pójść w niwecz, jeżeli wieść, że towarzystwo kolejowe tej oferty naszej przyjąć nie chce, stanie się rzeczywistością.

Proszę Panów! Rząd, który wyjątkową pieczołowitością na otacza i tym razem wyjątkowe dowody swój opieki wyraźnie dać nam pragnie, jakto już poseł Polanowski wspominał, w całej Austrii w niektórych okolicach w Czechach, aż do zbytku, wszędzie koncesjonowano koleje, wszędzie dawano gwarancje a nigdzie nie żądano ofiarności od kraju któregokolwiekbydz.

U nas zaś wyjątkowo żądają ofiarności od kraju i to dla drogi jakiego rodzaju? państwowo strategicznej. Niechże jednak będzie ta ofiarność. Dajmy dowody poczucia naszych obowiązków i skonstatujmy: do jakiego stopnia kraj rozumie z jakim pożytkiem dla niego jest kolój transwersalna. Jednakowoż należałoby zarazem usunąć tę chwilową presją, która wywiera towarzystwo, niewiadome, nieznanie, nieobecne. Podczas zgromadzenia przezesów Rad powiatowych, o którym wyżej wspomniałem mówiono, że kowadło już gotowe, młot podniesiony, żelazo rozpalone, tylko dajcie, a w tej chwili zaraz, natychmiast budowa kolei do skutku przyjdzie. Rady powiatowe poszły za tymi słowami i przekonaniem, a dziś po 4 tygodniach znowu jesteśmy w tym samym położeniu, znowu spotykamy się z tymi samymi argumentami: dajcie, bo inaczej przypadnie wszystko, cała sprawa będzie cofnięta i bodaj czy nie bezpowrotnie. Ja Panowie, towarzystwo, które w ten sposób z poważnym Zgromadzeniem, jakim jest Wysoki Sejm traktuje, które nas straszy jakoby nie grzeczne dzieci, przyznam się, że na seryo nie biorę. Towarzystwa, które 50 kilka milionów chce angażować, które wie, że Sejm obraduje, które wie, że komisya pracuje w tej sprawie, nie zjawia się, nikogo nie wysyła, Panowie, ja takiego towarzystwa na seryo brać nie mogę. Zjawi się w krótko wniosek który nie jest już tajemnicą, bo mamy drukowaną poprawkę przed sobą p. Matkowskiego, który żąda, aby kraj całe wywłaszczenie przyjął na siebie. To jest, proszę Panów, indywidualne zapatrywanie, którego motywowanie zostawiam wnioskodawcy. Przypominam tylko tym wnioskodawcy bo JE. hr. Marszałek żądał od nas oświadczenia, czy jesteśmy za wnioskami komisji, czy jesteśmy za wnioskami następnymi. Otóż proszę Panów, i ja także jestem w tym wyjątkowym po-

żeniu, że jestem tak za wnioskami komisji, jak wszystkimi tymi, które mogą nas doprowadzić do budowy kolei. Ja będę tak za tym wnioskiem głosował, jak będę głosował za wnioskiem komisji, za każdym w ogóle takim wnioskiem, który zaprowadzi nas do budowy kolei sto milowej w kraju. (Brawo). To jest już Panowie indywidualne zupełnie zapatrywanie, co kraj powinien uczynić dla budowy kolei, do jakich poczuwać się obowiązków. Budowaliśmy Panowie, drogi, pytam: w jakich warunkach, jakim kosztem ofiarności, że tylko nadmienię, z jak bardzo lekkim sercem niedawno uchwaliliśmy budowę drogi stojanowskiej. Powiadają, że będzie kosztowała 500.000 może 400.000 złt. być może, ja temu nie wierzę i mam przekonanie, że będzie kosztowała więcej (Pan B a d e n i nie). Gości niec krajowy z Dembicy do Nadbrzezia, z Tarnowa do Szczecina i droga stojanowska razem będą miały 25 mil długości i my na to wydaliśmy, powtarzam, wydaliśmy Panowie już z kieszeni grosz gotowy, zapracowany milion parokroć sto tysięcy złt. a konserwacja tych dróg kosztuje kraj kilkadziesiąt tysięcy na rok. Kolój zaś która będzie miała 100 mil, kolój a która cały kraj w podłuż przetnie, kolój, która ułatwi producentom kilku milionów morgów wywóz kilku milionów celnarów produkcyi i pożytek tak widoczny i znaczny dla kraju przynieść musi i na teraz Panowie cofamy się przed mniejszą cyfrą, bo jest mniejszą w zestawieniu z drogami co dopiero przytoczonymi.

Proszę Panów, dalej mówić nie będę, tylko zastrzegam w dyskusyi szczegółowej postawienie wniosku. Głosować będę za wnioskami, które zapewne głosami innymi poparte będą. Głosować będę ostatecznie i w danym razie za wnioskiem komisji oparty na przekonaniu, które co dopiero wypowiedziałem.

W przekonaniu jednak, że wniosek komisji i do celu nas nie doprowadzi, postawię wniosek ewentualny na mocy którego mam nadzieję, że rzecz cała choć w części uratowana będzie i nie upadnie na zawsze. Bo powiedziano, że towarzystwo kolejowe cyf. y przez komisją postawionej przyjąć nie chce, czy nie może. A zatem, jeżeli Wysoki Sejm obecnie zebrany tylko tę cyfrę uchwali, a towarzystwo tej suny nie przyjmie, rzecz cofnięta będzie, a jak powiadają niepowrotnie. Wniosek więc mój będzie następujący:

(Czyta): Wzywa się Wydział krajowy, aby w granicach niniejszej ustawy w porozumieniu z c. k. Rządem jako też przedsiębiorstwem kole-



powiem, z uwzględnieniem prawomocnych deklaracji Rad powiatowych jak i stron interesowanych, w tych powiatach, przez które kolej będzie prowadzona, przeprowadził porozumienie warunkowe wykupna gruntów a rezultat tych rokowań Sejmowi na najbliższej sesji przedstawił. Przeznacza się Wydziałowi krajowemu sumę 15.000 złt. z funduszu krajowego na przeprowadzenie rokowań. Podaję wniosek ten do laski marszałkowskiej, a motywować go będę w takim razie, jeżeli wniosek komisji uzyska większość w Izbie i utrzyma się.

J.E. hr. Marszałek. P. Skalkowski ma głos.

P. Skalkowski. Komisja uznaje ważność kolei transwersalnej, propouje nam jednak, abyśmy ofiarę kraju ograniczyli na ryczałtową sumę milion 100 tysięcy złt. Jako motyw do takiego ograniczenia ofiarności kraju stawia komisja trzy argumenta, mianowicie: iż ciężar przyjęcia w ogóle wykupna gruntów jest nieokreślony, że aparat do przeprowadzenia tej czynności byłby nader kosztowny, a wreszcie, że tylko przedsiębiorca, w którego ręku jest możność zmiany trasy, jest w stanie wykupić grunta stosunkowo tanio, ponieważ może opierającemu się zagrozić, iż trasę przeloży. Według mego przekonania, te argumenta nie zupełnie przemawiają za wnioskiem komisji. Ciężar ten da się obliczyć przynajmniej w sumie przypuszczalnej tak, iż ten obowiązek kraju, jakkolwiek nie cyfrowo na setki i jednostki obliczony, jednak w cyfrze bardzo prawdopodobnej dałby się oznaczyć. Dowodzą także doświadczenia, iż aparat do wykupna gruntów nie jest tak nadzwyczajnie kosztowny, jeżeli się skorzysta z ostatnich na tém polu uczynionych doświadczeń. Wreszcie nadmienię, że możnaby w tém kierunku odwołać się do interwencji powiatów.

Co się tyczy zaś przełożenia trasy, to będę miał zaszczyt następnie wykazać, iż wpływ na ostateczny kierunek trasy jest także w ręku kraju, że w tym względzie nie jest to przedsiębiorstwu wyłącznie pozostawione. Jeżeli zaś, jak to ze strony nader wiarogodnej zapewniono, przyjęcie tego przedsiębiorstwa do skutku jest zawisłe od tego, aby kraj nie ryczałtową sumę, lecz przyjęcie na siebie wykupna gruntów ofiarował, to według mego przekonania należy się bądź co bądź na tę ofiarę zgodzić, jeżeli to ma być *conditio sine qua non*.

Nie będę tracił czasu, aby wykazywać potrzebę i pożyteczność tej kolei dla kraju. Ale zwrócę się przeciw tym wywodom komisji, które

powiadają, że ta rzecz dostała się tutaj o tyle niewłaściwie, iż Rząd powinienby tę kolej sam budować. Nie przeczę, że Rząd powinienby wybudować. Jeżeli jednak w tej chwili budować nie chce, czyż mamy tę kwestyą odroczyć? Co do mnie, nie mam wiele wiary w austryacką politykę kolejową. Lata ubiegłe wykazują, że ta polityka nader często się zmienia. Zaczęto od budowy kolei prywatnych. W ten sposób koncesyonowano kolej północną. Następnie zaczęto budować rządowe koleje. Te sprzedał minister Bruck. Następnie koncesyonowano liczne koleje prywatne, a wreszcie, po ostatniem przesileniu finansowem zwrócono się znowu do kolei państwowych. Nie wiem, jak długo ta zmiana utrzyma się.

Za trwałością tej zmiany przemawia chyba tylko to, że taka moda panuje w Berlinie. Czy jednak to jest dostatecznym dla utrwalenia tego systemu w Austrii, wątpię. Państwo austryackie bowiem tak potężnymi środkami finansowymi nie rozporządza, jak cesarstwo niemieckie. Lecz gdyby to przypuszczenie, jakie dawało się słyszeć w formie poufnej, że Rząd tę kolej budować zamierza w takim razie, jeżeli tego nie podejmie się towarzystwo belgijskie, lub przedsiębiorca prywatny, czy to byłoby zdjęciem ciężaru z kraju a włożeniem go na państwo? Według mego zdania tak nie jest. Uprzytomujmy sobie Panowie, jaki ciężar spada i spaść musi na skarb państwa, a względnie na kraj, jeżeli Rząd czy to gwarantuje kolej, czy ją sam buduje? W Galicyi najtańszą gwarantowaną koleją jest kolej Albrechta, ponieważ jest budowana na podstawie rozpisaniej konkurencji. Roczna gwarancya Rząd wynosi 42.000 na milę czyli 6 000 złt. na kilometr. Tarnowsko-lełuchowską kolej Rządu budował, ale sędzę, że bądź co bądź czy to gwarancya czy dostarczenie potrzebnego kapitału, naturalnie drogą pożyczki, bo Rząd zapasów takich nie ma, aby z nich czerpał, będzie mniej więcej zawsze około 6000 złt. rocznie na kilometr kosztować. Transwersalna kolej, o której tu mowa ma długości 420 kilometrów więc łatwo obliczyć, że wydatek na skarb państwa przypadający wynosiłby półtrzecia miliona. A że z tego znaczną część ponieśliby kontr ybueuci podatkowi naszego kraju to rzecz jasna. Mniemam zatem, że to, co Rząd poniósłby na koszt budowy kolei we własnym zarządzie, albo co na nas spadłoby przez zagwarantowanie tej kolei, byłoby ciężarem znacznie większym, niż ten ciężar, którybyśmy ponieśli, przez wykupienie wszystkich gruntów potrzebnych pod tę kolej. Ciężar ten jakkolwiek cyfrą



dokładnie oznaczyć się nie da, nie byłby według mego zdania tak wielkim, jak to wskazują najnowsze doświadczenia. Zastanówmy się Panowie co było powodem, że wykupno gruntów stało się takim postrachem dla przedsiębiorców kolejowych, że w wielu wypadkach rzeczywiście bardzo znaczne sumy kosztowało? Mojem zdaniem są trzy główne przyczyny, a mam to przekonanie, że panowie, którzy brali w takich czynnościach bezpośredni udział, zemną się zgodzą. Najpierw ta okoliczność, że interesowani właściciele gruntów bez wszelkich ceremonij wyzyskiwali przedsiębiorstwo, co według mego zdania nie mogłoby mieć miejsca w tym wypadku, gdyby kraj, albo z polecenia kraju powiaty takie wykupno przeprowadzały. Ale, moi Panowie, można powiedzieć, że to jest rzecz indywidualnego przekonania właścicieli gruntów, że nareszcie jest wielu takich właścicieli, którzy z równą bezwzględnością będą wyzyskiwać skarb kraju jak dawniej wyzyskiwali przedsiębiorstwa kolejowe. Ale są jeszcze dwie drugie daleko ważniejsze przyczyny wysokich kosztów dotychczasowych.

(Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki obejmuje przewodnictwo) a mianowicie krótki termin budowy, jaki był zakreszony we wszystkich dotychczasowych koncesjach a szczególnie w tych, które od roku 1870 wydawane były, jak to miało miejsce przy kolei łupkowski, dniesztrański i Albrechta.

Ten krótki termin był powodem, że ukończenie budowy było zaostrene nader wysoką karą konwencyonalną, a wskutek tego termin wykupna gruntów był nader szczupło wymierzony. Zwykle, takie przedsiębiorstwo kolejowe oddawało budowę przedsiębiorcy generalnemu i zobowiązywało go aby on na termin koncesyjny, pod groźbą olbrzymich kar wykończył kolęj. Przedsiębiorstwo znowu gwarantowało sobie od towarzystwa, że cała linia kolejowa w oznaczonym ściśle terminie będzie mu oddana, a ten termin był nader krótki. Był on najczęściej wcale niezastosowany do wymogów ustawy tak, że po prostu nie było czasu na expropryacyą przymusową. Towarzystwo kolejowe więc, chcąc zatrzymać przedsiębiorstwo pod rygiorem tych kar konwencyonalnych, starało się za jakąkolwiek bądź cenę gruntu te nabyć w owym terminie. Doskonale wiedzieli o tem interesowani i wyzyskiwali to trudne położenie towarzystwa. Jednakowoż towarzystwa były nieraz w tem położeniu, że udawały się na drogę expropryacyi przymusowej z powodu nader przesadzonych wymogów właścicieli

wcieli gruntów. A tu znowu przeszkodą była ustawa wadliwa, która pozostawiała oznaczenie rzeczoznawców sądom realnym, a zatém najczęściej sądom powiatowym.

Sądy powiatowe brały jakichkolwiek rzeczoznawców, zwykle takich, którzy bywają używani przy sprawach nader drobiazgowych, przy exekucjach i t. d. Ci rzeczoznawcy byli bardzo często albo w pokrewieństwie lub w innym stosunku z tymi, których grunta miały być wywłaszczone, albo też dawali na siebie wpłynąć i wychodziły wskutek tego orzeczenia, które były jeszcze więcej uciążliwe dla przedsiębiorstwa kolejowego niż w wypadku wykupna dobrowolnego. Oszacowywano przedmioty wywłaszczyć się mające na bardzo wysoką sumę. Otóż te dwie główne przyczyny, które powodowały dawniej wysokość wykupna gruntów, mogą być usunięte. Oznaczenie terminu budowy, a raczej to, co nas dotyczy bezpośrednio, oznaczenie terminu, w ciągu jakiego mają być grunta wykupione, można tak określić, aby był czas dostateczny na przeprowadzenie wszystkich formalności. Co się zaś tyczy oszacowania to w tym względzie ustawa z r. 1878 owo niebezpieczeństwo uchylita. Podczas gdy dawniej sądy powiatowe powoływały, że się tak wyrażę, pierwszego lepszego rzeczoznawcę, to obecnie sąd apelacyjny corocznie z listy, przedłożonej mu przez Namiestnictwo takich rzeczoznawców mianuje.

Powiatowe sądy są obowiązane tylko z tej listy rzeczoznawców powoływać. Otóż, jak to wiemy z ogłoszeń, sądy apelacyjne na takich rzeczoznawców wybierają rzeczywiście osobistości, które znajomością rzeczy, społecznym stanowiskiem i charakterem dają gwarancją, że przy oszacowaniach nie będą się powodować stronniczością, ale rzeczywiście słuszone, sumienne i sprawiedliwe orzeczenie wydadzą. Rzeczoznawcy tacy i w tej Wysokiej Izbie między nami zasiadają. Gdy zaś tych rzeczoznawców mianuje apelacya co roku na propozycyą Namiestnictwa, to nie widzę w tem żadnej trudności, aby Wydział krajowy w drodze właściwej porozumiał się z Namiestnictwem i postarał się o to, aby rzeczoznawców takich mianowano, na których ze wszechmiar możnaby polegać. Mniemam zatem, że główna przyczyna takiego wysokiego kosztu wykupna gruntów odpada, więc nie ma niebezpieczeństwa, aby suma kosztów wykupna była zbyt wielką. Lecz dla czego, zapytacie Panowie, towarzystwo belgijskie tak się tego obawia? Dla czego nie przestuduje dotyczących ustaw nie obe-



zna się ze stosunkami i nie weźmie na siebie wykupna gruntów! Otóż według mego zdania, dlatego, że towarzystwo kolejowe jest przede wszystkim narażone na wyszukiwanie, które nie da się ina zéj uchylić, tylko w ten sposób, aby kraj podjął się wykupna gruntów; że towarzystwo belgijskie wobec doświadczenia, jakie musiało zrobić w wielu krajach zachodnich, gdzie koszt wykupna jest większy, musi obawiać się, aby nie angażować się w przedsiębiorstwo, którego jedna pozycja jest kompletnie nieznaną. Można bowiem obliczyć przypuszczalnie cały koszt budowy kolei. Można obliczyć koszt dostarczenia kapitału, mianowicie, jeżeli dostarczającym kapitału jest przedsiębiorstwo tak zamożne jak to, na które reflektujemy. Można obliczyć koszt robót ziemnych, mostów i można na tém bardzo wiele oszczędzić przy racjonalném prowadzeniu rzeczy i bez szalonego pospiechu, z jakim budowały się nasze koleje w latach ostatnich. Można obliczyć koszt robót naziemnych, progów i szyn, urządzeń mechanicznych, warsztatów i całego taboru kolejowego, zwłaszcza, że w tym względzie w ostatnich latach znaczna zniżka cen nastąpiła, ale cyfra wykupna gruntów usuwa się z obliczeń przedsiębiorstwa, które stosunków miejscowych nie zna i na poparcie władz miejscowych przy oszacowaniu gruntów liczyć nie może. Dlatego ja bardzo dobrze pojmuję, że towarzystwo belgijskie, jeżeliby kraj wykupna gruntów na siebie nie przyjął od całego przedsiębiorstwa cofnąć się musi. Jeżeliby zaś ograniczenie ofiarności kraju do ryczałtowej sumy miało odroczyć budowę kolei transwersalnej ad infinitum, to według mego zdania wyrządilibyśmy krajowi wielką a może i niepowetowaną szkodę.

Zdaje mi się, że obecna chwila, w której przedsiębiorcy się zgłaszają, jest chwilą wyjątkową w finansowém położeniu Europy. Przepiętnie wszystkich instytucji finansowych kapitałami jest nadzwyczajne; wiadomo, iż są wypadki, że na 1% rocznie bywa udzielany kredyt. Tak udziela kredytu banku francuski Rządowi francuskiemu. Mniemam zatem, że gdyby to wykupno gruntów kosztowało więcej niż 1,000.000 złt., chociaż mam wszelkie powody przypuszczać, że w tych granicach z oznaczeniem ilości morgów więcej, a przynajmniej znacznie więcej, kosztować nie będzie, zwłaszcza jeżeli się zastosuje środki ustawą dozwolone, to według mego przekonania cofnąć się nie należy. Wszakże przypominał p. Polanowski, że uchwaliliśmy po 50.000 złt. na milę dla dróg żelaznych wycynalnych, co wynosi razem dla projektowanej

drogi 2,500.000 złt., a projektowana droga nie będzie wycynalną, lecz główną. Wykazałem także, że gdyby to stało się, czego komisya sobie życzy, że sam Rząd budowałby lub gwarantował, to ze względu, iż Rząd nie ma żadnych pieniężnych zapasów, tylko drogą pożyczki o fundusze musiałby się postarać, ciężar znacznie większy spadłby na kraj, aniżeli gdybyśmy się podjęli sami wykupna gruntów, angażując w ten sposób kapitały obce z zachodu przychodzące i nie wymagające gwarancji państwowej.

Nadmienię jeszcze, że niebezpieczeństwo, o którym komisya z takim naciskiem wspomina, że trasa nie jest oznaczona i że w skutek tego można obawiać się powiększenia kosztów wykupna gruntów, według mnie nie istnieje. Rozpatrzmy, jak według ustawy z r. 1878, trasa oznaczoną być ma.

Trasa oznaczona zostanie dopiero po wydaniu koncesyi (a zatem nie można teraz stawić zarzutów, że nie ma trasy, bo być jęj nie może) przez komisją reambulacyjną, w której zasiada jako przewodniczący delegat Namiestnictwa, jako jeden członek delegat Starostwa, następnie delegat Ministerstwa handlu i delegat Wydziału krajowego.

Otóż pytam się Panów, czy komisya tak złożona, w której ręku jest szczegółowe oznaczenie trasy, na to pozwoli, ażeby przedsiębiorstwo wybierało najdroższe grunta. Zresztą o ile ja wiem, a miałem dość do czynienia z temi sprawami, trasa nie wybiera się tak dowolnie, ani nie zachodzi często taki wypadek, ażeby koniecznie dla tańszej budowy grunt droższy należało wybierać. Trasa bowiem jest wskazana samą konfiguracją terenu, a właśnie w tym kierunku umiejętność budowy kolei dąży, ażeby do tęj konfiguracji terenu jak najwięcej zastosować się, ponieważ to koszt budowy umniejsza i na prawidłowość ruchu bardzo korzystnie wpływa.

Sam skład tęj komisji reambulacyjnej wyklucza, według mego zdania niebezpieczeństwo, ażeby na szkodę funduszu krajowego obierano taką trasę, gdzieby to wykupno miało kosztować jak najdrożej. Operat przez taką komisją reambulacyjną spisany, przychodzi do Namiestnictwa, które zatwierdza trasę i orzeka, które grunta mają być zajęte. Wobec tego zdaje mi się, że nie należy wahać się przed tą ofiarą, jaka od nas jest wymagana, bo ofiara ta według mego sumiennego przekonania, opłaci się stokrotnie, przyniesie daleko więcej korzyści, jak wiele innych kosztownych projektów, o których tutaj była mowa.



Sądzę, że jeżeli téj chwili nie wyzyskamy, może ona przeminąć bezpowrotnie, bo wiadomo, że ta chwila jest wyjątkową, że od lat kilkunastu takiego napływu kapitałów nie było, a nikt zaprzeczyć nie może, że skoro ta sytuacja się zmieni, przedsiębiorcy, którzy dzisiaj tak skwapliwie się zgłaszają, może wcale się nie pojawią.

Głosować więc będę za zapowiedzianymi poprawkami, aby przyjąć na kraj cały koszt wykupna gruntów.

Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki. P. Matkowski ma głos.

P. Matkowski. Wysoka Izbo! Przewszystkiém wytlómaczyć się muszę, dla czego zapisałem się za wnioskiem komisji, chcąc przemawiać zupełnie w duchu poprzedniego mowcy i mając zamiar stawienia poprawek w tym duchu.

O to rzecz tę tak rozumiem: że ten tylko może zapisać się jako mający chęć przemawiania przeciw wnioskowi komisji, kto chce postawić wniosek przejścia do porządku dziennego. Ja tylko w jednej kwestyi, wprawdzie zasadniczej, mam odmienne zapatrywanie od większości komisji, mianowicie w kwestyi: w jaki sposób ma się przyjść w pomoc budowie kolei transwersalnej, chcę odnośne poprawki postawić, ale nie mam zamiaru stawiać wniosku przejścia do porządku dziennego; w razie zaś gdyby nawet moje poprawki upadły, mam zamiar głosować za wnioskiem komisji kolejowej. Z tych to powodów zapisałem się jako przemawiający za wnioskiem komisji.

Zaznaczyć muszę, że nie do pozazdroszczenia jest moje stanowisko jako takiego, który chce w téj Wys. Izbie przeprowadzić poprawki, tak mocno różniące się od stanowiska, jakie zajęła komisja kolejowa. Témbardziej Panowie, ponieważ ostatecznie w obronie tych wniosków komisji stają ludzie, którzy niezaprzeczenie mają wszelkie prawo do zaufania téj Wys. Izby. Jeżeli się tego zadania podjąłem, możecie być Panowie przekonani, że tylko uczyniłem to z głębokiego poczucia obowiązku bronięcia interesów nie tylko obwołu, który mam zaszczyt reprezentować, ale i dobrze zrozumianych interesów kraju całego.

Przyjście do skutku téj kolei nie tylko dla powiatów, które reprezentuję, ale dla trzeciej części kraju, a myślę, że dla całego kraju przyniesie ekonomiczne korzyści, z najżywotniejszymi interesami związane i w znacznej części tego kraju z wielką niecierpliwością jest ono oczekiwane.

Przedewszystkiém pozwolę sobie zwrócić

uwagę Wys. Izby, że jeżeli ta sprawa stoi dziś na porządku dziennym, zawdzięczamy to łasce Najjaśniejszego Monarchy. Zapewne może z dzienników wiecie Panowie, że zeszłego roku udała się deputacja ze wschodniej Galicyi do Wiednia celem przedłożenia memoriału J. C. K. A. Mości, w którym przedstawiając zły stan ekonomiczny tych powiatów prosiła, aby zechciał polecić wybudowanie takiej linii kolejowej, któraby umożliwiła na przyszłość podniesienie się gospodarstwa i przemysłu w tych okolicach. Przybywszy do Wiednia zastaliśmy sytuacją taką, że kolej Karola Ludwika wniosła ofertę, żądając koncesyi na budowę linii Tarnopol Husiatyn, a my z naszego stanowiska, nie mając absolutnie nic przeciwko temu, ażeby linie kolejowe w kraju w jak największej ilości wybudowane były, a sądzę — że i Wysoka Izba uzna to nasze zapatrywanie za słusne — uważaliśmy tę ofertę jako krok jedynie w tym zamiarze zrobiony, ażeby uniemożliwić budowanie linii transwersalnej. Kiedyśmy się w piérszej chwili jako deputacja udali do JE. prezesa Koła polskiego, dzisiejszego sprawozdawcy komisji kolejowej, do JE. ministra dla Galicyi, do JE. ministra handlu, otrzymaliśmy odpowiedzi prawie równobrzmiące: „Panowie, konsoreyum nie macie; pragniemy wprawdzie, aby ta kolej była wybudowana, ale teraz szans nie ma, ponieważ nie ma towarzystwa, którémby się na seryo liczyć można, a któreby chciało budowę tę przeprowadzić.

Koncesyi kolei Karola Ludwika odmówienie możemy; nie żąda bowiem subwencji, ani od państwa ani od kraju, a więc jej koncesya nadana być musi“. Dopiero po przyjęciu deputacji przez Najjaśniejszego Pana, który oświadczył nam, że kolej transwersalna nie uważa tylko jako kolej, która jedynie dla kraju jest potrzebna, ale jako kolej, która dla całego państwa ma ogromną wartość, sytuacja w Wiedniu zmieniła się i ten sam minister handlu, który w ten sposób informował JE. prezesa Koła polskiego, ten minister handlu, który od jesieni wiedział o tém, że towarzystwo belgijskie ma zamiar starać się o budowę kolei transwersalnej, a mimoto z niem nie traktował, ten sam minister handlu rozpoczął dopiero wtedy traktowania z towarzystwem belgijskiém i innymi konsoreyami.

Nie chodziło tylko o trudności, jakie się nasuwały, mianowicie w zebraniu tak znacznych kapitałów, któreby tę budowę kolei umożliwiły, ale sądzę, że to stanowczo twierdzić mogę, że chodziło



o trudności inne a wielkie, które miało się do zwalczenia, z instytucją finansową, konkurencji ze strony kolei transwersalnej się obawiającą, a która przemożny wpływ we Wiedniu wywiera.

Wobec tego Panowie zupełnie jasnym mi jest dlaczego to uboczną drogą przez Wydział krajowy przyszło to przedłożenie Rządu i przyszło takie, że ja sam nie mógłbym Wys. Izbie doradzać, ażeby je przyjęła. Przedłożenie było napisane tak, ażeby Sejm je odrzucić musiał, a gdy je Sejm odrzuci odpowiedzą mu w Wiedniu: „Z waszjej winy kolej transwersalna nie może przyjść do skutku, my umywamy sobie ręce i odtąd wszystko pójdzie w myśl interesów kolei Karola Ludwika. Treść przedłożenia rządowego wiadomą mi była już od początku tej sesji, dla tego udawałem się do Wiednia celem przekonania się, czy rzeczywiście towarzystwo belgijskie takie warunki stawia Rządowi, czy rzeczywiście to jest jego ostatnie słowo, na którym się opiera? Wiercie mi Panowie, że gdybym niepomyślną odpowiedź był otrzymał, dzisiaj nie przemawiałbym w tej Wys. Izbie, bo nie mógłbym doradzać, ażeby warunki, jakie tam są umieszczone, przez Wys. Izbę przyjęte zostały.

Za pośrednictwem ludzi wpływowych, tej sprawie przychylnych a mających stosunki z towarzystwem przyszedłem w położenie pytania się towarzystwa (wprawdzie w charakterze prywatnym) i robienia mu uwagi, że te a te warunki są dla Sejmu nie do przyjęcia, i oświadczone mi, że towarzystwo od tych warunków w wielu szczegółach odstąpić może. Tu znów, proszę Panów, zasła okoliczność dla mnie zupełnie niewytłumaczalna. Kiedy dowiedziałem się od reprezentanta towarzystwa, iż przy tych warunkach nie opiera się, a gdy mi przynajmniej na pojedyncze pytania odpowiedziano, że towarzystwo belgijskie byłoby skłonne odstąpić od niektórych innych żądań, zawiadomłem jednego z wyższych urzędników ministerstwa handlu, który mi dał odpowiedź rzeczywiście zadziwiająca: że jakkolwiek towarzystwo by przystało, to jednakże ministerstwo handlu na to odstąpienie od tych warunków przystać nie może. W ogóle o ile mi wiadomo została wniesiona oferta rzeczywiście oparta na warunkach, jakie Panom przedłożono, ale ze strony ministerstwa handlu nie było zupełnie zapytane Towarzystwo, czy od niektórych z tych warunków nie odstąpi. Wyjątek zrobić muszę co do osoby JE. Korba, byłego ministra handlu, który mi oświadczył, że przy tych warunkach, któreby kraj sobie wytargował, żadnej z swjej strony trudności robić nie będzie.

W obec takich okoliczności, zostało przedłożenie Wydziału krajowego odesłane do komisji kolejowej. Cała komisja kolejowa, a i ja, mając zaszczyt do niej należeć, uznała, że to przedłożenie tak jak jest przyjętym być nie może. Różniłem się tylko mocno w sposobie załatwienia tej sprawy a szczególnie co do środków, jakimiby przyjęcie do skutku tej kolei ułatwić można.

Dla mnie kierującą myślą było: że trzeba iść tak daleko, jak daleko funduszowi krajowemu nie grozi na seryo niebezpieczeństwo, ale także i tak daleko, ażeby umożliwić przyjęcie do skutku tej kolei. Otóż kiedy kwestya uchwalenia sumy ryczałtowej była przedmiotem dyskusji, zgodziłem się z nią zupełnie pod warunkiem, jeżeli Rząd lub towarzystwo na ten sposób załatwienia przystanie. W drodze prywatnej starałem się dwa razy dowiedzieć od towarzystwa, czy może przy podniesieniu ryczałtowej sumy nie przyjęłoby tych postanowień, jakie komisja kolejowa powzięła i otrzymałem odpowiedź, która przyjęcie tych postanowień odrzuca; nie mniej zapytany przez komisją JE. minister dla Galicyi, w dość silny sposób namarkował, że, jakkolwiek nie jest w możności przemawiania w imieniu Rządu, jednakowoż wypowiedzieć musi przekonanie, że wypadku, jeżeli zostanie uchwalona ryczałtowa suma, prawdopodobnie towarzystwo odstąpi i Rząd nie będzie w położeniu traktowania z innym towarzystwem w tej sprawie.

Różnica, jaka zachodzi między przedłożeniem komisji kolejowej, a poprawkami, jakie mam zamiar wnieść, jest ta, że komisja kolejowa wnosi sumę ryczałtową, gdy ja zaś wnoszę przyjęcie expropryacji na kraj. Mnie się zdaje, że zasadniczo w mojem głębokim i sumiennym przekonaniu, co do obciążenia funduszu krajowego różnicy nie ma. Kilkakrotnie wypowiedziałem to zdanie w komisji kolejowej, że tak samo, jak komisja kolejowa, jestem tego przekonania, że expropryacja tych gruntów za 1,000 000 złt. przeprowadzona być może. Jeżeli wypowiedziałem to zdanie i jeżeli szanowni członkowie komisji kolejowej je wypowiedzieli, to sądzę, wypowiedzieli w tém przekonaniu, że znając stosunki krajowe, wiedzieli dobrze, że wartość tych gruntów, do expropryacji przeznaczonych, nie przewyższy sumy miliona. Nie dziwię się jednak zupełnie, że towarzystwo obecnie tych motywów przyjąć nie chce, że towarzystwo obce, które tylko raz w Austrii linią kolejową z Wiednia do Anspang budowało, które wówczas wszystkimi sposobami wyzyskiwane było, nie chce na słowo nam wierzyć. Czy rzeczywiście w obec przedłożenia komisji



kolejowej, a poprawkami, jakie wnoszę, może powstać wątpliwość: czy można głosować za moimi poprawkami z tego powodu, że fundusz krajowy może być narażonym na szkody i straty znaczne, w razie przyjęcia poprawek moich, muszę wspomnieć o jednej okoliczności, która nie wszystkim członkom tej Wysokiej Izby jest znana. Oto przed kilkoma tygodniami zebrali się prezesowie wszystkich Rad powiatowych okolic interesowanych, a kiedy od nich zażądano przyczynienia się powiatów do kosztów expropriacji, wszystkie wschodnie powiaty, t. j.  $\frac{1}{3}$  część powiatów w tej kolei interesowanych oświadczyły, że są skłonne do połowy tych kosztów przyczynić się, jakieby kraj poniósł, jeżeli expropriacją na siebie przyjmie. Później, jak to się w aktach komisji kolejowej znajduje, prawie wszystkie powiaty oświadczyły się z gotowością przez nałożenie jednego centa do podatku na lat dwadzieścia przyjść funduszowi krajowemu w pomoc, a powiat jaselski aktem notaryalnym zobowiązał się do odstąpienia gruntów bezpłatnie i do opłacania dwa centy dodatku do podatku, w razie, jeżeli kolej ta miasta Jasła dotykać będzie. Sądzę, że w interesie kolei będzie dotknięcie tego miasta, ponieważ kolej, która buduje się bez gwarancji państwa, przedewszystkiem rachować się musi ze stosunkami, które dla jej dochodów ważną odgrywać będą rolę.

We wschodnich powiatach, jeszcze wówczas, kiedy o kolei transwersalnej mowy nie było, a mianowicie: w stanisławowskim, tłumackim, buczackim i czortkowskim, oświadczyli więksi właściciele z małym wyjątkiem gotowość odstąpienia gruntów bezpłatnie pod kolej.

Te deklaracje były przywiezione do Wiednia i oddane towarzystwu czerniowieckiemu, które wówczas tę kolej budować miało. Ofiarność osobista posunęła się tak daleko, że w dwóch większych kluczach, w kluczu jagielnickim i husiatyńskim, dwaj właściciele tych majątków oświadczyli, że nie tylko wszystkie grunta dworskie bezpłatnie pod kolej oddadzą, ale nawet wszystkie grunta włościańskie sami wykupią i bezpłatnie oddadzą. W obec tego fundusz krajowy może liczyć na poparcie tych Rad powiatowych i na to, że nie w kierunku jego wyzyskiwania, ale w kierunku oszczędzenia usiłowania robione będą. Ale gdyby nawet Wysoka Izba na to zważać nie chciała i tym w razie ma środki zabezpieczenia funduszu w samej ustawie expropriacyjnej, jak to słusznie podniósł mowca poprzedni. Dzisiejsza ustawa expropriacyjna różni się od dawnych, opiera się bowiem

na ostatecznym i stanowczym orzeczeniu rzeczoznawców.

Ci rzeczoznawcy bywają mianowani przez sąd wyższy krajowy lwowski i krakowski, na propozycją i jedynie w granicach listy, przez c. k. Namiestnictwo przedłożonej. Mam nadzieję i spodziewam się, że to moje oświadczenie wywoła nawet odnośne potwierdzenie c. k. komisarza rządowego, że możemy się na to spuścić, że ta lista będzie szczególnie w tym roku, ze względu na zaangażowany fundusz krajowy tak układana, że Panowie z całym spokojem liczyć możecie, iż ci rzeczoznawcy strzedz będą funduszu krajowego i z taką sumiennością tę sprawę przeprowadzać, iż fundusz krajowy żadnej szkody ponieść nie może (brawo).

Chcę tu odpowiedzieć na zarzut, któryby mógł być później podniesiony, że Wydział krajowy nie ma organu odpowiedniego, nie może przeprowadzić tej expropriacji i że stworzenie takiego aparatu dużoby kosztowało. Proszę Panów! Wydział krajowy zastępuje Wysoką Izbę na zewnątrz, wypełnia Jej uchwały. W jaki sposób on je wypełni, to musi być pozostawione jego ocenieniu, a pod tym względem są najrozmaitsze drogi możebne, a ja jestem przekonany, że broniąc funduszu krajowego wybierze tę, którą będzie uważał dla funduszu za najodpowiedniejszą. Muszę zwrócić uwagę, że oprócz porozumienia z Radą powiatową o przyjście w pomoc przy expropriacji, pozostaje Wydziałowi krajowemu możliwość oddania ekspropriacji gruntów przedsiębiorstwu prywatnemu. Mnie się zdaje, że znając stosunki miejscowe i powołując się na świadectwo wielu wytrawnych członków tej Wys. Izby, stanowczo twierdzić mogę, że suma, jaką się w ten sposób na expropriacją wyda, nie przewyższy tej sumy, którą komisya kolejowa ryczałtowo wyznacza. Nie chcę dotykać obszerniej tej kwestyi, która już była poruszona przez sz. mowcę poprzedniego, że przy oznaczeniu trasy komisya regulacyjna, w której reprezentant Rządu i Wydziału krajowego ma głos decydujący, oznacza trasę, gdyż sądę, że pod tym względem poprzedni mowca wyczerpujące dał wyjaśnienia, które wszelkie obawy uchylić musiały. Chcę odpowiedzieć teraz jeszcze na jeden zarzut, któryby mógł być uczynionym, ponieważ nie wiem, czy później będę przy głosie, a mianowicie na zarzut, że ta cyfra jest nieuchwytną i że absolutnie jest nieoznaczoną, że nie można wiedzieć, do jakiej wysokości dojdzie.

Otóż w mojej poprawce, którą przedstawiam, jest najprzód ograniczenie pierwsze, że kraj ma wykupywać grunta na jeden kilometr długości



drogi do wysokości 5 morgów. Długość linii kolejowej jest dość dziś znana, bo już ostatecznie kilka tras było przeprowadzonych i wiem, a przynajmniej zapytując się w Wiedniu otrzymałem odpowiedź pod tym względem dość stanowczą, że długość tej linii wynosić będzie 420—430 kilometrów. Wtedy suma gruntu wykupić się mającego przedstawia się w ilości 2.100 morgów. Jeżeli więc te 2.100 morgów wykupione zostaną każdy po 500 złt., wtedy to fundusz krajowy poniesie koszt nie przewyższając jednego miliona. Muszę jeszcze podnieść, że w razie, gdyby ta sprawa przez Wydział krajowy była jak najgorzej traktowana, gdybym przypuścił, że fundusz krajowy będzie wyzyskiwany przez pojedynczych, gdybym przypuścił, że Rady powiatowe nie zechcą wspierać Wydziału krajowego w tej expropriacji, że się nie znajdzie przedsiębiorstwo prywatne, któreby się podjęło tego na własne ryzyko, to musi Wysoka Izba przyznać, że nie może przyjść do wyższej straty, jak do zapłacenia dwóch milionów za te grunta, bo nigdzie dotychczas drożej jak 1000 złt. za morg gruntu nie expropriowano i w takim razie, jeżeli jak wiadomo — wprawdzie nie urzędownie ale z ust zupełnie wiarogodnych — towarzystwo skłania się do udzielenia pożyczki krajowi w wysokości jednego miliona lub więcej, licząc procent z amortyzacją po 5%, to wobec tego ryzykujemy wydatek roczny wraz z amortyzacją 50.000, a najwyżej 100.000, a pozwolę sobie przypomnieć tej Wysokiej Izbie, że kraj przez dłuższe lata dawał na cele komunikacyjne 500.000 złt. (Głos: Ale na cały kraj!)

Wysoki Sejm w roku 1872 uchwałą z dnia 2. grudnia zapewnił towarzystwu, któreby się utworzyło, subwencją na budowę drogi z Rzeszowa do Nadbrzezia, z Jarosławia na Bełz do Sokala i ze Lwowa do Stojanowa. Przestrzeń ta, jak ją w Wydziale krajowym obliczono, wynosi 40 mil. Wysoki Sejm zapewnił wówczas na każdą milę 50.000 bezwrotnego zasiłku, a 50.000 procentowej pożyczki. Jeżeliby wówczas na podstawie tej prawomocnej uchwały znalazło się było towarzystwo, któreby te koleje budować było chciało, to byłby kraj na linii, mającej długości 40 mil, zatem o 16 mil krótszej, jak ma być dziś budowana, wydał 2 miliony bezwrotnego zasiłku, a 2 miliony procentowej pożyczki. Wobec tego więc pozwolę sobie zapowiedzieć i — jeżeli Jego Przewielebność Pan zastępca Marszałka pozwoli — odczytać poprawki, jakie przy specjalnej dyskusji stawiać będę. Mianowicie w miejsce art. III. postawię następującej stylizacji art. III. (czyta):

„Upoważnia się Wydział krajowy, ażeby po uzyskaniu ustępstwa praw, ustawą z dnia 18. lutego 1878 r. Dz. p. p. XIII, 30, w paragrafie pierwszym budowie kolei (Eisenbahnunternehmer) zastrzeżonych, przeprowadził kosztem funduszu krajowego wykupno gruntów tak pod budowę linii kolejowych, w artykule I. pod a) b) c) wymienionych, jakoteż pod drogi, których zmiana lub założenie budową tych linii spowodowane zostaną, z wyjątkiem dróg dojazdowych, o których budowie artykuł V. orzeka.

„Obowiązek ten dostarczenia przez kraj gruntów nie może w żadnym razie przewyższać ilości 3 hektarów na każdy kilometr długości duktów budować się mających kolei. W razie gdyby rzeczwiśta potrzeba wyższą nad 3 hektary w przecięciu się okazała, przystąpi Wydział krajowy do wyłączenia na rachunek przedsiębiorstwa, dopiero po uzyskaniu od przedsiębiorstwa odpowiednich na koszt przewyżki funduszy.

„Koszta wyłączenia wszystkich innych ustawą z dnia 18. lutego 1878 r. Dz. pr. p. XIII, 30, objętych przedmiotów i praw jak n. p. kosztów wyłączenia zabudowań w ogóle, zakładów fabrycznych, przemysłowych, wodnych i siły wodnej, służebnictw, kamieniołomów, kopalń, szutrowisk i t. p. niemniej kosztów ogniotrwałego pokrycia sąsiednich budynków i wydatki na wynagrodzenie za czasowe użycie gruntów, winno ponosić wyłącznie przedsiębiorstwo kolejowe i z tego tytułu fundusz krajowy do żadnych wydatków pociągniętym być nie może.“

(Mówi): W razie jeżeliby ta zmiana przyjęta została przez Wysoką Izbę, pozwolę sobie wtedy uczynić wnioski, aby art. VI. z przedłożenia komisji kolejowej opuścić, a w miejsce art. VIII. jako art. VII. postawić następujący (czyta):

„Upoważnia się Wydział krajowy, aby, po otrzymaniu od c. k. Rządu zawiadomienia o zabezpieczeniu budowy wymienionych w artykule I. pod a) b) i c) linii kolejowych, celem pokrycia kosztów zakupna gruntów zaciągnął dla funduszu krajowego pożyczkę pieniężną, spłacalną ratami pod warunkami dla funduszu krajowego najmniej uciążliwymi w wysokości 1,100.000 złt. w gotówce.

„W razie, gdyby suma na ten cel wyznaczona nie wystarczyła, upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umowy z przedsiębiorstwem kolejowym celem dostarczenia potrzebnych do pokrycia niedoboru środków pieniężnych.

„Sprawozdanie z użycia sumy, w drodze pożyczki uzyskanej, jakoteż usprawiedliwienie prze-



wyżki kosztów, gdyby takowa się okazała i sposobu pokrycia niedoboru, przedłoży Wydział krajowy przy pierwszym zebraniu Sejmu, który postanowi co do spłaty tej dodatkowej pożyczki.“

(Mówi): Na wypadek, gdyby się ta poprawka utrzymała, postawię następującą poprawkę jako art. VIII, (czyta):

„Art. VIII.

Oddanie przedsiębiorstwu kolejowemu gruntów, na podstawie powyższych postanowień wywłaszczonych, nastąpić ma w przeciągu miesięcy ośmiu licząc od dnia doręczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe Wydziałowi krajowemu planów i wykazów wywłaszczenia (§§. 11., 12., 14., 20. ustawy z dn. 18. lutego 1878. r. Dz. pr. p. XIII. 30), wraz z prawomocnym orzeczeniem co do wywłaszczyć się mających gruntów (§. 18, 19, 20, 21 ustawy z dn. 18. lutego 1878 r. Dz. pr. p. XIII. 30).“

(Mówi): Nie chcę zbyt nużyć uwagi tej Wysokiej Izby muszę jednak jeszcze za jej pozwoleniem kilka słów wypowiedzieć.

Zachodzi kwestya w ogóle, czy ta sprawa jest tak ważna, czy ta Wysoka Izba powziąwszy uchwałę, któraby mogła zachwiać budowę tej kolei, rzeczywiście tylko pewnym interesom kraju nie odpowie, lub pewne tylko powiaty na tém szkodę poniosą. Otóż pozwolę sobie tylko uwagę zwrócić na niektóre rzeczy; nie chcąc jednak bliższymi datami męczyć Wysoką Izbę, a mianowicie zwracam uwagę na to, że linia ta dotyka dwadzieścia kilka powiatów kraju, że na linii z Żywca do Nowego-Sącza dotyka na szerokości trzech mil 31 miasteczek, z Grybowa do Zagórza 11, a ze Stanisławowa do Husiatyna 23 miasteczek, że na tej przestrzeni jest 160 zakładów fabrycznych, w skład których wchodzi gorzelnie, browary i młyny. Jeżeli ta kolej przyniesie tylko rejonowi 3-milowemu korzyści materyalne, to wtedy korzystać z niej będą 340 mil. Jeżeli, Panowie, moje zapatrywanie nie jest mylne, to ja przypuszczam, że każda własność ziemska położona przynajmniej w najbliższych odstępach od kolei, to jest na milowej przestrzeni, podniesie się co do wartości o 20%, jeżeli weźmiemy, że kolej ta ma 57 mil długości, a przeto w swój przestrzeni dotyka 114 mil kwadratowych ziemi, jeżeli weźmiemy, że mila kwadratowa składa się z 10.000 morgów, jeżeli przeciętną cenę morga tylko 100 złt. weźmiemy, to przeto mila kwadratowa reprezentuje wartość miliona złt.

Kapitał przeto, jaki reprezentuje ta ziemia

położona tylko na milę z jedną i drugą strony kolei, reprezentuje wartość 114 milionów, która to wartość nie jest tylko majątkiem osobistym ale i krajowym; — ten kapitał w tym razie, jeżeli wartość ziemi się podniesie o 20 procent, podniesie się o 22 milionów, a jeżeliby wartość ziemi podniosła się tylko o 10 procent, to ten kapitał podniesie się o 11 milionów.

Oprócz tego samo zmniejszenie kosztów dostawy przedstawia się tak, że gdyby jeden morg włościański czy dworski wyprodukował tylko jeden korzec zboża na export, jeżeliby w przecięciu kosztła przewozu na jeden korzec tylko o 20 centów się zmniejszyły — co jednak przecież w stosunku do powiatów wchodnich jest za niskim przecięciem — to właściciel takiego morga położonego bliżej kolei ma 20 centów czystego zysku z jednego korca zboża, co gdy się porówna z dodatkami do podatków przedstawi się tak, jak gdybyście Panowie opuścili mu 20 centów, bo każdy przyzna, że kolej nie wpłynie na obniżenie cen produktów, tylko, że te produkta drożej spieniężonymi być mogą.

Tutaj pozwolę sobie przedstawić jeden szczegół, ten sam, jaki podany został w memoryale do Wysokiego koła polskiego w Wiedniu. Mianowicie w okolicy, gdzie ten stosunek najjaskrawiej występuje, w powiecie buczackim do dziś dnia oddalonym o 9 mil od kolei, opłaca się od jednego korca kosztów transportu do najbliższej stacji kolejowej 1 złt. Jeżeli przyjmiecie na przykład majątek, który ma 1.000 morgów i gdzie się produkuje tylko 3.000 korców zboża na wywóz, to gdy ta kolej przez ten powiat przechodzić będzie, cena transportu zboża na jednym korcu będzie najwyżej 30 centów i każdy producent oszczędzi  $\frac{2}{3}$  wydatków na transport, jaki dzisiaj ponosi, to w takim razie dochód z jednego morga znacznie się podniesie i każdy właściciel na każdym morgu o 2 złt. będzie miał czystego dochodu więcej. Wobec tego, co Jego Excellencya Pan Marszałek przed kilkoma dniami w tej Wysokiej Izbie powiedział, a co ogólny poklask w tej Izbie zyskało, wobec tego, co wczoraj sprawozdawca komisji budżetowej podniósł, a co również poklask w tej Izbie uzyskało — że przede wszystkim o podniesienie wartości tej ziemi i umożliwienie wyższego dochodu starać się powinniśmy, nie wiem, czy Wysokiej Izbie taka kiedy się sposobność nadarzy jak dzisiaj, aby przy takim stosunkowo małym współdziałaniu funduszu krajowego równocześnie podnieść wartość tej ziemi i dać sposobność spożytkowania dwudziestu kilku milio-



nów obcego kapitału, który na każdy wypadek pozostanie w tym kraju.

Oprócz tego ta kolej nie dotyka tylko okolicy, którą ta kolej ma przechodzić, ale przyniesie ona korzyści i tym powiatom, przez które kolej Karola Ludwika przechodzi. Wielokrotnie w różnych dziennikach i w tej Wysokiej Izbie było podniesione, że taryfy kolei Karola Ludwika są dla kraju uciążliwe i szkodliwe, ale wszelkie kroki robione w tym kierunku, aby temu zapobiedz, były bezskuteczne. Wiem, że mnie spotka zarzut, że to jest kwestya przesadzona, że dziś nikt nie wierzy w konkurencyą jednąj kolei wobec drugiej. Nie jestem specjalistą w tej sprawie, nie mogę stawać w obronie jednego lub drugiego zapatrywania, ale że zostają przy mojem dopuszczającym możebność rywalizacyi służy mi za dowód, że gdyby kolej Karola Ludwika się nie obawiała, toby nie walczyła przeciw temu, ale gdy walczy, to widać, że ona to wie i rozumie, iż linia transwersalna jest dla niej niebezpieczna, że się jej obawiać musi jak najbardziej, że linia z Żywca do Husiatyna dla niej jest niebezpieczna; a zdaje mi się, że dla tego, iż linia ta z jednąj strony jest dłuższa o 17 mil jak linia kolei Karola Ludwika, z drugiej strony jest tanięj budowana, bo kapitałem tańszym. więc towarzystwo belgijskie zbudowawszy linią Żywiec-Husiatyn nie może zawierać kartelu z koleją Karola Ludwika, bo jeżeliby zawarło, odrazu musiałoby zbankrutować, albowiem producent mając do transportu kolej o 17 mil dłuższą z jednakową taryfą, użyje tej linii, która jest o wiele krótszą, a przeto i tańszą.

Jeszcze jedną rzecz dodam. Mnie się zdaje, że wielu z członków tej Izby się zgodzi, że nie mamy zawdzięczać to naszym staraniom ale przypadkowi, iż się trafiło towarzystwo, które mając znaczne kapitały pod tak niekorzystnymi warunkami, jakie Rząd podaje, chce tę kolej w naszym kraju przeprowadzić. Otóż obawiam się, abyśmy jeżeli będziemy się trzymać starej dotychczasowej praktyki, abyśmy z wielkiej przeczności, nadzwyczajnej chęci zrobienia lepiej, niż dobrze, o wiele więcej nie utracili. Kilka razy w naszym życiu politycznym zaniechaliśmy uzyskać to, co uzyskać w stosownej chwili było można: jak w kwestyi rezolucyi stanęliśmy na punkcie, nic albo wszystko, wytrwaliśmy wprawdzie, ale bez rezultatu, a była chwila, gdzie można było dość a może i dużo dostać, w kwestyi funduszu indemnizacyjnego mogliśmy zawrzeć układ, który dziś zawrzeć pragniemy, w kwestyi propinacyjnęj mogliśmy dostać jakie ta-

kie wynagrodzenie, a tymczasem wywłaszczyliśmy bez wynagrodzenia. Dla tego obawiam się, aby i w tej kwestyi wobec zastanawiania się: czy to lub owo jest odpowiednie, czy to, czy tamto zabezpiecza więcej, obawiam się, abyśmy nie stracili tego, co jest możliwe do osiągnięcia, abyśmy później nie żalowali i nie chcieli może nawet większymi ofiarami osiągnąć tego, co już później nie będzie możebne.

Z tych wszystkich względów liczę na poparcie Wysokiej Izby, która kierować się będzie tém, że mamy rozstrzygać o dobrobycie ogromnej części tego kraju, który pod klęskami wieloletnimi jęcząc, który wobec zagrożonego podwyższenia podatków prawie jest postawiony na krańcu ruiny, że wobec tego nie zapatrywanie pojedynczych posłów skłaniają do głosowania taką lub nie, ale kierować się będzie wyłącznie przekonaniem i sumieniem — i wzięwszy pod rozwagę ważność tej sprawy i ogrom interesów, jakie ona dotyka — rozstrzygnie w myśl mych poprawek, a jak sądzę i w myśl dobrze zrozumianego interesu kraju. (Brawo).

P. hr. Golejewski. Wnoszę o zamknięcie dyskusyi.

P. ks. Krasicki. Proszu o hołos i zapowiadaju wnesenie.

P. Matkowski. Proszę o głos.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. Upraszam szanownego p. ks. Krasickiego o sformułowanie swego wniosku.

P. ks. Krasicki. Wnoszu perechod do poriadku dnewnoho.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. Jest wniosek zamknięcia dyskusyi. Upraszam tych panów, którzy się zgadzają z wnioskiem zamknięcia dyskusyi, aby zechcieli rękę podnieść (mniej-szość). Dyskusya więc nie jest zamknięta.

P. Hausner ma głos.

(Głosy: P. Hausner w Izbie nieobecny).

A więc p. Kamiński ma głos.

P. Kamiński. Gdy ta sprawa w tej Wysokiej Izbie dnia 29. maja 1875 r. była na porządku dziennym i gdy wówczas podano wniosek: Wzywa się Wysoki Rząd, aby poczynił potrzebne kroki dla umożliwienia budowy kolei transwersalnej i dyskusya szerokie przebrała rozmiary, wów-



czas p. Hausner był tój kolei przeciwnym nie dlatego, ażeby nie uznawał jój ważności, tylko dlatego, że nie dopuszczał, aby mogła przyjść do skutku bez gwarancyi Państwa. Pozwoli Najprzewielebniejszy marszałek, iż kilka słów odczytam, co wtenczas p. Hausner w tój sprawie oświadczył.

Była wtedy mowa tylko o kolei z Zagórza do Białej, ponieważ — jak wiadomo — linia Żywiec do Białej już później została zbudowana.

Otóż mówił on w ten sposób (czyta):

„Co do wybudowania kolei z Zagórza do Białej w samój istocie na pierwszy rzut oka zdawałoby się rzeczą pożądaną dla kraju, za którą każdy bez namysłu oświadczyć się musi. I ja również, gdybym wiedział jakiegoś dobroczyńcę lub przedsiębiorcę, któryby całą tę kolej wybudował bez gwarancyi Państwa, to przyklasnąłbym pewnie temu przedsiębiorstwu, bo miałbym jedynie na oku dogodności i korzyści dla kraju i oraz tym faktem o wszelkich w przyszłości z tój kolei dla kraju wypływających dobrodziejstwach przekonać dałbym się.

Ale takiego przedsiębiorcy, takiego dobroczyńcy nie ma i wszystkim dostatecznie wiadomo, że ta kolej, choć już w r. 1872 uchwalona, nie będzie inaczej wybudowana, jak za gwarancyą Państwa, z której dotychczas wszystkie koleje od r. 1867 wybudowane czerpią“.

Otóż podał w ten sposób nietylko w wątpliwość, ale twierdził niejako stanowczo, że kolej ta żadną miarą przyjść do skutku nie może, chyba, że znajdzie się dobroczyńca, któryby bez gwarancyi państwowej tę kolej budował.

P. Hausner wdał się podówczas w wyrachowanie tych kosztów i twierdził, że przestrzeń ta wynosić będzie 41 mil, że według wszystkich doświadczeń, jakie dotąd przy budowie kolei uczyniono, koszt budowy tój kolei wyniosą na milę kolejową przeszło milion złt., otóż, że kolej ta kosztem 38 — 40 milionów musi być zbudowana.

A że nasz kraj w  $\frac{1}{12}$  części przyczynia się do wszystkich wydatków Państwa austriackiego, a więc na kraj nasz wypadłoby 280 — 300 tysięcy, co licząc przez czas 30 letni, gdy gwarancya kolejom na lat 50 i 90 się daje, to kraj nasz ponosiłby wydatek od 8 — 10 milionów.

Otóż taki niespodziewany dobroczyńca się znalazł. Jest towarzystwo, które wniosło ofertę, iż wybuduje nie tylko tę linią od Żywca do Zagórza (bo Biała odpada), ale i linią stanisławowsko-hu-

siatyńską, na przestrzeni 55 mil z nakładem kapitału 55 milionów w nominalnej wartości, a 37 — 38 milionów złt. w gotówce.

Otóż znalazł się taki dobroczyńca, a tym jest towarzystwo belgijskie „Société belge des chemins de fer“.

To co nie przypuszczano nigdy, ażeby jakakolwiek kolej pierwszorzędna mogła być budowana bez gwarancyi, to dziś jest faktem, bo to towarzystwo wniosło ofertę tój treści, że tę całą linią wybuduje bez gwarancyi.

Pojmujecie Panowie, że musiała wrzód być jakaś kombinacya finansowa inna, bo przecież przypuścić nie można, aby ktoś kapitał swój inwestował bez nadziei procentów choć 2. albo 3., gdyż taką stopą procentową w Belgii się kontentują. Rząd wprawdzie ówczesny, a mianowicie p. minister Korb, chcąc przyjść tój kolei w pomoc oświadczył w zasadzie, iż wszelką kombinacyą finansową przyjmuje, jeżeli ona nie wkłada większych na Państwo ciężarów, jakie są dotychczas.

Ależ Panowie, p. minister Korb oświadczył zarazem, iż nie ma nadziei, aby Rząd dał tój linii gwarancyą.

Wiadomo, iż jest teraz uchwalona kolej arleńska — którą Rada Państwa przyjęła i że ta kolej pożre do 40 milionów złt., że w Radzie Państwa są takie stronnictwa, jak stronnictwo wierno-konstytucyjne, które zanadto jest silnym, by przypuścić można, iżby się zgodziło na jakakolwiek subwencyą dla kolei galicyjskiej. Otóż ta nadzieja gwarancyi rządowej jest wykluczona.

Cóż więc pozostaje? Rząd widząc i dla siebie w tój ofercie wielkie dobrodziejstwo, ponieważ przychodzi do kolei strategicznej, przyjął następującą kombinacyą finansową.

Wszystkie rozczlonia, ogniwa, tój kolei transwersalnej, które w pośrodku leżą, t. j. koleje: Albrechta, Łupkowska, Dniestrzańska, Tarnowsko-Leluchowska, mają być razem połączone z temi dwiema odnogami kolei, które mają być dobudowane. To gdy przyjdzie do skutku, uczyni się załość uchwale Wysokiego Sejmu powziętej w roku 1874, która również oświadcza się za połączeniem tych kolei.

Rząd przyjmuje tę gwarancyą, którą dziś daje tym kolejom, przyjmuje ją na czas trwania gwarancyi w tój samej wysokości, jaką dziś daje. A zatem dla kolei Albrechta roczną gwarancyą 866.000 złt., dla kolei Łupkowskiej 1.065.000 złt., ponieważ, jak mimochodem chcę napomnąć, kolej



ta nawet nie pokrywa kosztów ruchu tak, iż w zeszłym roku Państwo dopłaciło tytułem niedoboru kosztów ruchu 96.000 złt.

Wiadomo, że Rząd kupił kolęj Dniestrzańską za 2,247.370 złt., ale nie ma z nięj dochodów więcj, jak tylko 0.3 części procentu. Równięj kolęj Tarnowsko-Leluchowską zbudowano nakładem 13,274.840 (nominalne), ale Rząd z nięj nie ma dochodów — prawda, że wydatki ruchu pokrywa, ale nie ma z tego więcj jak 0.1 proc.

Otóż w dobrze zrozumianym interesie Rządu, aby te wszystkie linie były połączone. Rząd oświadczył temu towarzystwu przy rokowaniach, quorum pars minima fni, iż przyjmuje dotychczasową wysokość gwarancyi na czas jęj trwania, chociażby przez dobudowanie tych dwóch ogniw z Husiatyna do Stanisławowa i z Żywca do Zagórza, gwarancya ta z natury rzeczy się umniejszała. Owóż w memoryale zestawiono na podstawie dotychczasowych doświadczeń przypuszczalne podwyżki dochodów: jeżeli 20.000 ton, bo na tyle liczono ruch z Husiatyna do Stanisławowa, przejdzie na te linie: kolęj Albrechta podniesie się o 185.000 złt., kolęj Łupkowska o 150.000 złt., kolęj Dniestrzańska o 248.000 złt., kolęj Leluchowska o 138.000 złt., która to cyfra wynosi razem 721.000 złt.

Przy tym rachunku nie przeoczono, że mogą być i inne linie, które ucierpią, aby właśnie rachunek był prawdziwie wyprowadzony. Okazało się przy tym rachunku, że jedynie kolęj Czerniowiecka na tęmby do 100.000 złt. straciła, bo znaczna część towarów przeszłaby na tę nową linią, a przeciwnie kolęj Karola Ludwika, która ogromne wyteżenia robi, aby ta kolęj transwersalna nie przyszła do skutku, jesszczeby zyskała, bo wedle rachunków, Rządowi przedłożonych, podniósłby się dochód kolęj Karola Ludwika o 170.000 złt. netto. Otóż Rząd może wystąpić z projektem tym do Rady Państwa, bo może powiedzieć: ja żadnych większych ciężarów nie nakładam, jak te, co są, a może to mówić tēmbardziej, że koleje skarbowe Dniestrzańska i Tarnowsko-Leluchowska miałyby przewyżkę dochodów do 450.000 złt., a to, coby Rząd dawał temu towarzystwu przewyżki dochodów na liniach Albrechta i Łupkowskiej, także wynosi do 450.000 złt.

Gdy te przewyżki traktowane będą ze strony Rządu jako zaliczki na wykupno linii Stanisławów-Husiatyn, Grybów, Zagórze, Nowy-Sącz, Żywiec, to nie podlega wątpliwości, że wtenczas, gdy Rząd przyjdzie do Rady Państwa z tym projektem do

ustawy, to żadnej nie będzie miał trudności i pomimo prądów nam nieprzyjaznych, linia ta będzie uchwalona i do sankeji podana.

Ale jeden jest szkopuł, bo towarzystwo żąda dostarczenia gruntów pod budowę bezpłatnie. Dziś szkopuł ten się zmniejszył, dziś żądanie to ogranicza się tylko do dania gruntu pod budowę kolęj i budynków i gruntu pod drogi, które przez zmianę kierunku i przełożenie okażą się potrzebne. To wszystko zaś, co było w t. zw. przedłożeniu rządowém, dziś odpadło, ograniczono liczbę morgów. Wypada teraz tylko 5 i  $\frac{3}{4}$  morga na 1 klm., gdyż:

1. Wszystkie kosztą rekonstrukcyi dróg, jakie się okażą potrzebne, poniesie towarzystwo samo.
2. Wszystkie kosztą wywłaszczenia cennych obiektów, jakie się znajdują na drodze, czy to budynków, lub jakichś zakładów przemysłowych i fabrycznych, wszystkie te kosztą bierze Towarzystwo na siebie.

(P. Krzeczunowicz: Czy towarzystwo to powiedziało?)

Tak jest. Zresztą jest w ustawie warunk. Jeżeli Sejm przyjmie ten warunek, tēm samém już towarzystwo się do tego warunku zastępuje.

3. Co do dojazdów kolejowych to oświadczyło także to towarzystwo, że tak jak jest w ustawie, przez nas uchwalonęj choć jesszcze nie sакcyonowanęj, że kosztą expropryacyi na dojazdy kolejowe w jednęj trzeciej części na siebie przyjmuje.

Zapytacie się Panowie, jak może się towarzystwo, które chce ofiarować 50 milionów w nominalnej wartości, targować się o te półtora czy dwa miliony?

Tę samę kwestyą zadałem temu towarzystwu, kiedy byłem w Brukseli i z tēm towarzystwem rokowałem i skłaniałem je do wniesienia oferty. Na to mi odpowiedziano: Mój Panie! jeżeli jakaś kolęj jest potrzebna dla kraju, departamentu, powiatu, jeżeli się znajdzie kapitalista, który ją chce budować bez gwarancyi, to co najmnij może żądać, aby mu dano grunt, na którym ma kolęj budować. Jeżeli nie ma na tyle poczucia potrzeby, że nie ma komu dać gruntu, a zatēm i nasza bytność tam jest niepotrzebna. Potēm niech Pan to bierze na karb naszego przyzwyczajenia — gdzieśmy tylko budowali, czy to w Belgii, czy w



Holandyi, czy we Francyi, budowaliśmy wprawdzie bez gwarancji, ale wszędzie, czy to departament, czy kraj, oddawał nam grunta bez żadnego zaprzeczenia tak, iż nie wdawaliśmy się w wywłaszczenia.

Po trzecie powiemy Panu, żeśmy się raz zapuścili i w Austrii budować — także bez gwarancji — wprawdzie koleje wicynalne Wien-Aspang, i Gratz-Keflach. Co do Wien-Aspang zgodziliśmy się na to, że sami będziemy wywłaszczali — ale otrzymaliśmy taką nauczkę, iż przekazemy potomkom, aby się nie bawili nigdy w expropriacyą w Austrii.

(P. Gross: A my się będziemy bawili?)

To całkiem co innego.

Przy budowie kolei Wien-Aspang do granicy Węgier, która się odbywała przedtém nim była ustawa z r. 1878, byliśmy — mówili do mnie — wystawieni na takie szykany, iż po kilka miesięcy zawalono nam drągami na gościńcu i zatamowano roboty tak, iż całe tabory robotników i cały sztab urzędników po kilka miesięcy nieczynnie stał przed tym drągiem, pokąd sprawa nie była załatwioną w Najwyższym Trybunale, bo wtedy były jeszcze cztery instancje.

Podniesiono tu głos, że Sejm krajowy będzie się tém bawił i że kraj sam będzie miał takie same trudności.

Moi Panowie! wobec tych wszystkich ofiarności, które tu podano ze strony rad powiatowych, na takie trudności przy wywłaszczeniu natrafić nie można; a muszę uzupełnić, że pominięto tu miasto Stanisławów, którego deklaracya złożona jest w Wydziale krajowym, które oświadczyło, iż wszystkie grunta, jakie będą potrzebne w terytorjum miasta, odda kolei bezpłatnie.

Rady powiatowe, stanisławowska i tłumacka, powzięły uchwałę opłacania 1 centa od guldena podatków bezpośrednich na lat 20, co wynosi w powiecie stanisławowskim do 100 złt. Roczny zasiłek wszystkich rad powiatowych, które dotąd się oświadczyły, wyniesie do 8.000 złt. rocznie. Lecz to pomijam.

Jeżeli Wydział krajowy przyjmie stosownie do poprawki p. Matkowskiego na kraj expropriacyą, to naturalną jest rzeczą, iż punkt ciężkości przeniesie się do rad powiatowych, które są najwięcej interesowane, bo same dają ze swój strony ofiary i na tém im zależy, aby wykupno gruntów pod tę kolej jak najtaniej wypadło.

Nie waham się oświadczyć wyraźnie, że gdybym miał majątek odpowiedni do złożenia kaucji Wydziałowi krajowemu, to sam w towarzystwie kilku ludzi dobrej woli podjąłbym się wywłaszczenia i przyniósłbym jeszcze do 100.000 złt. do kasy Wydziału krajowego napowrót.

Znajduję tę rzecz wykonalną. Lecz jeżeli uchwalimy sumę ryczałtową, jeżeli się będziemy opierać na tój cedule Szejloka, to cała sprawa może się rozbić. Te syrenie głosy wiedeńskich dzienników, że Rząd będzie kolej budował, są puszczane na wiatr, aby — nie chcąc powiedzieć kogo — łapać w sidła. Rząd, który dziś z niedoborami walczy, który tego roku 30 milionów złt. miał niedoboru, który musi pożyczyć 40 milionów złt. na kolej arletańską i onby dla naszych pięknych oczu chciałby tę kolej budować. Wprawdzie dawniej w r. 1872 był skory, bo wiadomo, że 45.000 złt. od mili gwarantował z Zagórza do Żywca czy do Białej, a w r. 1873 podniósł tę gwarancją na 50.000 złt. od mili, lecz żaden przedsiębiorca się nie znalazł. Poruszaliśmy tę sprawę w Sejmie 4 razy, w Radzie Państwa 4 czy 5 razy, a ostatni wniosek p. Kozłowskiego w r. 1880 wzywał Rząd, aby poczynił odpowiednie zmiany w tych ustawach z r. 1872 i 1873, aby umożliwić przyjście do skutku tój kolei.

Pan minister Korb oświadczył mnie i deputacyi, iż żadnego wniosku nie uczyni i nie przedstawi Radzie, pokąd nie znajdziemy takiego przedsiębiorcy, który się oświadczy, że bez gwarancji budować będzie. Minister może się zgodzić na taką kombinacyą finansową, która nie obciąża Państwa, ale ten punkt musi być pierwszy, że przedsiębiorca nie żąda żadnej gwarancji za całe 55 mil.

Moi Panowie! Mojem głębokiem przekonaniem jest, że jeżeli ta chwila minie bez oświadczenia naszego w tym kierunku, jak towarzystwo belgijskie żąda, jeżeli nie przyjmujemy na kraj wywłaszczenia gruntów pod tę kolej — to już więcej taka chwila nie wróci — zaprzepaścimy całą sprawę. Rządowi może zależy na tém, ażeby przyszedłszy do Rady państwa oświadczył: Czyniłem wszelkie kroki, oddałem Wys. Sejmowi ten projekt, nim jeszcze Rząd się zdecydował, oddałem Sejmowi, ażeby się nad tém zastanowił, kraj nie przyjął tego projektu, a chociaż dawał ofiarę, to ta ofiara nie wystarczała. Gdy towarzystwo obstawało przy swoim projekcie, a Sejm mu dawał sumę ryczałtową, której towarzystwo nie chciało czy nie mogło przyjąć,



wszystko się rozchwiało, rozbiło, bo towarzystwo się cofnęło.

Panowie! bardzo się obawiam, że pozory bierzemy za rzecz, że przed widmem nieokreślonych obowiązków odpychamy podaną nam przez towarzystwo belgijskie rękę.

Ja tu słyszałem, że to jest niezbrane towarzystwo i że rzeczy na seryo nie bierze. Muszę na to odpowiedzieć, że to towarzystwo istnieje 30 lat i w całej Europie daleko więcej linii zbudowało, niż jest w całej Austrii. A że na seryo rzecz bierze, widać z tego, że wniosło ofertę, ofiarowało złożyć kaucją po przyjęciu oferty; Rząd dotychczas jednak nic nie odpowiedział, dlatego towarzystwo oświadczyło: „Że my nie możemy się mięszać, nie możemy dawać wyjaśnień, bo nie mamy tytułu. Myśmy podali do Rządu, Rząd nie dał żadnej odpowiedzi, a nawet w rokowania żadne nie wszedł. Więc uważamy, że może Rząd nie chce, ażeby ta kolej się budowała, bo mogłyby przynajmniej z naszym reprezentantem w Wiedniu, który znany jest ministerstwu handlu, zetknąć się i przynajmniej zapytać go, w jakim kierunku chcielibyście, ażeby ułatwiono te rzeczy.“

Otóż co o ułatwieniach mówiono, są wprawdzie wiadomości prywatne lecz pewne, ponieważ zastępca towarzystwa oświadczył, że w tym kierunku, jak opiewa poprawka posła Matkowskiego, mogą odstąpić, lecz co do punktu dostarczania gruntów, czyli wywłaszczania gruntów przez kraj, od tego punktu odstąpić nie ma upoważnienia i jak zna usposobienie Rady nadzorczej i tych panów w Brukseli, może zapewnić, że od tego nie odstąpią. Otóż nie można powiedzieć, że to nie znane towarzystwo i że na seryo nie bierze. Towarzystwo to zrobiło sobie rachunek, że przynajmniej 2% może mieć z tych nadwyżek, które przyjdą z linii Albrechta i Łupkowskiej i że kolej stanisławowsko-husiatyńska może już w drugim roku będzie się oprocentowywać. Że tamta kolej Grybów-Zagórz-Żywiec sama przez się nie może się rentować, to wiedzą dokładnie, ale mając na względzie całą długość tej 55-milowej linii, która będzie im oddana do eksploatacyi, sądzą, że mogą 2% uzyskać, bo kapitał u nich procentuje się 2% i na tém poprzestają. Więc tylko to towarzystwo a nie inne może tę linię zbudować — Caveant Consules! Dlatego będę w dyskusyi specjalnej popierał wniosek p. Matkowskiego.

P. Abrahamowicz. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Abrahamowicz ma głos.

P. Abrahamowicz. Wnoszę o zamknięcie dyskusyi.

JE. hr. Marszałek. Panowie, którzy przyjmują wniosek zamknięcia dyskusyi, raczą rękę podnieść (mniejszość). Wniosek upadł.

P. Stadnicki ma głos.

P. Jan hr. Stadnicki. Jestem w tém położeniu, że pierwszy, jako członek komisji, głos zabieram i z tego powodu muszę wejść w pewne szczegóły co do stanowiska komisji, które dotąd wcale, lub może nie dość jasno były przedstawione. Po raz pierwszy zdarza się w Austrii — co do mojej wiadomości przynajmniej — że przedłożenie tego rodzaju weszło do Sejmu krajowego; po raz pierwszy państwo udawało się, wprawdzie nie bezpośrednio, ale za pośrednictwem Wydziału krajowego do kraju, żądając pomocy dla zbudowania kolei, ze wszelkich miar mającej cechę państwową, a nawet strategiczną: po raz pierwszy chce państwo włożyć na kraj bardzo ciężki obowiązek, a za tę ofiarę, której od kraju żąda, pytam co państwo krajowi zapewnia?

W najlepszym razie przywilęj, umieszczony w przedłożeniu Wydziału krajowego w artykule trzecim (czyta):

„Jeżeli kraj na podstawie specjalnych układów pomiędzy Wydziałem krajowym a przedsiębiorstwem kolejowem przeprowadzi sam wykupno gruntów i budowę gościńców, dróg i innych środków komunikacyjnych, natenczas należy umożliwić przedsiębiorstwu kolejowemu, ażeby mogło w przeciągu 6 miesięcy po oddaniu planów wykupna gruntów rozporządzać przestrzeniami gruntów, które do budowy kolei są potrzebne, a wskazane w artykule II., l. 2, lit. b) środki komunikacyjne mają być najpóźniej równocześnie z otwarciem kolei oddane do użytku publicznego.“

Więc państwo żąda ofiary, która może parę milionów wyniesie, a nawet nie daje temu krajowi pewności, że sam grunta wykupywać będzie, tylko wkłada na niego obowiązek przyczynienia się w znacznej części do wykupienia gruntów, a gdy wykupno gruntów kraj przeprowadzi, będzie mu dana z wielkiej łaski sposobność w sześć miesięcy po oddaniu planów umożliwić roboty przedsiębiorstwu kolejowemu. Kto ma oddawać te plany, czy kraj kolei, czy kolej krajowi, o tém w przedłożeniu, które weszło do Wydziału krajowego, nie ma mowy. Gdyby przynajmniej były przyznane krajowi inne jakieś ustępstwa, gdyby przynajmniej było powiedziane, że kraj będzie miał wpływ na oddanie



przedsiębiorstwa w drodze koncessyi, na wytknięcie trasy, na urządzenie dworców, na uwzględnienie pojedynczych okolic. I to nie! Kraj ma dać wiele, a za to kraj, prócz 430 kilometrów długiej kolei, nic więcej nie dostanie. Jednak korzyść z tej kolei jest tak ważna, że kraj do pewnego stopnia musi się wznieść po nad te uwagi, które tu zrobiłem i powiedzieć sobie: ja dla kolei 430 kilometrów wynoszącej z swojej strony wszelkie ofiary poniosę; ale jedną przynajmniej rzeczy może kraj żądać, tj. ażeby cyfra tej ofiary była znana, ażeby było powiedziane, że kraj ma dać tyle a tyle, ale nie więcej. Tymczasem i tego nie ma. Powiedziano nam w ogólności, że przeciętnie wypadnie 4½—5 morgów na kilometr. W naszym kraju wart morg w przecięciu 200 złt., a --przypuścimy-- w drodze wyłączenia będzie kosztował 400 złt. A więc 2000 tych morgów będzie kosztowało 800.000 złt. do 1 miliona złt. Tyle może to wyłączenie kosztować. To była jedyna wiadoma, jedyna dana do rozwiązania tego zagadnienia o bardzo wielu niewiadomych.

Pytam się, Panowie! czy komisya, przez Was wybrana, mogła sumiennie przyjść do Sejmu i powiedzieć Sejmowi na podstawie tego przedłożenia Rządu: My proponujemy Wam wykąpić wszystkie grunta pod kolej i włożyć nowy ciężar na kraj o cyfrze nie dającej się obliczyć? A powołuję się na to, co powiedział p. Skatkowski, że wszystko przy budowie kolei obliczyć się da, roboty ziemne, nasypy, szyny, mosty itd. Jedną tylko rzeczy nie można obliczyć, tj. cyfry, potrzebnej do wyłączenia gruntów.

W obec tego pozostawały komisji dwie drogi: puścić całą sprawę w odwołkę i powiedzieć: Kraj oświadcza swoją gotowość do wszystkiego, czego od niego żądają, ale nie obowiązuje się do niczego, czyli, że użyję wyrazu trywialnego, oddać pięknym za nadobne: kiedy Rząd postawił krajowi żądanie ogólne, bez postawienia najmniejszej cyfry, bez dania najuniejszego objaśnienia, to kraj mógł odpowiedzieć: „Jestem gotów zrobić to, czego Państwo żąda, ale jedną rzeczy żądam nawzajem, ażeby Rząd objaśnił mi pod względem cyfr i dał podstawę do obliczenia wszystkich kosztów i wydatków tak, ażeby absolutnie nie poniósł ich więcej, niż siły moje ponieść mogą.“

Zwracam uwagę Panów na jedną okoliczność. W chwili, kiedy Sejm zebrany obraduje, kiedy Rząd przychodzi z przedłożeniem tak nowym i nie bywałym w dziejach ekonomicznych, nikt z Wiednia

nie raczył przyjechać, ażeby komisji, wybranej z grona Sejmu, dać bliższe objaśnienie, nikt się nie zjawił ani z ministerstwa handlu, ani nikt z reprezentantów towarzystwa kolejowego. Nie tylko nikt się nie pokazał, ale nawet żadne pismo z towarzystwa belgijskiego nie przyszło, ażeby nas objaśnić względem warunków przez towarzystwo stawianych. Żądania ustępstw, koncesyj, jakie towarzystwo belgijskie stawia, tylko na drodze prywatnej między Wiedniem a Lwowem kursują, ale podstawy, na której komisya mogłaby się oprzeć w swych obliczeniach, brakuje.

Nie chcę bynajmniej podawać w wątpliwość przez to wiarygodności mego przyjaciela p. Matkowskiego, który w drodze telegraficznej korespondował z Wiedniem, ale p. Matkowski mógł być w błąd wprowadzony przez towarzystwo. Gdy p. Matkowski żądał, ażeby reprezentant towarzystwa tu przyjechał, odpowiedziano, że nie może przyjechać, a komisya mogła do pewnego stopnia przypuścić, że towarzystwo p. Matkowskiego chciało w błąd wprowadzić.

Jakiegokolwiek bowiem oświadczenia robiło towarzystwo za pośrednictwem p. Matkowskiego, to mogłoby później w danym razie tych oświadczeń się wyprzeć. W obec tego jednak, że opinia publiczna w kraju była już poruszona, można przypuścić, że gdyby tę sprawę puszczone w odwołkę, mogłyby powiaty, wyborcy, a nawet ludność pewne zarzuty nam robić, że raz na nieprodukcyjny wydatek miliona nie oszczędziliśmy, a że na produkcyjne cele kilka milionów nie chcemy poświęcić, w obec tego, powtarzam, komisya musiała przyjść do pewnego określonego postanowienia i powiedzieć: to a to możemy zalecić, ażeby kraj dał.

Ten był powód a nie inny postanowienia komisji, że proponuje 1,100.000 złt. Ten ryczałt czy jest za wielki, czy za mały, nikt nie może powiedzieć, w każdym razie ofiara ta będzie ciężką długie lata na budżecie krajowym. Być może, że ofiara ta jest nieznaczna w obec kilkudziesięciu milionów, które pochłania kolej, ale na kraj zawsze znaczny ciężar wkłada.

Teraz muszę się zwrócić do p. Kamińskiego i powiedzieć mu: być może, że towarzystwo belgijskie chce dobrodziejstwo dla kraju zrobić, ale w każdym razie, jeżeli chce dobry uczynek spełnić, to chce też dobry interes zrobić. W Belgii, na całym zachodzie, dziś ludzie kontentują się 2% albo 3%. Otóż gdyby nawet przypuścić, że jedna mila będzie kosztowała 700.000 złt., to wydatek cały



będzie wynosił około 30,000.000 złr. Procent w ilości 5% od tej sumy wynosi półtora miliona. Otóż, jeżeli Rząd zamierza towarzystwu kolejowemu — jak słyhać, bo wszystko w tej sprawie na pogłoskach się opiera — zapewnić 2½ miliona dochodu przez lat 15, 30, a może 90 — bo o tym wszystkim słyszymy — to zdaje się, że w obec tej niskiej stopy procentowej, jaka jest za granicą, można przypuścić, że kapitał 30,000.000 złt. będzie z pewnością po 2% oprocentowany, zwłaszcza, że ostatecznie dochody kolei Albrechta, Łupkowskięj, Leluchowskięj, ciągle się zwiększają. A czyż nie można też przypuścić, że towarzystwo kolejowe — jak się praktykowało we Francyi i podobno z tym samym towarzystwem — chce zbudować kolej i obchodzić się bez żadnego procentu przez jakiś czas, a przypuścić się godzi, że w obec tendencji, która obecnie objawia się w państwach, ażeby wszystkie koleje wykupywać na rzecz państwa, czy towarzystwo nie myśli pewnego pięknego poranku sprzedać swoją kolej państwu tak, że nie tylko przez to opłaca mu się te kilka lat bez procentu, ale jeszcze dobry interes zrobi.

Jeden jeszcze wzgląd był, który komisją powodował, by Panom przedłożyć projekt obecny, a tym jest, aby kraj sam, jako taki, jeżeli daje już pieniądze, nie miał obowiązku przeprowadzać wywłaszczenia.

Jest godne ubolewania, że praktyka przy wywłaszczaniu w państwie austriackim, pomimo ustawy z r. 1878, nie doszła do tego, ażeby ułatwić przedsiębiorstwom kolejowym wykupowania gruntów za umiarkowane pieniądze. My, jako kraj, natrafimy na podobne, jeżeli nie na te same trudności, jak kolej przy wywłaszczaniu gruntów. Wszakże nie dawno jeden z obywateli, wszystkim dobrze znany, dawny kolega z Sejmu, opowiadał nam, że wywłaszczał grunta pod drogę w okolicy naftowej, gdzie grunta same w sobie są liche i nie wiele warte i naturalnie tam gdzie nie ma źródeł nafty. Cóż się stało? Otóż ci sami ludzie, którzy jako rzeczoznawcy zawezwani do oszacowania gruntów szacowali morgę po 1000 złt., gdy potem w skutek nieformalności ten szacunek został zwalony, ci sami szacowali ten sam grunt po 600 złt. Pod tym względem więc panują u nas bardzo szerokie pojęcia i nie ma na nieszczęście praktyki, ażeby grunta podług rzeczywistej wartości szacowali.

Więc tak ze względu na koszta jak i na trudności w przeprowadzeniu wywłaszczenia, komisya inaczej zrobić nie mogła i proponuje Wam ryczałt

uprasza, ażebyście ten ryczałt raczyli uchwalić. Jeżeli zaś przypadkiem ten ryczałt nie wystarczył, gdyby Rząd nie kontentował się tem i towarzystwo kolejowe, gdyby sprawa dojścia do skutku popadła w niebezpieczeństwo, to pozostaje wniosek p. Mycielskiego, który zawsze otwiera furtkę, ażeby rokowania z Rządem przerwane na nowo podjąć.

Z zamkniętymi oczyma, z zawiązanymi rękami nie możemy wchodzić w interes, gdzie się ma przeciwników, którzy doskonale mają oczy otwarte i ręce rozwiązane. To jest rzecz, której komisya Panom zalecić nie mogła.

Mam zarazem to przekonanie, że nawet (na podstawie tego miliona), — jeżeli w ogóle nie są zupełnie obliczenia fałszywe — musi kraj grunta wykupić. Myślę bowiem, że jeżeli w ogólności sprawa ta tak postawiona będzie, że kraj na siebie całkowite wywłaszczenie nie przyjmie, to może i powiaty i interesowani właściciele zechcą zgodzić się na dalsze ustępstwa. Zwracam uwagę, że deklaracje powiatów, które komisya miała przedłożone, były po największej części warunkowe i wielkie zachodzi pytanie, czy, gdyby kraj oświadczył z góry, że całe wywłaszczenie na siebie weźmie, czyby ostatecznie przy złej woli powiaty przy agitacyi u nas możliwój, nie cofnęły swojej ofiary.

Sądzę, że rzeczywiście sprawę tę stawia się na właściwej drodze, jeżeli się subwencyi nie odmawia, albo kraj z pomocą przychodzi, ale jeżeli zostaje niepewność, czy w ogólności kolej na tej podstawie przyjdzie do skutku czy nie, dlatego, bo właściciele i powiaty będą skłonniejsi do ustępstw, niż gdyby z góry wiedzieli, że całe wywłaszczenie kraj na siebie weźmie.

Zresztą każda ustawa, jakakolwiek jest, czy składająca ten cały ciężar na kraj, czy tylko postanawiająca na ten cel ryczałt 1,100.000 złt., każda ustawa ostatecznie do skutku może doprowadzić, jeżeli będzie dopełniona, dokoniewana przez dobrą wolę wszystkich tych, którzy w tej sprawie są interesowani. Mam przekonanie, że jeżeli powiaty, właściciele, delegacya polska i ministrowie polacy, jeżeli się oni będą starali, ażeby na podstawie tej ustawy zaczął Rząd o szczególnych warunkach z towarzystwem traktować, to mam przekonanie, że i ta ustawa właściwy skutek odniesie.

Zdaje mi się, że był to pewien rodzaj „Fühlera“, który był użyty do wysondowania kraju, czy kraj chce całe koszta wziąć na siebie. Kraj odpowiada na to, że bierze pewną część na siebie,



a resztą zostawia państwu, ażeby, jeżeli w jego interesie leży, aby ta kolej była zbudowana, ażeby to, co będzie brakowało do wywłaszczenia, z własnych funduszków opędził. Jeżeli zaś to nie jest w interesie Rządu, ażeby ta kolej była budowana, to nie przyjdzie ona do skutku, chociażbyśmy cały koszt wykupna gruntów bez oznaczenia cyfry na kraj przyjęli.

J.E. hr. Marszałek. P. ks. Krasicki ma głos.

P. ks. Krasicki. Swit nadejść żelanij bezpredilnyj no dumaju, szczo najotwitnijsze nikohda ne żelaty bolsze, jak do zrealizowania wczmożnym. I u mene premnoho żelanij; o tych, kotoryi otnosiatsia do mojeho łyca, ne mistee tut howoryty; ja skažu. szczo ja dla naszoho obszczestwa, dla kraja sebi żelaju. Ja żelaju sobi melioracyi bruntów, rehulacyi rik, prawda! w tych to sprawach szczo to robytsia po troszki tut i tam, no czomu ne w sotwitnyh potrebi rozmirach? Bo nit hroszej! Ja żelaju szczo narod poczuwstwował swoje dostoinstwo, no my daleko ot toho, czomu? Bo nit hroszej! Ja żelałbym, szczo by nasz selanyn bolsze jak odyn raz w hod jił rosół i miaso. No kuda tam! Nit hroszej! To utopii! Ja budu najskromnyszyj w moich żelanjach i tilko trebuju, aby kohda nasz narod po krajnej miri bolszuju połowynu hoda bosyj chodyt imił w koźdoj swojej chati selańskoj po krajnej miri na zymu stolko par czobot, skolko tam jest łyc. No to i toho nit! Bo nema hroszej! Wydyt meni sia, szczo najperwszoju i najwyszoju zadaczaju Sojmu jest forsowaty tuda, aby tym, kotoryi imijut kontrybuowaty dla obszczych interesiw, daty wozmożnist' szczo by mały na tyji wydatki sredstwa, ale ne stawlaty pretensyi, szczo by dawaly, nikim dodast'sia im do toho syły. Zdaje sia, szczo rezultat toho trebowania pry takim stani ne može byty dobryj. Komisya proponuje 1.100.000 złt. Ja tylko potrebowalbym postawty tuju cyfru w propozycyi do toho, szczo skazałem, a byłoby jasno, szczo to jest tiahar, kotroho narid w nastojaszczom scstojaniu ne maje syły ponosyły. Procent wid takoho kapitału jakbym czysłył po 5% wyuoyt na rik 55.000 złt. Proszu Hospodynowe jakbym toj kapitał 55.000 złt. obernuł na jakis innii produktywni ciły, naszym interesam najblyższy, to rozumilbym! bo to mohłoby nas wskripty i daty syłu do znoszenia tych tiaharów. Tabo to ne konec na toj pożyczci! Jeszcze czytajemo w artykuli 2, szczo toje obszczestwo na tak dołho jak ustawa derżawna

uwolnyłaby jeho od podatkiw derżawnych, na tak dołho byłoby swobodne wid dodatkiw hromadzkih, powitowych i krajowych i czerez toje powstałaby luka, kotoruju by za neho musił narod pokryty. Pokryłyby tyi samii, kotri dołżni daty 1,100.000 złt.! Mojim zwyczajem ne puskaty po mymo i samoi malijszoi riczy, jakoj to ważnoj ustawy.

W artykuli 5 skazano, szczo otnosnoje obszczestwo maje sia pryczyniaty w  $\frac{1}{3}$  czasty do uderżania doizdiw kolejewych; no tam toje skazano „po peresłuchaniu“ obszczestwa! Wydžu w tom zajawlenie na pered i jakujuś to ustupczystost dla obszczestwa, bo pytajusia, czomu do toho obszczestwa ne otnesty bez niakich usłowij ustawu o doizdach, ktoruju my ne dawno uchwałyły?

My słyszały tut powtornu besidu to o 50, to o 35 milionach, kotoryi bud to obszczestwo siudy wnesty maje. No wsi tyji miliony to łysze subpozycyca; to vse stoit jeszcze pod znakom woprosa.

Ja sobi po hospodarsku sprawu predstavljaju i beru wzhlad na export i import. Mnogo my budem mały toho exporta? i na dołho? toho trochy zboża, toho trochy lisa i kaminia! Za 20—30 lit my s tym do czysta uporajem sia; proszu uważaty szczo zapadnaja. Europa ne srownano wyższe stoit ot naszoho kraja iz wzhlada na promysł i industriyu. Obawljaju sia otže szczo impert w tom wzhladi tak pryhołomszyt nasz promysł i naszu industriyu, szczo ona konieczno ne budet imity daže racyi byta. Tym mensze wydžu powoda hołosowaty za wneseniem komisyi jak jest ricz jasna, szczo i w sprawozdaniu jest skazane, szczo to jest doroha strategiczna i dlatoho to jest riczej prawytelstwa tuju dorohu budowaty a ne naszoju. Koły prawytelstwo potrebuje, to naj prawytelstwo buduje. Derżawi łehče ponosyły bilsze milionów jak nam 1.100.000 złt. Ne ponymaj, czomu by nasz kraj, odna czast derżawy, w tom dili ciuju derżawu zastupaty imił. Poždim!

Pocztennyj poseł Kamińskoj jeszcze mene bolsze utwerdył w tym mniniu, szczo prawytelstwo powynno budowaty, bo skazał, szczo iz tych doroh żeliznych tatejszych, kotri sut' własnostio derżawy, pidnesby sia dochód. Meni sia zdaje, szczo to jest konsekwencyca szczo by toj, kotoryj maje mały zysk, ponosył i wydatki. Ja maju nadiju, jesły taja doroha jest konieczno potrebna dla derżawy, to prawytelstwo jeju konieczno i wybuduje. Obchodył'smo sia bez toj dorohy dosy, możemo sia i dalsze obejty. Jeszcze meni wpało odno w mysl. My sł-



szaly tut argumenty: pora teper pożyczaty, bo hrisz jest tanij.

Pozwolte moi Hospodynowe, ja ne dyplomata ani polityk, ale tak moim hospodarskim rozumom uważaju, szczo teper żywem w bezprerywnej fluktuacyi sfer polityczeskich. Nyni jest takij kredyt, ale lada chwyla zminyty sia mozet. Wypadałoby i toje maty na uwadzi, szczo nyni procenta mohut byty nyzki, ale za misiac mohut pijty w horu i my ne budemu w sostojanii zadost' uczynyty tym zobowiazaniom, do kotorych my zaangażowały sia. Jeszcze nemnożko o poprawci p. Matkowskoho. Jesly we wneseniu komisiji ne wydżu korysti, to tem mensze mohn toje skazaty o wneseniu p. Matkowskoho. Skažu korotko: Jeslyby wnesenie p. Matkowskoho ostalo uchwalenoje, to my pry naszom nastojaszczem położeniu zrujnowalybyśmo sia! W łycu toho szczo ja tut skazał, stawljaju nad tym wneseniem perochod do poriadku dennoho.

JE. hr. Marszałek. P. ks. Krasicki wnosi przejście do porządku dziennego nad tą sprawą. Upraszam tych panów, którzy ten wniosek popierają, aby zechcieli rękę podnieść (niedostateczna liczba). Nie jest dostatecznie poparty.

P. hr. Golejewski. Wnoszę o zamknięcie dyskusji.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek zamknięcia dyskusji. Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusja zamknięta.

Są zapisani do głosu za wnioskiem komisji p. Chrzanowski, Golejewski i Krzeczunowicz, zaś przeciwko wnioskowi komisji pp. Krukowiecki i Hausner, ponieważ poseł Romanowicz zrzekł się głosu na rzecz p. Hausnera; jednakże p. Hausner oświadczył, że nie będzie korzystał z tego.

Czy mam p. Romanowicza uważać jako za pisanego do głosu?

P. Romanowicz. Zrzekam się głosu.

JE. hr. Marszałek. Przeciwko wnioskowi jest tylko p. Krukowiecki.

P. hr. Golejewski. P. Krzeczunowicz jest wybrany generalnym mówcą za wnioskiem komisji.

JE. hr. Marszałek. Rozprawa zamknięta. Udzielam głosu p. Krzeczunowiczowi za wnioskiem komisji.

P. Krzeczunowicz. Nie wiem, czy wnio-

sek poprzedzającego mówcy przejścia do porządku dziennego został poparty (głosy: nie został poparty); nie będę go też i ja popierał, ale nie mogę pominąć pewnych części mowy szanownego posła, który uskarża się niezmiernie na nędzę, który mówi, że w nie jednym domu nie ma tyle par butów ile jest mieszkańców, które chce na melioracyą gruntową pieniądze dawać, czy darować, czy pożyczyć, a który z drugiej strony nie widzi, że kolój żelazna jest największą melioracyą stosunków ekonomicznych, który mniema, że wydatek na kolój żelazną jest wyrzucony pieniądz na rzecz zupełnie nie potrzebną. Za jego zdaniem idąc przyszlibyśmy do krajiny Irokezów. Jeżeli kolój żelazna jest zbytkiem, na który pieniędzy dawać nie potrzeba, to droga i szosa jest takimże zbytkiem a następnie szkoła i t. p. Szanowny poseł powiada nawet, że byłoby krzywdą dla ludzi, gdyby owę przyszlą kolój żelazną uwolniono od podatków, bo ten podatek spadłby na innych. Ale ta kolój dziś nie płaci podatku, bo jej nie ma. Więc cóż będzie za krzywda, jeżeli ta kolój będzie zbudowana, jeżeli przyniesie krajowi korzyść oczywistą, a będzie na pewien czas uwolniona od podatku, bo bez tego uwolnienia, nikt jej budować nie zechce?

Od dawna, od lat wielu staraliśmy się o tę kolój w Radzie państwa i w Rządzie. Wśród tych lat stawiano koleje w innych prowincjach, mniej potrzebne; dawano pieniądze na uzdrowienie kolei, o których można powiedzieć, że na uwzględnienie nie zasługiwały. Muszę tutaj dodać, że przy bardzo wielu milionach, które Rada państwa wotowała dla tych kolei posłowie polscy przeciw, ale przyjaciele polityczni p. ks. Krasickiego głosowali za tém, abyśmy te miliony wyrzucili. Na ostatek tak my jak wielu innych głosowaliśmy w Radzie państwa za ostatnią koleją, o której nie można powiedzieć, że dla naszego kraju bardzo jest pożyteczna, to jest za koleją arlbergską.

Nie zdarzyło się w Austrii jeszcze, żeby do kosztów budowy kolei żelaznej przyczyniały się kraj, powiat lub gmina. Zdarza się to pierwszy raz u nas za rządu nam sprzyjającego.

Już szanowna komisja w sprawozdaniu swoim wspomniła o tej okoliczności otwarcie i użala się, jakim to sposobem może być, ażeby kraj nasz najuboższy pociągano do wydatków takich, o jakich w innych krajach nie myślano.

Że koleje są niezbędne do poprawienia stosunków ekonomicznych nikt nie może zaprzeczyć; jeżeli Rząd sprzyjający nam nie chce, aby skarb



państwa przyczynił się do tój kolei, czegoż mamy się spodziewać? My bardzo ubodzy, wobec obawy podwyższenia podatków, musimy dać tój kolei pomoc, na jaką nas stać. Jednakże granicy tój, jaką komisya wyznacza, nie powinniśmy obecnie przekroczyć. Wobec naszych stosunków powinniśmy przynajmniej wiedzieć, jakie ciężary na kraj przyjmujemy. Nie powinniśmy się wdawać w ciężary nie określone. Nie mamy dokładnych dat, z których moglibyśmy sądzić, wiele trzeba będzie wydać na expropryacyą gruntów, którą nam panowie niektórzy w całości na kraj przyjmować doradzali. Słyszeliśmy Panowie o wiadomościach, jakoby od przedsiębiorstwa belgijskiego czerpanych, że to przedsiębiorstwo tych lub owych żąda warunków, że od pewnych warunków nie odstąpi. Proszę Panów, gdybyśmy traktowali z towarzystwem belgijskiem, z jego do układu prawnie umocowanymi pełnomocnikami wiedzielibyśmy, jak rzecz stoi ale na pogłoskach Sejm sądnego oprzeć nie może.

Ubolewać należy, że komisya sejmowa nie zbadała, raczej nie miała dość czasu zbadać w jakiej części powinny by przyczynić się do wydatków na expropryacyą owe powiaty, przez które kolej będzie przechodzić. W sprawozdaniu są przytoczone niektóre ofiary powiatów, lecz i te nie są zabezpieczone.

Ja mniemam, że trzeba od powiatów więcej żądać, bo kiedy państwo żąda od kraju, to kraj ma większy jeszcze powód żądania od powiatów, najwięcej w tój kolei interesowanych i to żądania datków większych jak te, które są ofiarowane. Powiadają, że Rady powiatowe nadsyłają jeszcze i teraz petycje, w których do coraz większych dodatków się obowiązują. Ależ moi Panowie, obietnice te nie są zabezpieczone. Jeżeli kraj w ustawie przyjmie koszt na siebie, pytam się Panów czy powiaty będą pochoptne przyczyniać się do kosztów?

Jeden z posłów postawił wniosek na przypadek przyjęcia wniosku komisji, aby Wydział krajowy wezwać do traktowania z powiatami i innymi interesantami. Takie traktowanie może odnieść swój skutek, gdy przyjmujemy wniosek komisji. Ale jeżeli przyjęciem poprawki posła Matkowskiego zabezpieczy kraj wydatki potrzebne z funduszu własnego, wtedy trudno będzie skłonić powiaty interesowane do ofiar większych.

Przeciw poprawce p. Matkowskiego przemawia jeszcze i ta okoliczność, że nie wiemy, czy na tych podstawach towarzystwo zrobi układ czy nie, sam Rząd nie ma tój pewności.

Wobec tego, że nie ma żadnej pewności, jak

możemy być skłonni do brania ciężaru nieokreślonego, do rzucenia go na kraj. Ta oferta od kraju, jaką proponuje komisya sejmowa, t. j. 1,100.000 zł. nie jest mała i na jej podstawie Rząd będzie mógł działać dalej z towarzystwem, które chce wziąć na siebie budowę kolei. Będzie zadaniem delegacji naszej w Radzie państwa żądać od Rządu, aby prowadził tę rzecz dalej. Tymczasem Wydział krajowy powinien się wziąć zaraz do traktowania z powiatami i innymi interesantami dla otrzymania od nich datków, jakie się należą.

Zresztą, proszę Panów, jutro kończymy Sejm, niechże więc ci panowie, którzy są za tą koleją, raczą zważyć, abyśmy rzecz nie przewlekali. Gdybyśmy przyjęli poprawkę, jaka tu jest postawiona a która nawet z powodu swój redakcyi wywołuje wątpliwości, nie dobrze byśmy sprawę załatwili. Gdybyśmy zaś odesłali poprawkę napowrót do komisji do zbadania, to nie wróciłaby już do Sejmu. Proszę Panów! nie jest rzeczą tak łatwą ustawę taką zmieniać, dyskutować nad poprawkami długimi a nadzwyczaj ważnymi, szczególnie gdy poprawki dopiero teraz zostały rozdane i to nie wszystkim członkom Sejmu. Odczytawszy te poprawki w tój chwili zobaczyłem sprzeczności. Gdybyśmy poprawki te przyjęli do ustawy, Wydział krajowy nie wiedziałby, co z tём począć; bo Wydział krajowy ma według poprawek expropryacyą sam przeprowadzić, ten Wydział, który nie ma organów do tego własnych, tylko musi ich szukać.

W rubryce III powiedziano (czyta): Obowiązek ten dostarczenia przez kraj gruntów nie może w żadnym razie przewyższać ilości 3 hektarów na kaźden kilometr długości duktu budować się mających kolei. W razie gdyby rzeczywista potrzeba wyższą nad 3 hektary w przecięciu się okazała, przystąpi Wydział krajowy do wywłaszczenia dopiero po uzyskaniu od przedsiębiorstwa odpowiednich na koszt przewyżki funduszków.

Według tego projektu otrzymuje Wydział krajowy 1,100.000 zł. kredytu na wykupno gruntów pod budowę kolei, jeżeli ilość tych gruntów nie będzie przewyższać 3 hektarów na kaźdy kilometr długości duktu budować się mających kolei, a jeżeli będzie potrzeba nad 3 hektary budować, natenczas przystąpi Wydział krajowy do wywłaszczenia dopiero po uzyskaniu od przedsiębiorstwa odpowiednich na koszt przewyżki funduszków.

Wprawdzie słyszałem od jednego z wnioskodawców, że on to inaczej rozumiał, to jest tak, że towarzystwo tylko pożyczycy, ależ bo w poprawce stoi inaczej.



Kredyt otwiera się na 1,100.000 złt. w drugim ustępie poprawki do artykułu czytamy:

„W razie, gdyby (powyższa) suma na ten cel wyznaczona nie wystarczyła, upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umowy z przedsiębiorstwem kolejowem celem dostarczenia potrzebnych do pokrycia niedoboru środków pieniężnych“: więc jeżeli 1,100.000 nie wystarczy, wtedy towarzystwo zapłaci co potrzeba będzie, ależ to się zgadza z wnioskiem komisji, która przeznaczła także 1,100.000 złt. Jeżeli zaś panowie powiadacie; my tak nie rozumieli, tylko rozumieliśmy, że towarzystwo nie da, tylko pożyczę, to proszę inaczej stylizować, bo ja Was nie rozumiem. (Wesołość). Jeśli się projektuje tak ważna zmiana w ustawie, to można przynajmniej tyle wymagać od wnioskodawców, aby rozdali członkom Sejmu swoje poprawki.

Niezawodną jest rzeczą, że te poprawki są bardzo donośne, że te poprawki doraźnie uchwalając jest niepodobiestwem, że co najmniej należy je odesłać napowrót do komisji, aby się zastanowiła nad nimi. Jednakże sądzę, że komisja przyjdzie z tymi samymi wnioskami, a jutro Sejm się kończy. Otóż Wam Panowie, którzy zarówno ze mną chcecie tej kolei, doradzam, przyjmcie to, co komisja proponuje; bo już to będzie podstawą do działania dalszego. Jeżeli ustawa teraz uchwalona nie wystarczy, to droga do zwołania Sejmu nie jest zamknięta.

Jeżeli w Radzie państwa będziemy nacierać na Rząd, aby zrobił co należy i jeżeli przyjdzie do tej ostateczności, że będziemy musieli do tej kolei więcej się przyczynić, zwołany będzie Sejm, który wówczas będzie decydować o tém na podstawie przedwstępnego między Rządem a przedsiębiorstwem już zrobionego układu; więc nie na ślepo, nie po ciemku, ale z wiadomością rzeczy. Proszę więc tych Panów, którzy chcą kolei, aby nie odkładali i nie robili trudności dodatkami i poprawkami, tylko aby przyjęli en bloc to, co komisja proponuje.

JE. hr. Marszałek. P. hr. Krukowiecki ma głos.

P. hr. Krukowiecki. Przedewszystkiem muszę się zastrzedz, że bardzo bym sobie życzył, aby jakąkolwiek kolę żelazną budowano, bo te siły techniczne, które nie mają u nas co robić, znalazłyby tam zajęcie. Ale nie mogę się zgodzić z moim poprzednikiem, który radzi nam, abyśmy przyjęli wnioski komisji, dla tego, bo niedawno powiedział nam, że nastąpi takie obciążenie kata-

stru, że i oko nie widziało i ucho nie słyszało, co się dzieć będzie. Mnie się zdaje, że to bardzo łatwo powiedzieć jeden milion 100.000 złt., ale nie tak łatwo go zapłacić. Przedewszystkiem musimy się zastanowić nad tą linią, jaką ona korzyść przyniesie krajowi — bo będzie ona równoległą drogą do istniejącej już kolei.

Przepraszam bardzo, że muszę się cofnąć do zarzutu dawniej mi uczynionego, ale nie mogę się zgodzić na definicyą, jaką wtenczas dano drogom równoległym. Według mego zdania, drogi równoległe są te, które biegną w jednym kierunku, chociażby się nawet kilka razy przecinały. To jest wszędzie przyjęte, a nawet w technice francuskiej (wesołość).

Droga ta, Panowie, przedewszystkiem musi obchodzić tych, którzy do tej drogi dopierają, dla tego uważam wniosek p. Mycielskiego za odpowiedni. Niech przedewszystkiem płacą ci, których to obchodzi, a potem niech dołoży kraj. Nie wiem skąd powstała taka nagłość, dlaczego rzecz ta przychodzi tu aż po zwołaniu Sejmu i raptem chcemy ją uchwaląć?

Mnie się zdaje, że to jest kwestya bardzo ważna, którą potrzeba zbadać. Przedewszystkiem jest to droga strategiczna. Ktokolwiek studyował system strategiczny naszej monarchii, ten przyzna, że odporny system jest oddawna w użyciu w Austrii wymaga takiej drogi i dla tego Rząd powinien przyjąć z pewną ofiarą. Powiem dalej, że oprócz tych, przez których grunta kolę będzie przechodzić, to cała Galicya nie ma interesu na tej drodze, bo w razie wojny, teatr wojny będzie w Galicyi, czego bym sobie nie życzył. (P. Golejewski: I my byśmy sobie tego nie życzyli). Nie rozumiem Panowie takich warunków, jakie tu są powiedziane, t. j. że jeżeli plan i wszystko inne będzie gotowe, to wypłaci się tutaj 360 złt., tutaj 340 złt. i mamy milion tak jak z rękawa wytrząść i płacić. Wolałbym, aby komisja powiedziała: będziemy takie a takie annuitety płacić, bo tylko w tej formie płacić możemy.

Byłem zawsze przeciwny drogom krajowym i przychyliam się do zdania p. Polanowskiego, który powiedział: budujemy drogi wycinalne i drogi gminne, bo te drogi będą przechodzić przez żyłne okolice. A cóż będziemy wozic tą koleją? chyba resztkę naszych lasów, trochę jedliny, lub też będziemy kamienie wozic (wesołość).

Powiedziano tutaj, że to jest towarzystwo dobroczynne. Ja nie widzę tej dobroczynności — niezawodnie musi mieć w tém własny interes, bo



nikt nie buduje dla samej dobroczynności. Cóż więc zrobią ci dobroczyńcy? Oto wybudują kolej, wybiją znany sposóbem w górę swoje akcje, znajdą się tacy, którzy te akcje zakupią, a my weźmiemy w skórę (wesolość).

Powiadacie Panowie, że takie dwie linie równoległe idące muszą rywalizować i taryfa się obniży. Otóż w to nie wierzę, bo oni się pogodzą na naszej skórze. Powiedzą: ty bierzesz tyle, a ja tyle, ja wprawdzie tracę, ale ty podniesiesz taryfę i ja podniosę i dla nas obydwóch wystarczy. Więc oni się pogodzą, a taryfa będzie wyższa.

Obstawałbym także przy tém, abyśmy mieli pewność na piśmie, bo to, co poseł Matkowski powiedział, to tylko tak się mówi — o n d i t, faktów nie mamy. Takie przedsiębiorstwo obiecuje to, lub owo, a przed samém spisaniem umowy się cofnie. Powiedziano, że wszystko da się bardzo łatwo ocenić, ale najtrudniej jest oceniać wartość gruntu i że towarzystwo dostało już dobrą nauzkę.

Otóż boję się, gdybyśmy przyjęli wniosek posła Matkowskiego, abyśmy nie dostali lepszej nauzki. Jestem przekonany, że właściciela przeznaczanego gruntu, jeżeli będą mogli dobrze sprzedać, to pięć razy tyle zażądają i jeśli z góry uchwalimy kupno gruntu, to za grunt, który wart 100 złt., będą żądać 500 lub 600 złt. Wprawdzie są na to sędziowie do oszacowania — ale to rodzinne stosunki, to interes — powiedzą nareszcie: a cóż to zaszkodzi, przecież to kraj za to zapłaci, a ten biedak ma 9ro dzieci, a ten się dopiero ożenił i t. p. (wielka wesolość). Nie będę już więcej bawić Wysoką Izbę, ale dodam, że wobec takiej niepewności, jaką mamy z katastrem, pragnąłbym, abyśmy nie mieli drugiej niepewności z koleją. Z tych tedy powodów głosować będę za wnioskiem posła hr. Mycielskiego, a gdyby się nie utrzymał, to wołałbym głosować za wnioskiem komisji, bo gdybym miał głosować za wnioskiem posła Matkowskiego, to wołałbym złożyć mandat, jak przyjmując jego wniosek. Popieram więc jak najmocniej wniosek posła hr. Mycielskiego.

P. hr. B a d e n i. Proszę o głos.

J E. hr. M a r s z a ł e k. P. B a d e n i imieniem Wydziału krajowego ma głos.

P. hr. B a d e n i. W ciągu obrad komisji, do których raczyła ona i mnie zapraszać, zawsze i stale oświadczałem się przeciw przyjęciu na kraj nieograniczonego obowiązku dostarczenia gruntów, a czyniłem to głównie świadom wielkiej odpowie-

dzialności, jakaby ciążyła na Wydziale krajowym za sposób wykonania takiej ustawy, gdyby została uchwalona.

Takie przyjęcie obowiązków nieograniczonych w tém stadyum, w jakim sprawa dziś się znajduje, nie jest bez niebezpieczeństwa, szczególnie jeżeli by ci Panowie, którzy taki sposób załatwienia sprawy proponują, mniemali, że mniej więcej rezultat kosztów będzie podobny do tych kosztów, jakie wynikną, gdyby zaproponowana przez komisją ryczałtowa suma została przyjęta. Do takiego przypuszczenia dziś nie nas nie upoważnia — trasy żadnej nie ma.

Mówiono tutaj o ilości gruntów, ale jeszcze nie wiadomo, w jakim stosunku będą koszta nabywania samych gruntów do różnych innych pretensyj. Mnie są znane fakta. iż przy expropriacji jednego lub dwóch morgów gruntu, które kosztowały kilkaset reńskich, podnoszono tytułem przeszkód gospodarskich pretensje wynoszące kilkadziesiąt tysięcy reńskich. O takiego rodzaju pretensjach w poprawce zupełnie nie ma mowy — i pytam Panów. jaką mamy podstawę do ocenienia tego wydatku dziś, — kiedy trasy nie ma, kiedy nie wiadomo czy i jakie przeszkody gospodarskie będą musiały być odszkodowane.

Powiadają niektórzy Panowie, że będzie komisya reambulacyjna, a w tej komisji będą także delegaci władz autonomicznych, i inni mężowie zaufania będą w niej brali udział, ale czy Panowie przypuszczacie, że jeżeli plan jaki będzie przedstawiony, to komisya reambulacyjna będzie w możności przedstawić od siebie odmienne plany. Komisya reambulacyjna może wpłynąć na pewien szczegół w jednej i tej samej trasie, ale nie można przypuszczać, iżby ta komisya sama sporządzała plany innej, nowej, tańszej trasy, ażeby do niej należało opędzenie z tém połączonych kosztów, ażeby jej daną była możność decydowania między jedną a drugą trasą.

Możnaby mniemać, że byłby na to sposób, gdyby Panowie chcieli ograniczyć Wydział krajowy wyznaczając mu pewien nieprzekraczalny ryczałt. Ależ takim ograniczeniem miałby Wydział krajowy związane ręce tak, że absolutnie postąpić by kroku naprzód nie mógł, bo nie mógłby nabyć ani jednego morga gruntu, zanimby miał pogląd na całość, nie mógłby z góry wiedzieć czy kupując jeden pierwszy morg nie przekroczyłby w końcu tej sumy, do której by go Wys. Sejm chciał ograniczyć.

Jakkolwiek niepowołany przedstawiałem ko-



misji myśl taką, że jeżeliby Wys. Sejm chciał wejść w ogóle na żądanie zawarte we wniosku rządowym, to mogłoby się to stać bez obawy tylko w tym wypadku, gdyby także powiaty zostały zainteresowane, gdyby pewna choćby nie wielka część obowiązków była włożona na powiaty, a tym celem, ażeby powiaty wspólnie z krajem były interesowane, iżby nikt przesadzonych pretensyj nie stawiał. Skoro jednak ta myśl w komisji nie utrzymała się to mnie się zdaje, że dziś najodpowiedniejszym wyjściem może być tylko subwencya ryczałtowa, jaką komisya proponuje.

Gdyby jednak mimo to wniosek p. Matkowskiego miał się utrzymać, oświadczam, że Wydział krajowy, gdyby polecenie przeprowadzenia nabycia gruntów otrzymał, będzie się starał z polecenia takiego jak najsumiennie i najstarannie się wywiązać (brawa). Jak w całej administracji drogowej towarzyszy Wydziałowi krajowemu zasada otaczania każdej jego czynności kontrolą publiczną, tak i w tym wypadku zasadę tę zastosowałby jak najobszerniej we wszystkich powiatach, powołując do tej kontroli publicznej obywateli z powiatów i to najcelniejszych.

Podniósł tu któryś z Panów, że byłby także sposób przeprowadzenia przez wypuszczenie całości w przedsiębiorstwo komuś trzeciemu.

Przyznaję, że dla mnie taki sposób załatwienia sprawy byłby najmniej pożądanym, a to właśnie dlatego, że przy tym sposobie załatwienia sprawy kontrola publiczna byłaby najbardziej utrudniona.

Nie mogę jeszcze przepomnieć i tego, co było podniesione, że organa Wydziału krajowego istotnie nie mają ani doświadczenia w sprawach kolejowych, ani też nie mają do tego specjalnego udolnienia, a do tych proszę Panów i mnie zaliczyć.

Chcę jeszcze w końcu słów kilka odpowiedzieć p. Polanowskiemu, który mnie osobiście interpelował życząc sobie, abym Wysokiemu Sejmowi przedstawił wnioski samoistne o kolejach wicynalnych. Byłbym to z pewnością już uczynił, gdybym widział pomyślniejszy stan skarbu krajowego i inną dyspozycyą Wysokiego Sejmu dla wydatków na cele komunikacyjne. Ale jeżeli wczoraj z 200.000 złt. preliminowanych na drogi, które Sejm sam budować już polecił, Wysoki Sejm okroił 50.000 złt., to nie mam nadziei, ażeby, gdybym z projektem samoistnym o budowie kolej wicynalnej wszedł, mógł spodziewać się pomyślniejszego skutku i dlatego wolę nie ryzykować tego skutku. W końcu muszę podać do wiadomości Wys. Izby,

że oprócz ofert, podanych w sprawozdaniu komisji, weszły bezpośrednio do Wydziału krajowego niektóre oświadczenia a mianowicie:

1. Rada powiatowa tłumacka obowiązuje się celem ulżenia funduszowi krajowemu dla nabycia i bezpłatnego oddania gruntów pod kolej żelazną transversalną uiszcząc funduszowi krajowemu przez 20 lat, każdorocznie kwotę 717 złt. 69 ct., równającą się 1% dodatków do podatków bezpośrednich.

Ofiara ta uczyniłaby przez 20 lat okragło 14.300 złt.

2. Rada powiatowa stanisławowska obowiązuje się przyczynić do zakupu potrzebnych gruntów dodatkiem 1 ct. od 1 złt. podatków bezpośrednich przez lat 20. a to celem ulżenia funduszowi krajowemu, który w pierwszym rzędzie przeprowadza wykupna gruntów.

Ofiara ta uczyniłaby przez lat 20 okragło 19.500 złt.

3. Rada powiatowa limanowska przystąpiła do postanowień powziętych przez zgromadzenie reprezentantów powiatowych d. 24. czerwca r. b. oddania gruntów z warunkiem: jeżeli powiaty, przez których terytorya kolej prowadzona będzie, najmniej takim datkiem się przyczynią.

Nadto gmina miasta Stanisławowa uchwaliła oddać pod budowę kolei żelaznej stanisławowsko-husiatyńskiej bezpłatnie tyle gruntu z terytoryum miejskiego, ile będzie potrzeba.

Komisarz rządowy p. Zaleski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. komisarz rządowy ma głos.

Komisarz rządowy p. Filip Zaleski. Wobec kilkakrotnie powtarzanych wyrażen: „przedłożenie rządowe“, wniosek rządowy“ i „żądanie Rządu“ muszę skonstatować, że w sprawie, o której toczy się dyskusya, Rząd Wysokiemu Sejmowi nie przedstawił żadnego swego przedłożenia.

Pozwalam sobie zwrócić uwagę szan. Panów, że w piśmie Prezydium Namiestnictwa z dnia 3. lipca l. 6.721, udzielonóm Wysokiej Izbie przez Wydział krajowy, stoi wyrażnie, że Rząd żadnego przedłożenia Reprezentacji kraju w tym przedmiocie nie czyni; i owszem Rząd stanowczo przeciw temu się zastrzega. Odnosny ustęp opiewa:

(czyta): „Inicyatywę w tej mierze z powodu



materyalnych ofiar, jakieby kraj musiał ponieść, musi Rząd pozostawić Świątnej Reprezentacyi kraju i dlatego nie może wystąpić z przedłożeniem rządowém w tym przedmiocie“.

(Mówi): Powodem przedstawienia stanu sprawy Wydziałowi krajowemu, tak jak to Rząd uczynił w wspomnioném piśmie, były zabiegi z wielu stron, z kraju u Rządu czynione celem przyrowadzenia do skutku tego przedsięwzięcia.

JE. hr. Marszałek. P. sprawozdawca ma głos.

JE. p. Grocholski. Przy spóźnionej porze będą się starał w zastanowieniu się nad zarzutami być jak najkrótszym, przy specjalnej jednak debacie dana mi będzie możność o pojedynczych wnioskach pomówić szerzej.

W sprawie, która obecnie nas zajmuje, z natury rzeczy musi nastęczyć się pytanie, czy kraj ma obowiązek, a przynajmniej, czy jest to z korzyścią dla kraju, aby do budowania tych brakujących jeszcze linii kolejowych Husiatyn-Żywiec jakkolwiek przyczynił się ofiarą? W tym względzie zdanie komisji spotkało się w Wysokiej Izbie z zarzutem. Byli posłowie, którzy myśleli, że kraj powinien się przyczynić, gdy przeciwnie, ja sądzę, że obowiązek przyczyniania się kraju nie mógłby być przyjęty. Kraj obowiązku nie ma i komisya dosadnymi wyrazami to swoje przekonanie wypowiedziała.

Inną jest wszakże rzeczą, czy to jest korzystne dla kraju, aby w celu przyjscia tej kolei do skutku ponosił ofiary, i tu komisya była zdania, że może Wysokiemu Sejmowi poniesienie tej ofiary doradzać.

Szanowny p. Skałkowski upatrywał w sprawozdaniu komisji wyraźną nadzieję, że państwo będzie budowało tę kolej. Mnie się jednak zdaje, że jako sprawozdawca dość dobitnie się wyraziłem. Otóż jeżeli szanowny poseł zechce odczytać sprawozdanie, to znajdzie, że tu wyrażnie jest powiedziane (czyta):

„Zważywszy jednakże, że kraj kolei tej od tak dawna żąda, że upatruje w przyjsciu jej do skutku wielkie dla siebie ekonomiczne korzyści, że ważność strategiczna tej kolei ma przedewszystkiém dla naszego kraju wielką doniosłość, że powiaty, przez które ta kolej przechodzi, oświadczają się z własnej inicjatywy z znaczną ofiarnością i że nie ma nadziei, aby ona przyszła do skutku bez przyczynienia się kraju.“

(Mówi): Tu jest wyraźnie powiedziane, że ko-

misa bynajmniej się nie łudzi, aby bez przyczynienia się kraju, bez przyczynienia się kogokolwiek bądź a więc i państwa, mogła przyjść kolej do skutku. Ale jeżeli szanowny poseł był zdania, że pieńiężnie jest dla kraju korzystniej dać ofiarę wykupna gruntów, niż ponosić, jako część państwa austriackiego, tę część podatków, któreby wypadały na nasz kraj, w razie gdyby samo państwo tę kolej budowało, lub może gwarantowało, to zechce pozwolić, że tego zdania nie mogę podzielić.

Mnie się zdaje, że jakiegokolwiek byłoby przyczynienie się kraju, to niezawodnie mniejsze wydatki pociągnie za sobą, aniżeli wtedy, gdyby kraj przyjął wykupno gruntów na siebie. Otóż tym wszystkim paom — a nie wielu było tego zdania, którzy twierdzili, że kraj nie powinien się przyczyniać do ponoszenia kosztów tej kolei — muszę odpowiedzieć uchwałami Wysokiego Sejmu, który uznał kilkakrotnie potrzebę wybudowania tej linii kolejowej. Wobec tego, że potrzeba jest uznaną i wobec tego, że nie ma nadziei, aby bez ofiary kraju ta kolej mogła przyjść do skutku, zdawało się komisji, że może zalecić Wysokiemu Sejmowi poniesienie tej ofiary.

Przy tej sposobności niech mi wolno będzie wypowiedzieć zdanie — nie powiem komisji, ale przynajmniej moje osobiste — co do twierdzeń, które słyszeliśmy, że w pierwszym rządzie powiaty powinny przyczyniać się do tej budowy.

Muszę się przyznać, że nie podzielałam tego zdania. Wiem, że w interesie powiatów może więcej niż w interesie całego kraju leży przyjscie do skutku tej kolei. Wiemy, że powiaty mogą upatrywać własny interes, przyczyniać się dobrowolnymi datkami do przyjscia tej kolei do skutku, ale sądzę, że kraj w swoim imieniu nie ma prawa narzucać tym powiatom, przez które w jakimkolwiek kierunku kolej ta przechodzić będzie, obowiązku przyczyniania się w jakiejś mierze a wyjątkowo większej niż reszta kraju.

Mówiąc tak, stoję na stanowisku praktyczném. Zapytuję tych wszystkich, którzy mają kolej w odległości jednej lub dwóch mil, czy przyczyniali się do tego, aby ta kolej przyszła do skutku? Jakiem więc prawem mieliby żądać od tych, którzy tej kolei dotąd nie mają, aby w większej mierze do tej kolei się przyczyniali? (brawo).

Jeżeli dobrowolnie zechcą, to nie można im tego zabronić, ale nakładać ten ciężar na nich, nie byłoby słuszném.

Otóż mnie się zdaje, że nie tyle sporna jest kwestya, czy kraj powinien się przyczyniać do bu-



dowy téj kolei, ile raczêj, czêm siê do budowy téj kolei ma przyczyniać.

Komisyja wnosi, aby kraj przyczynił siê do budowy téj kolei ryczałtową sumą 1,100.000 złt. Zdania tu wypowiedziane, a nawet zapowiedziane wnioski, żądają, aby kraj przyczynił siê przyjęciem na siebie obowiązku wywłaszczenia gruntów pod kolej.

Ci Panowie, którzy są tego zdania, nie wzmą mi za złe, jeżeli siê zapytam, dla czego kraj ma siê w ten sposób przyczyniać? W odpowiedzi na to, pozwolê sobie zdanie moje w tym wzglêdzie wypowiedzieć.

Innego powodu nie ma, jak tylko ten, że jakies tam towarzystwo tego żąda.

Proszê Panów! Gdyby to towarzystwo jeszcze wiêcej żądało, czyliby to miało być powodem dla kraju, aby na te żądania przystał? Mnie siê zdaje, że trzeba innego powodu, innêj przyczyny, ażeby kraj miał to ponosić, bo, że towarzystwo tego żąda, to dla reprezentantów kraju nie może być dostatecznym bodźcem i dostatecznym powodem do nałożenia na kraj téj ofiary. Otóż Panowie powiadacie, że jeżeli siê tego nie da, to towarzystwo kolei budować nie będzie, a w takim razie kolej nie przyjdzie do skutku.

Tym sposobem możnaby każdą ofiarę usprawiedliwić, wysokość każdêj ofiary uzasadnić, ale mojm zdaniem jest to niedostateczny argument. Pójdê dalêj. Czy przyjmiecie Panowie na siebie rękojmiê, że gdy kraj uchwali taką ofiarę, że kolej przyjdzie do skutku? P. Matkowski, który ten wniosek zapowiedział, był jako członek komisji świadkiem tego, co mówił nasz kolega, będący w takich stosunkach, że może wiedzieć, czy budowa kolei będzie zapewniona czy nie. Otóż zapytany, czy bierze na siebie rękojmiê, że kolej przyjdzie do skutku, odpowiedział, że wziąć jêj nie może. Rokowania bowiem z towarzystwem, które podało ofertę i z Rządem zupełnie nie są skończone, a jabym powiedział, że są prawie nie rozpoczęte.

Towarzystwo pierwszą swojê propozycją podwyższyło i dzisiejsze jego żądania są wiêksze od pierwotnych, a gdzież jest rękojmia, że i téj drugiéj propozycji nie podniesie? Na tę drugą propozycją jeszcze Rząd nie odpowiedział, a ja wiem, że nawet nie ma pod tym wzglêdem decyzji. Gdzież wiêc jest rękojmia, że jeżeli uchwalimy, kolej będzie wybudowana?

Otóż mnie siê rzecz ta tak przedstawia. Jeżeli uchwalimy tę ofiarę kraju, to zrobimy to, czego towarzystwo belgijskie chce, ale budowy kolei

nie zabezpieczymy. Pozwolê sobie powiedzieć zwolennikom przyjęcia na kraj obowiązku wykupna gruntów, że nie uzasadnili potrzeby ponoszenia téj ofiary ze strony kraju.

Zwracam siê teraz do zarzutów, które zrobiono komisji sejmowêj co do jêj zdania, że kraj nie może na siebie przyjmować obowiązku expropriacji. Przeciwnicy tego zdania komisji twierdzą, że to nie jest tak bardzo nieograniczony ciêżar, że ten ciêżar wprawdzie do ostatniego grosza nie da siê obliczyć, ale przecieź jest ograniczony, bo można go ograniczyć ilością morgów, a że cena gruntu jest ograniczona z natury rzeczy, wiêc można mniej wiêcej przewidzieć, ile na to będzie potrzeba. O każdym jednak nieograniczonym ciêżarze da siê powiedzieć, że w téj lub owêj ewentualności da siê ograniczyć, dla nas wszakże dzisiaj jest on zupełnie nieograniczony. My nie wiemy, co może wynosić koszt expropriacji gruntów. Jeżeliście Panowie ciekawi wiedzieć, ile towarzystwo belgijskie na nabycie tych gruntów pod budowę drogi rachuje, to powiem i zdaje mi siê, że Panowie, którzy w bliższych z tą koleją zostają stosunkach, tego nie zaprzeczają, że rachuje ono 3,000.000 złt.

Przypuszczam, że przy ustêpstwach, jakie powiaty uczyniły i zobowiązaniach, jakie przyjęły, suma ta siê zmniejszy, ale przecieź nie tak dalece, aby miała mało co wiêcej wynosić jak 1,100.000 złt. Sądze wiêc, że zarzutu uczynionego przez komisją kolejową, iż ciêżar jest nieograniczony, nie obalono. Ciêżar pozostaje nieograniczonym. Niech wiêc Wysoki Sejm zdecyduje siê, czy będzie mu wolno, mając wzgląd na nasze finansowe połozenie, mając wzgląd na przyszłą reformę podatków, przyjmować na barki kraju ciêżar nieograniczony, liczbę nieograniczoną.

Drugi zarzut komisji, że Wydział krajowy nie ma organów potrzebnych, starano siê zbić częściowo zupełnym pominiêciem, częściowo kilku wyrazami, że to nie jest tak wielką rzeczą, że można sobie te organa stworzyć. Stworzyć, Panowie, da siê wszystko, ale komisya administracyjna podnosi tę okoliczność, że w braku organów expropriacja nie będzie mogła być dokonana przez Wydział i że w skutek tego koszt wywłaszczenia będzie znacznie wiêkszy. Sądze, że to siê nie da zaprzeczyć.

Dalêj komisya kolejowa myśli wywłaszczenia przez kraj uczyniła ten zarzut: że jeżeli trasa i obowiązek wywłaszczenia nie są w tych samych relacjach, to koszta wywłaszczenia muszą być wiêksze. Starano siê to zbić uwagami, że przy przeprowadzeniu trasy będzie obecny członek Wydziału krajo-



wego, że przeto nie można myśleć — powtarzam słowa — by tu fundusz krajowy był narażony na niebezpieczeństwo.

Zapewne, Panowie, komisya kolejowa nigdzie nie powiedziała, że fundusz krajowy będzie na niebezpieczeństwo narażony. Tu nie chodzi o bezpieczeństwo, tylko o konieczność zapłacenia więcej. Ale to nie członek Wydziału krajowego będzie interweniował przy tak zwanym obchodzie administracyjnym, to zupełnie nie zabezpiecza tego, ażeby expropriacya, czyli wywłaszczenie, nie wypadło drożej, niż wówczas, gdyby przeprowadzenie wywłaszczenia i trasa zostawały w tych samych rękach.

Przypomnę tu Panom, a sędzę, że jeden z panów, który zabierał głos, nie będzie mi mógł jako fachowy zaprzeczyć, iż nawet po komisji reambulatoryjnej towarzystwo, które bierze na siebie to przedsięwzięcie, może w szczegółach za przyzwoleniem Rządu porozić zmiany. Otóż właśnie ta możność robienia zmian da przedsięwzięciu możność zmuszenia niejednokrotnie właścicieli gruntów do tańszego, a może nawet do sprawiedliwego ich odstępowania.

Przy budowie dworców kolei żelaznej, których postawienie jest w interesie właścicieli obszarów dworskich, może przedsięwzięcie powiedzieć, że jeżeli mi nie dasz gruntu po sprawiedliwszej cenie, to na twojem terytoryum nie postawię dworca, a z drugiej strony może kolej powiedzieć: Postawię dworzec na twojem terytoryum, lecz ty mi dasz grunt bezpłatnie. Jeżeli zaś Wydział krajowy wywłaszczenie to sam przeprowadzać będzie, to z tego korzystać nie można.

To wszystko komisya administracyjna podniosła, aby przekonać Panów, że przeprowadzenie wywłaszczenia przez Wydział krajowy musi z natury rzeczy więcej kosztować, jak przez przedsięwzięcie kolejowe i jeżeli przy wywłaszczeniach, przeprowadzanych przez przedsięwzięcia, jak okazały dotychczasowe doświadczenia, morg gruntu kosztował 400—500 złt., to zachodzi wielka obawa, że przeprowadzenie przez Wydział krajowy będzie kosztować znacznie więcej. Muszę starać się sprostować jeszcze jedno zdanie.

Utrzymują tu Panowie, że to, iż Wydziały powiatowe oświadczają się z ofiarnością, jest poniekąd dowodem, że gdyby Wydziałom powiatowym poruczono expropriacyą i gdyby, jak mówi szanowny członek Wydziału krajowego, Wydziały powiatowe pewną część kosztów miały ponosić, to w takim razie expropriacya byłaby tańszą. Otóż ja się

obawiam, znając ludzkie usposobienie, że expropriacya będzie droższa, bo powiat, ponosząc większe ofiary, może łatwo powiedzieć: Już raz ofiary ponoszę, dając więcej niż cały kraj, a dziś jeszcze chcę odemnie, abym grunta dawał tanięj.

Następstwem tego byłoby zatem wymaganie sowitej zapłaty za grunta. I trudno jest takie żądania piętnować nazwą nieprawości, niezacności, nieuczciwości. Przeciwnie—każdy myśli, że to, czego żąda za kawałek gruntu, który oddaje, jest słuszne.

Proszę Panów! P. Matkowski podniósł tutaj, że wszelką rękojmię daje mianowanie rzeczoznawców przez Namiestnictwo i wezwał reprezentanta Rządu do oświadczenia, że gdy będą zaangażowane fundusze krajowe, Namiestnictwo ze względów finansowych będzie mianowało najzacniejszych ludzi. Ja jednak myślę, że Rząd, czy będą fundusze krajowe zaangażowane, czy nie, będzie się starał zawsze najzacniejszych ludzi do tego powoływać. To jednak bynajmniej jeszcze nie daje pewności, aby ci najzacniejsi ludzie mieli to przekonanie, że za grunta, które komus zabierają — nie powiem przemocą, bo według ustawy, ale zawsze przeciw jego woli — że za te grunta nie potrzeba dobrze zapłacić. Mnie się zdaje, że uczciwość i takie przekonanie są z sobą w zgodzie.

Podniesiono tu dalej, że nowa ustawa o wywłaszczeniu daje rękojmię, że nie przyjdzie do tego, aby budujący kolej znalazł trasę założoną drągami — jak to się stało przy budowie jednej kolei w Austrii — i na to muszę odpowiedzieć, że wywłaszczenie przy tej kolei robiło się według nowej ustawy, bo w r. 1878, a ustawa ta pochodzi z lutego r. 1878. Więc nie ma żadnej rękojmi, żadnej pewności, aby wskutek tego, że Wydział krajowy weźmie expropriacyą na siebie, miały być koszta wywłaszczenia mniejsze, niż przy wywłaszczeniu przez prywatne przedsięwzięcia.

Zgadzam się z p. Skałkowskim, że nie da się oznaczyć, co będzie kosztowała expropriacya, ale zarówno nie da się oznaczyć dla towarzystwa prywatnego, jak i dla Wydziału krajowego, a względnie Wysokiego Sejmu.

Powiedziano tu dalej, że jest to rzecz naturalna dla towarzystwa belgijskiego, bo ci panowie nie znają stosunków tutejszych, nie wiedzą, że będą im robione trudności, ale my znamy stosunki i możemy wiedzieć, że trudności będą. Pozwolę sobie na to odpowiedzieć, że towarzystwo samo przez się nigdy przekonania i wiadomości o tych trudnościach nie nabywa, tylko nabywają go po-



jedynczy urzędnicy takich towarzystw, a więc towarzystwu daleko łatwiej będzie nabyć to przekonanie, niż Wysokiemu Sejmowi. Niech wyszlą swego urzędnika, niech się on rozmówi z osobami interesowanemi, czy będą mu chciały grunta taniiej odstąpić, czy nie, a towarzystwo będzie mogło wtedy mniej więcej przekonać się, ile na to będzie potrzeba.

Z tych tedy powodów, ponieważ sądzę, że nie dowiedziono, iż koniecznie potrzeba, aby kraj przyjmował na siebie wyłączenie, że zarzntu, iż to wyłączenie w rękach kraju będzie więcej kosztowało, jak w rękach towarzystwa prywatnego zupełnie nie zbito, sądzę, że mam zupełnie prawo prosić Panów, abyście przyjęli jako podstawę do obrad wnioszek komisji.

Pozwólcie mi jednak Panowie, abym sprostował jeszcze kilku słowy uwagi szanownego posła, który pierwszy dziś głos zabrał w tym przedmiocie i uczynił komisji zarzut, że w sprawozdaniu nie została wypowiedziana nadzieja i pewność, że koleje budowane w innych okolicach kraju znajdą także takie same ułatwienia. Na to mam zaszczyt odpowiedzieć, że komisya powołana przez Wysoki Sejm do zbadania tego udzielonego nam przez Wydział krajowy komunikatu, bynajmniej nie była upoważniona wdawać się w to, czy i w jakich okolicach kraju mają być prowadzone koleje kosztem kraju, czy nie. Ale wątpię, aby nawet takie zdanie, wypowiedziane w sprawozdaniu komisji, Sejm do czegokolwiek obowiązywało, a mieszkańcom kraju jakkolwiek mogło dawać rękojmię. Więc zdaje mi się, że komisya postąpiła sobie zupełnie prawidłowo, że ograniczyła się na tém tylko, co jej Wysoki Sejm porzeczył.

Było tutaj powiedziane, że jeżeli Wydziałowi krajowemu poruczmy przeprowadzenie téj expropriacji, w takim razie Wydział krajowy będzie miał w swoich rękach tę expropriacją i będzie ją mógł przeprowadzić sposobem dla kraju najmniej uciążliwym.

Mnie się zdaje, że i Wydział krajowy będzie miał co najmniej te same trudności, jak towarzystwo. Twierdzą tu, że można przedsiębiorstwo wyłączenia jakiemuś innemu towarzystwu powierzyć. Zdaje mi się, że gdyby twierdzenie to było uzasadnione, przemawiałoby ono raczej za komisją. Bo jeżeli to jest możebne, to daleko łatwiej byłoby to wykonać temu towarzystwu belgijskiemu.

Przy obliczeniu, jakie ogromne korzyści ta kolej ma krajowi przynieść, szanowny poseł, który

to obliczenie nam przedstawił, zdaje mi się, że twierdzi, iż najmniej o 20% podniesie się wartość ziemi, nie uwzględnia tego, że jeżeli to było rzeczywiście prawdą, to nasze narzekania na niesprawiedliwość szacowania gruntów miałyby bardzo słabą stronę. Dalej twierdzono tutaj o wielkich bardzo nakładach, jakie to towarzystwo ma robić. Ja nie wiem proszę Panów, ale zdaje mi się, że słyszałem wprawdzie o 50 kilku milionach, lecz nie złt., tylko franków. Zdaje mi się, że inaczej nawet być nie może, bo jeżeli to towarzystwo miało 50 kilka milionów na 50 kilka mil wydać, tj. po jednym milionie na milę, to kolej kosztowałyby to samo, co wydawały dawniejsze towarzystwa na budowę kolei, o których dziś mówimy, że nie mogły się rentować, bo ogromnie wiele kosztowało wybudowanie w skutek nakładów na dostanie pieniędzy. Z tego wnoszę, że towarzystwo to wkłada tylko 50 kilka milionów franków. W obec 50 kilku milionów franków, ofiarność jednego miliona i 100 tysięcy złt. jest to znaczna suma, z którą każde towarzystwo liczyć się musi. Komisya ręczyć nie może, czy towarzystwo przyjmie tę ofertę, którą mu czynimy. Ale mnie się zdaje, że również nikt nie może twierdzić, że jeżeli odmówimy tego, czego dziś towarzystwo chce, to kolej nie przyjdzie do skutku. Proszę Panów, z tego udzielonego nam pisma Ministra do Namiestnika wiemy, że prócz towarzystwa belgijskiego są jeszcze inne towarzystwa, które pragną wejść w tym względzie w rokowania. Wiemy dalej, że Rząd nie wyklucza możności, iż sam będzie budował. Bo nawet w ustawie, której projekt nam przedłożył, wyraźnie wymienia, że te same zobowiązania kraj na siebie przyjmuje w razie, gdyby tę kolej Rząd sam budował. Więc jeżeli towarzystwo belgijskie nie przyjęło tego miliona, który my ofiarujemy, to jeszcze nie ma żadnej pewności, że przyjdzie do skutku téj kolei będzie nie możebne. Słyszałem przed kilku dniami, że zgłaszają się jacyś panowie z Paryża. Zaprzeczyc się znowu nie da, że towarzystwo belgijskie jest przedewszystkiem kupcem, a każdy kupiec chce dla siebie najkorzystniejszych warunków. Lecz dopóki Sejm nie wyrzecz ostatniego słowa, dopóty ten kupiec musi mówić: ja nie odstąpię od warunków. Ale gdy Sejm już rzecz uchwali i on zobaczy, że więcej nie dostanie, to jest kwestya, czy wtenczas nie powie sobie: „więcej nie dostanę, dobry i milion“. Wysoka Izba pozwoli, że to, cobym miał jeszcze do wypowiedzenia, pozostawię do specjalnej dyskusji, a tymczasem zakończę prośbą, aby Wysoka Izba



raczyła wniosek komisji przyjąć za podstawę do obrad.

P. Polanowski. Proszę o głos do sprostowania faktu.

JE. hr. Marszałek. P. Polanowski ma głos.

P. Polanowski. Poseł przemyski p. Krukowiecki cytuje moje zdanie i twierdzi, że ja przemawiałem przeciw kolejom, tylko za wiecynami; przeciw drogom krajowym, a tylko za gminnymi. Tego nigdy nie wypowiedziałem, tego przekonania nie miałem i nie wątpię, że i stenografowie tego nie napisali.

P. hr. Krukowiecki. Proszę o głos do sprostowania faktu.

JE. hr. Marszałek. Mowca odwołał się do sprawozdania stenograficznego, więc teraz sprawdź to, co poseł powiedział, lub nie powiedział, jest nie podobnym. Przerwywam posiedzenie do pół do szóstej.

(Głosy: Głosować nad wnioskiem p. Krasickiego).

Nie ma głosowania nad tym wnioskiem, gdyż nie był dostatecznie poparty.

Posiedzenie przerwane o godzinie 3ciej minut 20.

Dalszy ciąg posiedzenia o godzinie 6tej wieczorem.

JE. hr. Marszałek. Przy dostatecznym komplecie otwieram posiedzenie na nowo.

Przystępujemy do rozprawy szczegółowej nad wnioskami kolei transwersalnej. P. sprawozdawca zechce odczytać artykuł 1.

Sprawozd. JE. p. Grocholski (czyta):

„Art. I.

W celu całkowitego wykończenia galicyjskiej kolei tak zwanej transwersalnej z Husiatyna do Żywca, a względnie przeprowadzenia budowy brakujących jeszcze linii téjże kolei, mianowicie:

- a) Husiatyn-Stanisławów,
- b) Zagórz-Grybów i
- c) Nowy-Sącz Żywiec a ewentualnie
- d) odnogi do granicy kraju do Krakowa (Podgórze) przysługują się pomoc i ułatwienia, które niniejsza ustawa postanawia bez względu na to, czy budowa której z wzmian-

kowanych linii przeprowadzona będzie przez prywatne przedsiębiorstwo, czy też przez Państwo, jeżeli tylko budowa wszystkich trzech linii wymienionych pod a) b) c) jednocześnie prawnie zabezpieczona zostanie.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Upraszam tych panów, którzy przyjmują artykuł I. ustawy podług wniosku komisji, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski (czyta):

„Art. II.

Wymienionym w art. I. liniom kolejowym przyznaje się na czas, przez jaki im przysługać będzie w moc ustaw państwowych uwolnienie od opłaty podatku dochodowego lub też innego w przyszłości wprowadzonego podatku państwowego uwolnienie od opłaty dodatków do powyższych podatków, jeżeliby na mocy ustaw krajowych, czy to obecnie istniejących, czy w przyszłości wydanych, na cele gminne, powiatowe lub krajowe uiszczane być miały.

Na ten sam czas przyznaje im się także uwolnienie od opłaty innych wszelkiego rodzaju danin, nie będących dodatkami do podatków państwowych, któreby z mocy ustaw krajowych na te same cele uiszczane należało.“

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu do artykułu II. ? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Upraszam tych panów, którzy przyjmują artykuł II. ustawy podług wniosku komisji, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski (czyta):

„Art. III.

Na kosztą zakupną i wywłaszczenia gruntów, potrzebnych z powodu budowy wszystkich w art. I. wymienionych linii kolejowych, wypłaci fundusz krajowy przedsiębiorstwu kolejowemu, a względnie Skarbowi państwa, jeżeliby Państwo samo takowe budowało, łączną ryczałtową sumę jednego miliona złt. w. a.

Sposób i czas wypłaty oznaczy art. VI.

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta.

P. Polanowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Polanowski ma głos.



P. Polanowski. Nie będę nużył Wysokiej Izby argumentami, bo zaznaczywszy stanowisko moje na przedpołudniowym posiedzeniu, nie będę stawiał w konsekwencji dodatnich, tylko ujemne poprawki. Proszę Panów, słyszeliśmy dużo argumentów za, więc niechże Wysoka Izba wysłucha obecnie argumentów przeciw.

Powiedział szanowny sprawozdawca, że nie mógł umieścić wzmianki o innych okolicach, bo komisya miała przekazaną tylko i jedynie tę kolej transwersalną a żadną inną. Nie mniej wszyscy trzej posłowie ziemi żółkiewskiej wnieśli petycje o kolej wycinalną Jarosław-Sokal, która była przez Wysoką Izbę do téjże komisji kolejowej odesłana, więc szanowny sprawozdawca wiedział i mógł przynajmniej wzmiankę o jakiejś innej okolicy, o innych potrzebach uczynić. Szanowny sprawozdawca dalej odpowiadając na zarzuty rozmaite powiedział, że nie zgadza się z tymi, którzy twierdzą, że w 1szym rządzie powiaty powinny być pociągnięte do subwencyonowania kolei; ja pozwolę sobie zająć stanowisko inne i twierdzą, że w pierwszym kierunku powiaty są obowiązane przyjść w pomoc, bo ich ofiarność winna być dowodem potrzeby. Pozwolę sobie zacytować, że powiat sokalski, któremu przewodniczą, czy to włościanin, czy mieszczanin, czy obywatel zamożny, jednogłośnie uchwalają expropriacyą z zupełną świadomością wszystkich gruntów, potrzebnych pod kolej, którąby ktokolwiekby, którądykolwiekby przez ten powiat prowadził. Proszę Panów, także to są koszta znaczne. Nie wahałem się powiedzieć włościanom, a zasiada ich 11tu, aby bezwiednie za tem nie głosowali. Powiedziałem im, że to będzie kosztować 60—100 tysięcy, a pomimo to uchwała jednogłówna. Pojmuję, że tam, gdzie taka ofiarność istnieje, tam gdzie taka ofiarność Rady powiatowej pełnej stwierdzona, gdzie prezesa upoważniają choćby do notaryusza i zeznać aktem, że koszta przyjmuje powiat na siebie, tam słusznymby było, aby Wysoki Sejm przyczynił się w części do urzeczywistnienia takich komunikacyj. Tu odwrotną zasadę postawiono, powiaty drobne ofiarują sumy, a kraj miałby główny koszt ponosić? W kierunku, w którym zabrałem głos rano w obronie dobrej gospodarki krajowej i interesów lokalnych, jako poseł krajowy, jako poseł, który mam prawo i obowiązek przestrzegać nadto i lokalne interesa, czego Wysoka Izba nie może żadnemu z nas wziąć za złe, stawiam poprawkę do artykułu 3go. Zamiast „milion“ (czyta):

„Pięć kroć sto tysięcy złt. w. a., jeżeli powiaty, przez które kolej przechodzi, zobowiązują się

do zapłacenia co najmniej drugiej połowy kosztów zakupna i wywłaszczenia.“

JE. hr. Marszałek. Proszę oddać mi tę poprawkę napisaną. P. sprawozdawca przeczyta ją jeszcze raz.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski (czyta):

„Pięć kroć sto tysięcy złt. w. a., jeżeli powiaty, przez które kolej przechodzi, zobowiązują się do zapłacenia co najmniej drugiej połowy kosztów na zakupno i wywłaszczenie.“

JE. hr. Marszałek. Upraszam tych panów, którzy poprawkę p. Polanowskiego popierają, aby zechcieli rękę podnieść (kilku posłów). Nie jest poparta.

P. Matkowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Matkowski ma głos.

P. Matkowski. Przedewszystkiem muszę zwrócić się do szanownego p. Krzeczunowicza, który w generalnej dyskusji zrobił mi zarzut, że poprawkę, którą przy tym artykule stawiałem, a którą w generalnej dyskusji odczytałem, nie udzieliłem wszystkim członkom téj Izby. Najprzód zdaje mi się, że regulaminowo zupełnie do tego obowiązany nie byłem. Jeżeli poprawkę swoją udzieliłem niektórym członkom téj Izby, to dlatego, że chciałem przekonać ich, a względnie dać im sposobność przekonania się, czy stawiona poprawka przezemnie może być przez nich poparta. Najmocniej jednak dziwię się temu szanownemu posłowi, iż ten zarzut przeciwko mnie podniósł, ponieważ właśnie ten poseł w roku 1876, przy traktowaniu ustawy budowniczej w téj Izbie, złożył do łaski marszałkowskiej 83 poprawek, z których żadnej Wys. Izbie nie rozdał, a przyznacie Panowie, że daleko trudniej jest zorientować się przy ustawie, przy której pojedynczy poseł wniósł 83 poprawek, jak jeżeli ktoś 2 poprawki do niej wnieśli.

Aby Wys. Izbę obznajomić z tymi poprawkami, pozwoliłem je sobie przytoczyć przy dyskusji generalnej i gdyby szanowny mowca był chciał słuchać dodatków, które zrobiłem, nie robiłyby mi teraz zarzutów. Przynajmniej ten zarzut, jaki zrobił w stylizacyi, byłby odpadł.

Przy tym artykule pozwalam sobie uczynić następujący wniosek. Artykuł 3ci tak jak brzmi w przedłożeniu, postawionem przez komisją kolejową, wypuszcza się, a w miejsce tego Wys. Izba zechce uchwalić artykuł trzeci w tém brzmieniu (czyta):



„Upoważnia się Wydział krajowy, aby po uzyskaniu ustępstwa praw z d. 18. lutego 1878 r. Dz. p. p. XIII. 30. w paragrafie pierwszym budowie kolei (Eisenbahnunternehmer) zastrzeżonych, przeprowadził kosztem funduszu krajowego wykupno gruntów tak pod budowę linii kolejowych w artykule I. pod a) b) c) wymienionych, jakoteż pod drogi, których zmiana lub założenie budową tych linii spowodowane zostaną, z wyjątkiem dróg dojazdowych, o których budowie artykuł V. orzeka.

Obowiązek ten dostarczenia przez kraj gruntów nie może w żadnym razie przewyższać ilości 3 hektarów na każdy kilometr długości duktu budować się mającej kolei. W razie, gdyby rzeczywistość wymagała wyższą nad 3 hektary w przecięciu się okazała, przystąpi Wydział krajowy do wyłączenia na racunek przedsiębiorstwa dopiero po uzyskaniu odpowiednich na kosztach przewyżki funduszy.

Koszta wyłączenia wszystkich innych ustaw z d. 18. lutego 1878 r. Dz. pr. p. XIII. 30. objętych przedmiotów i praw, jak np. koszta wyłączenia zabudowań w ogóle, zakładów fabrycznych, przemysłowych, wodnych i siły wodnej, służebnictw, kamieniołomów, kopalń, szutrowisk itp., nie mniej koszta ogniotrwałego pokrycia sąsiednich budynków i wydatki na wynagrodzenie za czasowe użycie gruntów, winno ponosić wyłącznie przedsiębiorstwo kolejowe i z tego tytułu fundusz krajowy do żadnych wydatków pociągnięty być nie może.

Nie mogę stawiając tę poprawkę nie odpowiedzieć na kilka zarzutów, które właśnie tym moim poprawkom w dyskusji generalnej przez kilku szanownych członków tej W. Izby zrobione były. Co do pierwszego mowca, szan. p. Stadnickiego, ten więcej krytykował przedłożenie rządowe, jak moje poprawki. A już w generalnej dyskusji zaznaczyłem to, że i ja z przedłożeniem rządowym zgodzić się nie mogę. Dlatego zgadzam się także z szanownym mowcą, że na podstawach tych, jakie przedłożenie, które nam zakomunikował Wydział krajowy, przedstawia, że na podstawach tego przedłożenia także nie doradzałbym Wysokiej Izbie przyjęcia tych warunków, które tam są projektowane. A mianowicie jeden z głównych zarzutów, który uczynił szanowny mowca jest ten, że w tym właśnie przedłożeniu nie jest oznaczone ściśle, czy kraj ma expropriować sam te grunta, czy nie mógłby być pociągnięty także do zapłacenia kosztów w razie, gdyby towarzystwo expropriowało. Rzeczywiście przyznaje, że w tym nam zakomunikowanym przedłożeniu te wątpliwości istnieć mogły, nie

istnieją one jednak w moich poprawkach, ponieważ starałem się zapobiedz temu i umieściłem (czyta): „Upoważnia się Wydział krajowy, aby po uzyskaniu ustępstw prawnych ustawą z d. 18. lutego w §. 1... przystąpił do expropriacji.“ Rozumiem to tak, że Wydział krajowy zażąda poprzednio, zawierając umowę z towarzystwem, aby to cedowało te prawa, które przy expropriacji przysługują „dem Eisenbahnunternehmer“, a po polsku nie mogę inaczej przetłumaczyć jak: „budowie kolei.“

Szanowny poseł przedstawiając Wys. Izbie na jakie niebezpieczeństwo może się narazić, biorąc expropriacją gruntów na siebie, przytoczył jeden wypadek, który mnie się zdaje więcej przemawia za moją poprawką, jak za wnioskiem, który szan. mowca z tych dat wyciągnąć chciał.

Oto powiedział, że w pewnym miejscu, gdzie nafta kopie się, był grunt do expropriowania i ten grunt oszacowali rzeczoznawcy na 1000 złt. i dopiero drudzy rzeczoznawcy zniżyli do 600 złt. Proszę Panów, ja nie przypuszczam, aby cała transversalna kolej szła przez takie grunta, na których nafta się kopie, a które podług mego wyobrażenia muszą być najdroższe. Jeżeli przeto w takim wypadku nawet ci rzeczoznawcy oszacowali morg na 1000 złt., w takim razie Wys. Izba zechce przyznać, że to, co powiedziałem dziś rano, że w razie, jeśli najnieudolniej rzecz prowadzona będzie, jeżeli rzeczoznawcy zechcą na korzyść właścicieli oszacowywać, to kraj nie da nieokreślonej sumy, ale w najgorszym razie do zapłacenia sumy około 2,000.000 złt. pociągnięty być może. Tego ja nie przypuszczam, a nie chcę powtarzać tych motywów, które dziś rano tu przytoczyłem, a które dowodziły, że tego przypuścić nie można.

Ten sam mowca powiedział także, że towarzystwo belgijskie robi wcale dobry interes, ponieważ Rząd gwarantuje mu 2½ miliona i że te 2½ miliona odpowiadają już oprocentowaniu, zdaje mi się, około 4% kapitału, jaki w tę budowę włożył będzie potrzeba, ale szanowny mowca przeoczył, że te 2½ miliona nie stanowią gwarancji dla kapitału, którego towarzystwo użyje do budowy kolei transversalnej, tylko to jest ta sama gwarancja, którą Rząd wypłaca kolei Albrechta, Dniestrzańskiej i Łupkowskiej i którą odstępuje towarzystwu, oddając te linie w administrację, opłaca ten niedobór, który był przy wszystkich tych kolejach dotychczas. Więc to nie będzie gwarancją kapitału nowołożonego, tylko tego, który dziś w te koleje włożony został i przeto dla nich stanowi tylko za-



pewnienie, że na tych odebranych kolejach więcej tracić nie będą.

Pozwolę sobie zwrócić uwagę, że tutaj było ciągle podnoszone, jakoby absolutnie nic nie wiadziało, jakoby to było tylko pogłoską prywatną, co dziś rano powiedziałem, jakoby na nie rachować nie można.

Otóż co do tego szanowny mowca powiedział, że jest to także pogłoską prywatną, i że nie wie, czy 2 miliony złt. czy 2,500.000 złt. i w jaki sposób takowe towarzystwu dane będą, muszę zwrócić uwagę, że nie jest to pogłoską prywatną, co powiedział J.E. Minister dla Galicyi i sądzę, że jeżeli Minister oświadczy coś w komisji, można to na każdy wypadek uważać jako dość autentyczną wiadomość, i nie można tego traktować jako zupełnie prywatną pogłoskę.

Jeżeli tu pedniesiony został przez jednego z szanownych mowców zarzut, wymierzony przeciw tym, co żądają przeniesienia expropriacji gruntów na kraj, że nie mają żadnych podstaw do stawiania takiego żądania, albowiem wszystkie dotychczas dane są prywatną wiadomością i nie ma autentycznych dowodów, że towarzystwo na to się zgadza, mianowicie, że nie chciało do nas wysłać pełnomocnika, nie chciało komunikować się z nami, to pozwolę sobie zwrócić uwagę tych szanownych mowców, że przyczyny, dlaczego to się nie stało, oznaczyłem już dziś rano, a mianowicie, że towarzystwo jako takie z Wysoką Izbą albo z komisją w układy wchodzić nie może, bo nie Sejm galicyjski udziela koncesyi ale nadaje ją Rząd, reprezentujący Radę państwa. Utrzymywałem dziś rano i teraz utrzymuję, że Rząd tej kolei nie chce i dla tego takie przedłożenie było zrobione, ażeby uniemożliwić przyjscie do skutku tej kolei i dla tego w tej to formie przez tylne drzwi do Wysokiego Sejmu przyszło i na takich podstawach ułożone, ażeby uniemożliwić uchwalenie tegoż, a przez to zepchnąć całą odpowiedzialność na Wysoki Sejm i aby mógł odpowiedzieć, że z winy Sejmu dalej traktować nie możemy.

Może być, że się myślę, jednakowoż to zapamiętanie, jakie wypowiedziałem z rana, teraz powtarzam. Że zresztą Rząd interesuje się stanowiskiem kolei Karola Ludwika, to rozumiem, choć się temu dziwię, jest to instytucya finansowa, która ostatecznie ma wielu akcyonaryuszów, jest instytucya, która świetnie stoi pod względem finansowym, a przeto w tym wypadku Rząd tej instytucji jest przychylniejszy jak nowo tworzącemu się towarzystwu, jest to mi dość jasne a zwłaszcza wobec te-

go, że Galicya szczególnóm zainteresowaniem się Rządu co do broniienia jej interesów nigdy poszczyścić się nie mogła.

Na zapytanie to, jaką gwarancją dajemy, że kolęj ta przyjdzie do skutku, mógłbym także odpowiedzieć, że żadnej prawnej, zapewne, ale też nie przyjscie do skutku tej kolei i ponoszenie ofiar przez kraj wykluczają się wzajemnie. Jeżeli ta kolęj nie przyjdzie do skutku na podstawie tych układów, w takim razie Wysoka Izba, przyjmując moje poprawki, żadnych nie ryzykuje wydatków.

Powiedziano także, że każde towarzystwo stawiając ofertę robi to dla interesu i zysku. Bardzo słusznie, ja się z tém zgadzam i nie chcę wobec Wysokiej Izby utrzymywać, jakoby towarzystwo belgijskie, chcąc budować kolęj, robiło to ze względów humanitarnych dla Galicyi, lub chciało złożyć jej dowód swego przywiązania i miłości. Otóż przyznaję otwarcie, że chce ono to zrobić dla interesu własnego, ale dla tego właśnie, że chce dla własnego interesu, nie może przystać na te warunki, jakie komisya kolejowa stawia.

Kupiec targuje się, ale do pewnego punktu, i towarzystwo belgijskie postawiło naprzód te propozycye, które są w przedłożeniu rządowém, a to, co ja na podstawie poprawek wnoszę, jest odstąpieniem ze strony towarzystwa  $\frac{3}{5}$  jego propozycji a gdyby odstąpiło od ostatniej, to ustąpiłoby wszystko, a do żadnego kupca nie można stawiać żądania, ażeby się zrzekł wszystkich swych warunków, ażeby się zdał na łaskę i niełaskę z nim traktującego.

Tutaj było także powiedziane, że są i inne także towarzystwa, które o budowę tej kolei traktują. Podniósł jeden z szanownych mowców, że jeden z kolegów naszych nie w tej Izbie, a zatém nie mój kolega, ale znajomy i przyjaciel powiedział prywatnie, że wie o inném towarzystwie francuskim, któreby chciało tę kolęj budować, a które bardzo prawdopodobnie będzie się ubiegało o koncesyę. To jest wiadomą rzeczą i w tém przedłożeniu jest wzmianka o innych towarzystwach, które chcą budować tę kolęj. Ależ proszę Panów nie zapominać, że tamtym wszystkim towarzystwom są tylko wiadome warunki jakie Rząd za pośrednictwem Wydziału tej Wysokiej Izbie przedstawił. Między tymi warunkami Rządu a tymi, jakie ja teraz Wysokiej Izbie zaproponowałem rzeczywiście jest różnica o kilka milionów. Muszę dodać, że J.E. minister dla galicyi Ziemiałkowski powiedział w komisji kolejowej, że towarzystwo belgijskie szacuje sobie to, coby kraj na siebie przyjąć miał. na trzy miliony, ale niech Wysoka Izba zechce po-



równać przedłożenie rządowe z moim wnioskiem, a mnie się zdaje, że różnica, redukując na cyfry znajdzie się ogromna.

Przedłożenie rządowe żąda budowy wszystkich dróg paralelnych, gminnych; żąda zwrotu kosztów ramp tam, gdzie kolej drogi przecinać będzie; budowy przez kraj dróg gminnych krajowych lub powiatowych; żąda dalej przedłożenia całkowitego dróg powiatowych i krajowych, budowania dojazdów na wszystkich stacjach kolejowych, żąda expropriacji gruntów nieograniczonej żadną normą bo żąda ekspropriacji gruntów wraz z budynkami, fabrykami, kopalniami i z tém wszystkiém, co na gruncie się znajduje. Chociaż nie jestem technikiem, ale zdrowym rozsądkiem rozważywszy widzę, że są to żądania o wiele większe jak te które dzisiaj w mojej poprawce Wysokiej Izbie przedstawić się odważyłem.

Proszę Panów muszę otwarcie powiedzieć, że w swoim głębokim przekonaniu, mylném może, przyznaję, bo nie przysądzam sobie, ażeby w tej sprawie mógł mieć głos stanowczy bo nie utrzymuję ażebym rzeczywiście i niezawodnie miał racją, ale mam to przekonanie, że wybór między tą poprawką a przedłożeniem komisji kolejowej będzie wyborem między przyjściem do skutku tej kolei a jej zaniechaniem.

Jabym na siebie nie wziął żadnej odpowiedzialności za przyjście tej kolei do skutku, chociażbyście nawet Panowie moje poprawki uchwalili, owszem, jeżeli mam otwarcie powiedzieć to ja w przyjście do skutku tej kolei nie wierzę: tego roku bowiem w Wiedniu miałem sposobność się przekonać, jakie oddziałują tam wpływy na to, aby stworzenie tej kolei uniemożliwić i wiem i przypuszczam, że kolej mimo tej uchwały naszej nie przyjdzie do skutku, atoli chciałbym wobec korony, do której udawaliśmy się, dowieść, że idziemy w ofiarności do ostatnich kresów, ażeby korona miała w tém dowód, że nie z naszej winy cała sprawa upadła i przy znanj jej sprawiedliwości sprawę tak słuszną wobec intryg pokątnych w obronę wziąć mogła. Ale nie tylko wobec korony, ale także wobec  $\frac{1}{3}$  części ludności całego kraju, która od lat 7 stale od Wysokiej Izby i od delegacji się domaga tej kolei, ażeby dać dowód, że nie kierowaliśmy się chorobliwą ostrożnością, chociaż przyznaję, że w tych sprawach przezorność jest potrzebną, chciałbym dać dowód, że poszliśmy tak daleko, jak żaden Sejm nie poszedł, ażeby stworzyć to, o co tyle lat kraj, Sejm i delegacja się ubiega (brawo).

Pozwolę sobie jedno porównanie: Gdyby

ktokolwiek w tej Wysokiej Izbie dostał wiadomość, że jego syn mocno cierpiący, że potrzebuje jego pomocy, że woła, ażeby tam poszedł, znalazłoby się zapewne wielu, którzy dowiedziawszy się o tém wylecieliby tak jak są i pobiegliby na miejsce, gdzie ich pomocy żądają. Może być, że gdyby była burza na dworze, deszcz lał, jak w tej chwili ostatecznie nie jeden naraziłby się nie tylko na stratę materyalną sukien, ale nawet zdrowiem by przepłacił ale poszedłby tam gdzie go obowiązek i sumienie woła. Znalazłoby się może drugi, któryby się pierwszej przyodział odpowiednio, wziął kalosze, mekinton a nawet i parasol i poszedł, o tym drugim powiedziałbym, że jest przezorniejszym choć równie troskliwym; ale takiemu, któryby ubrawszy się tak, czekał jeszcze w podwórzu czy przypadkiem nie nadjedzie flakier, ażeby go zawieść przyznałbym, że się zabezpiecza absolutnie, ale nie mógłbym powiedzieć, że jest synowi przychylnym lecz jedynie obojętny.

Dłużęj nie myślę bronić moich poprawek wypowiedziałem to, co jest moim przekonaniem i co zdawało mi się że jest obowiązkiem moim wypowiedzieć w imieniu moich wyborców.

Jednakże nie jako poseł interesowanego obwodu, ale jako poseł kraju, z głębokiego i sumiennego przekonania muszę prosić tę Wysoką Izbę, ażeby zechciała wziąć pod uwagę to, co powiedziałem i jeżeli to Jej sumieniu i przekonaniu odpowie, aby za moją poprawką głosować chciała (brawa i oklaski).

JE. hr. Marszałek. Podam do poparcia wniosek p. Matkowskiego. P. Matkowski wnosi, aby zamiast artykułu III., proponowanego przez komisją, następujący ustęp był wstawiony (czyta):

„Upoważnia się Wydział krajowy, ażeby po uzyskaniu ustępstwa praw ustawą z d. 18. lutego 1878. r. Dz. p. p. XIII. 30, w paragrafie pierwszym budowie kolei (Eisenbahnunternehmer) zastrzeżonych, przeprowadził kosztem funduszu krajowego wykupno gruntów tak poć budowę linii kolejowych w artykule I. pod a) b) c) wymienionych, jakoteż pod drogi, których zmiana lub założenie budową tych linii spowodowane zostaną z wyjątkiem dróg dojazdowych, o których budowie artykuł V. orzeka.

Obowiązek ten dostarczenia przez kraj gruntów nie może w żadnym razie przewyższać ilości 3 hektarów na każdy kilometr długości duktu budować się mających kolei. W razie gdyby rzeczywista potrzeba wyższą nad 3 hektary w przecięciu się okazała, przystąpi Wydział krajowy do



wywłaszczenia na rachunek przedsiębiorstwa dopiero po uzyskaniu od przedsiębiorstwa odpowiednich na kosztą przewyżki funduszów.

Koszta wywłaszczenia wszystkich innych ustaw z dnia 18. lutego 1878 r. Dz. pr. p. XIII, 30, objętych przedmiotów i praw, jak n. p. koszta wywłaszczenia zabudowań w ogóle, zakładów fabrycznych, przemysłowych, wodnych i siły wodnej, służebnictw, kamieniołomów, kopalń, szutrowisk i t. p. niemniej koszta ogniotrwałego pokrycia sąsiednich budynków i wydatki na wynagrodzenie za czasowe użycie gruntów, winno ponosić wyłącznie przedsiębiorstwo kolejowe i z tego tytułu fundusz krajowy do żadnych wydatków pociągnięty być nie może.

(Mówi): Upraszam tych panów, którzy ten wniosek popierają, aby zechcieli rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest poparty. P. Chrzanowski ma głos.

P. Chrzanowski. Przeciw łożeniu przez kraj pewnych ofiar, ażeby umożliwić budowę bardzo użytecznej dla kraju drogi żelaznej z Husiatyna do Żywca, oświadczyło się tylko kilka głosów, które natomiast oznajmiły swoją gotowość głosowania za daniem ze skarbu kraju pewnej sumy na melioracyą gruntów. Kilku tych posłów oświadczyło swoją gotowość głosowania dziś za daniem miliona złt. i więcej ze skarbu krajowego na melioracyą gruntów, chociaż wiedzą, a raczej widzą, że ta sprawa nie toczy się dzisiaj, bo wiedzą, że dzisiaj żadna spółka kapitalistów zagranicznych nie jest gotowa dać 30 lub 40 milionów złt. na melioracyą gruntów pod warunkiem, jeżeli kraj da na ten cel milion lub dwa miliony złt., jak to właśnie ofiaruje spółka kapitalistów belgijskich na budowę drogi żelaznej z Husiatyna do Żywca, widząc naturalnie w budowie tej kolei swoją także własną korzyść.

Oprócz tych kilku posłów, w których imieni przemawiał rano p. ks. Krasicki, gotowych do takiej ofiary, do której dzisiaj nie jest pora, a przeciwnych tej ofercie, która dzisiaj jest na czasie i może być bardzo użyteczna dla kraju, jeżeli przyjęta zostanie, wszystkie inne głosy oświadczyły się za łożeniem przez skarb krajowy wyjątkowo znacznych nawet ofiar, ażeby umożliwić budowę drogi żelaznej, bardzo ważnej dla kraju pod wielu względami. W zasadzie powinny być drogi żelazne budowane w Galicyi przez państwo lub za poręczeniem państwa, tak jak było zbudowanych mnóstwo kolei w innych krajach monarchii, a w

Galicyi tylko kilka. Tak Sejm jak i Delegacya polska w Radzie państwa domagały się kilkakrotnie, aby państwo przeprowadziło budowę drogi żelaznej z Husiatyna do Żywca — dawniej do Białej. W istocie Rada państwa uchwaliła w r. 1878 ustawę, upoważniającą Rząd do oddania koncesyi na budowę tych dróg żelaznych pod gwarancją przez państwo pewnego dochodu z tych dróg. Jednak budowa tych kolei żelaznych nie przyszła do skutku do dziś dnia (wyjąwszy kolei leluchowskiej), pomimo starań Sejmu i Delegacyi polskiej. Otóż komisya sejmowa kolejowa, do której mam zaszczyt należeć, wnosi, aby dla umożliwienia budowy tej drogi żelaznej z Husiatyna do Żywca przy ożył się wyjątkowo także kraj ze znaczną ofiarą, zaspakajając ofiarą tą warunek, pod którym towarzystwo kapitalistów zagranicznych chce podjąć się budowy tej drogi żelaznej.

Wyjątek dania ofiary przez kraj na budowę tej kolei jest usprawiedliwiony użytecznością tej kolei dla kraju pod kilku względami, oraz naprzemiennie dotychczas usiłowaniami przez Sejm i Delegacyą polską, aby zbudowaną była za poręczeniem przez państwo. Droga żelazna z Żywca do Husiatyna nie tylko wprowadzi do kraju może do 15 milionów złt., nie tylko przyniesie wielki pożytek okolicom, które przerzynać będzie, ułatwi i tańszym uczyni przewóz zboża, nafty, soli, drzewa z tych okolic, przyczynić się może do rozwinięcia produkcji nafty, popchnąć do rozwoju górnictwa, w okolicach podkarpackich zużytkowania kamieniołomów granitowych, ale może być także wielce użyteczną dla całego kraju, zmniejszając przez konkurencyą, a przy zakazie zawierania kartelu kolei Karola Ludwika i czerniowieckiej, do obniżenia wysokości taryfy cen przewozu.

Z tych to powodów, oprócz kilku, wszyscy prawie członkowie tej Izby są za daniem znacznej nawet ofiary ze strony kraju dla umożliwienia budowy dróg żelaznych, uzupełniających linią kolei z Husiatyna do Żywca. Jednak posłowie, popierający danie ofiary ze strony kraju na budowę tej drogi żelaznej, różnią się w zdaniu co do jednego ważnego punktu. Jedni chcą, ażeby kraj na swoje ryzyko wywłaszczył grunta pod te koleje i pod drogi, które należy przełożyć z powodu budowy tej kolei; drudzy tego ryzyka słusznie się obawiają i żądają, aby kraj dał pewną choć znaczną ryczałtową sumę przedsiębiorstwu budującemu kolęj na kosztą wywłaszczenia gruntów. To jest różnica zdań, która nas dzieli. Zobowiązanie się kraju, iż swoim kosztem i w oznaczonym terminie wywła-



szczy wszystkie grunta pod kolój żelazną i pod te drogi, które musiałyby być przełożone, jest ryzykowne; powtóre, że to ryzyko zwiększa się od chwili przyjęcia przez kraj tego obowiązku, gdyż trasa kolei nie jest jeszcze ustanowiona; po trzecie, że kraj przez wzięcie na siebie tego ryzykownego zobowiązania się nie umożliwi bardziej budowy kolei, niż zobowiązaniem się wypłacenia sumy ryczałtowej przedsiębiorstwu budowy na wywłaszczenie gruntów pod kolój.

Te trzy punkta tu roztrząsną bliżej.

Ryzyko jest wielkie z tego powodu, że nie ma ustanowionej trasy, według której kolój ma być budowana, a coby pozwoliło obrachować choć przybliżenie wydatki na wywłaszczenie gruntów; powtóre z powodu, iż Wydział krajowy nie rozporządza organami, przez które przeprowadzałby to wywłaszczenie gruntów; po trzecie, że w sporze interesu publicznego z interesami prywatnymi zwykle interes prywatny umie lepiej sprawę na swoją korzyść przeprowadzić; — może byłby tu wyjątek od reguły, zapewne wielu właścicieli gruntów zważałoby na interes skarbu krajowego, ale zawsze byłoby i pod tym względem ryzyko.

Powtóre ryzyko zwiększyłoby się od chwili, w której kraj przyjąłby na siebie zobowiązanie wywłaszczyć grunta pod budowę kolei, albowiem trasa tych kolei nie jest ustanowiona. Przeto przedsiębiorcy, oznaczając później tę trasę, nie będą mieli w jej prowadzeniu żadnego względu na to, czy pójdzie po gruntach, za które trzeba wysoko płacić, np. czy pójdzie przez ogrody, czy też grunta tanie, będą tylko na to baczyć, aby teren był najdogodniejszy dla nich do budowy i bez względu na to, co będzie kosztował.

Posel Matkowski sądzi, że ograniczy ryzyko dla kraju tém, iż kraj się zobowiąże wykupić najwięcej trzy hektary pod jeden kilometr drogi żelaznej. Jednak przez to nie wiele zmniejszy się ryzyko dla kraju, gdyż warunek ten pozostawia przedsiębiorstwu swobodę prowadzenia trasy przez tańsze lub droższe grunta i za hektar ziemi pod kolój może będzie musiał kraj płacić 100 lub 1.000 złt. Zwykle przedsiębiorstwo, budujące drogę żelazną, samo wywłaszcza ziemię pod kolój, ma więc interes w tém, aby trasa kolei była przeprowadzona o ile możności przez grunta tanie. Jeżeli zaś kraj przyjmie z góry na siebie zobowiązanie wywłaszczyć grunta pod kolój i za nie zapłacić, gdy trasa nie jest jeszcze ustanowiona, przedsiębiorstwo, budujące kolej, dla ułatwienia sobie budowy, może trasę poprowadzić przez ogrody, przez grunta nafto

we i kraj będzie płacił za hektar gruntu po 1.000 złt., nie licząc wynagrodzenia za tak zwane przeszkody w gospodarstwie lub w przemyśle naftowym. Takie zobowiązanie nie określone i jednostronne, wówczas gdy druga strona nie bierze jeszcze żadnego zobowiązania czy będzie budować kolój żelazną i według jakiej trasy ją poprowadzi, są bardzo ryzykowne i jakkolwiek jestem przekonany mocno o użyteczności dla kraju zbudować się mających dróg żelaznych, uzupełniających linie kolei z Husiatyna do Żywca i jakkolwiek starałem się popierać tak w Sejmie jak i w Radzie państwa i w Kole polskiem we Wiedniu wnioski, dążące do przeprowadzenia budowy tych dróg żelaznych, — jednak nie mogę polecać Wys. Sejmowi, aby przyjął na skarb krajowy tak nie określony ciężar, a natomiast popieram danie ryczałtowej sumy miliona złt. ze skarbu krajowego przedsiębiorstwu, mającemu budować kolej z Husiatyna do Żywca, na wykupno gruntów pod tę drogę żelazną.

Według mojego przekonania, przyjęcie przez kraj ryzykownego zobowiązania się wykupić grunta pod kolój żelazną, której trasa nie jest jeszcze oznaczona, nie umożliwi budowy tej kolei więcej, niż wyznaczenie sumy ryczałtowej miliona złt. na wykupno gruntów. Towarzystwo, które chce przedsięwziąć budowę kolei, uzupełniających linią z Husiatyna do Żywca, nie w tém upatruje główną dla siebie korzyść, aby Galicya swoim kosztem wywłaszczyła grunta pod kolój, lecz w tém, że Rząd oddać mu ma w dzierżawę koleje: „arcyksięcia Albrechta,“ „dnestrzańską,“ „łupkowską“ i „leluchofską,“ które wraz z drogami żelaznymi, mającemi być zbudowanemi przez towarzystwo, tworzą całą wielką linią z Husiatyna do Żywca z odnogami do Lwowa, Przemyśla, Tarnowa i Węgier i że Rząd towarzystwu temu, które zadzierżawia wymienione koleje, ma płacić rocznie przeszło dwa miliony złt., bo płaci tę sumę teraz z powodu zagwarantowania procentu, wyłożonego na budowę kolei Albrechta, łupkowskiej i t. d. Rząd ofiarował się płacić towarzystwu, które zbudowawszy drogi żelazne z Husiatyna do Stanisławowa, z Zagórza do Grybowa, z Nowego Sącza do Żywca, zadzierżawiłoby także koleje arcyksięcia Albrechta, dnestrzańską, łupkowską i leluchofską, po przeszło 2 miliony rocznie przez lat 10 czy 15, poczem gdyby się okazało z ksiąg rachunkowych, że koleje zadzierżawione dają już większy dochód niż do dnia dzisiejszego, chce płacić rocznie tylko taką sumę, jaka okazałaby się potrzebna do zaspokojenia procentów poręczonych; towarzystwo zaś żądało, aby



Rząd zobowiązał się płacić corocznie sumę przeszło 2 miliony złt., jaką teraz płaci, przez tyle lat, przez ile trwać ma jeszcze koncesya zadzierżawić się mających przez towarzystwo dróg żelaznych. Rokowania o tę dzierżawę między Rządem a towarzystwem zawieszono, czekając na rezultat kroku, uczynionego przez Rząd do Sejmu, któremu za pośrednictwem Wydziału krajowego przedłożono znany projekt ustawy, mocą której kraj miał się zobowiązać wykupić grunta pod kolój i pod dojazdy do niej, przełożyć swoim kosztem drogi krajowe, zbudować przejazdy i rampy.

O ile kraj poniósłby większe ofiary, aby ułatwić towarzystwu budowę tych dróg żelaznych z Husiatyna do Żywca, o tyle Rząd mógłby wytargować korzystniejsze warunki od tegoż towarzystwa co do zadzierżawienia istniejących dróg żelaznych leluchowskięj, łupkowskięj i t. d. Dlatego w przedłożeniu rządowém, udzieloném Sejmowi za pośrednictwem Wydziału krajowego, nakładano na kraj obowiązki, których towarzystwo belgijskie nawet już nie wymagało, jako to: budowy kosztem kraju ramp i przejazdów przez kolój. Przyjęcie więc przez kraj cięższego obowiązku niż proponowany przez komisją t. j. niż danie sumy ryczałtowej miliona złt. na wykup gruntów, a 100.000 złt. na przełożenie dróg, nie da większej rękojmi, że budowa kolei z Husiatyna do Żywca przyjdzie do skutku, bo towarzystwu idzie głównie, aby Rząd zobowiązał się dawać rocznie przez większą liczbę lat po przeszło dwa miliony złt. gwarancyi dochodu dróg żelaznych, które towarzystwo chce zadzierżawić.

Z tych wszystkich powodów, jestem stanowczo przeciw przyjęciu przez kraj nieokreślonego w sumie zobowiązania wykupu gruntów pod mające się budować drogi żelazne i dojazdy, które to zobowiązanie ciężkie i ryzykowne chce na kraj nałożyć poprawka p. Matkowskiego do III. artykułu ustawy. Jestem przeciwny tęg poprawce, jakkolwiek gorąco pragnę przyjsia do skutku budowy dróg żelaznych, uzupełniających linią z Husiatyna do Żywca. Że gorąco pragnę zbudowania tych dróg żelaznych, bo je uważam pożytecznemi krajowi, złożyłem dowody i w tęg Izbie, popierając w dawniejszych latach rezolucye, domagające się od Rządu przeprowadzenia budowy tych kolei; złożyłem także dowód w Kole polskiem we Wiedniu, gdy w 1874 r. Koło polskie na mój wniosek uchwaliło głosować przeciw budowie wszystkich dróg żelaznych w innych krajach monarchii, dopóki nie zostanie zabezpieczona budowa tych dróg żelaznych w Galicyi, których budowę

Rada państwa jeszcze w 1872 r. uznała za potrzebną i uchwaliła ustawę, upoważniającą Rząd do nadania koncesyi na ich budowę.

Przy tęg uchwale Koła polskiego stałem wytrwale przez całe lat sześć; postowie polscy głosowali w istocie w Izbie poselskięj Rady państwa przeciw budowie innych dróg żelaznych, z wyjątkiem kilku, które sądzili nieodzownemi dla dobra państwa. Pomimo tego wszystkiego nie mogę popierać poprawki, aby kraj przyjął na siebie obowiązek wywłaszczenia i wykupienia ziemi pod budowę dróg żelaznych Husiatyn-Żywiec.

Jeżeli postowie z powiatów, przez które mają przechodzić projektowane drogi żelazne, są przekonani, że wykup gruntów pod te drogi kosztować będzie najwyżej jeden milion złt., lecz że towarzystwo obcych kapitałów obawia się wziąć na siebie tego wywłaszczenia gruntów, ci postowie mają sposobność ułatwienia towarzystwu tęg czynności wykupu przez pośrednictwo powiatowe. Uchwalona będzie dziś ustawa mocą której kraj obowiązuje się zapłacić 1,000.000 złt. towarzystwu na wykup gruntów pod kolój; niechaj więc powiaty, przez które ma kolój przechodzić oświadczą towarzystwu: oto my podejmujemy się za ten 1,000.000 złt., wywłaszczyć grunta pod kolój.

Według mego zdania, powiaty mogą daleko łatwiej i taniej wywłaszczenie gruntów przeprowadzić, aniżeli kraj. Albowiem gdyby wykup gruntów był przeprowadzany przez kraj kosztem skarbu krajowego, interesa prywatne mogłyby nie jednokrotnie wyzyskać skarb krajowy; lecz gdyby Reprezentacye powiatów podjęły się wykupu gruntów, każda na terytoryum swego powiatu, za kwotę jaka przypada by z owego miliona złt. stosunkowo do liczby kilometrów długości kolei w tym powiecie, rokowała reprezentacya powiatu to jest grono obywateli miejscowych z innymi obywatelami i właścicielami gruntów wywłaszczanych pod kolój i łatwo przysłyby do skutku układy sprawiedliwe i słuszne względem stron obu. Nie potrzebaby do takiego pośrednictwa powiatów w celu ułatwienia budowy kolei zgody wszystkich powiatów. Bo na przykład powiat pojedynczy N. mógłby wystąpić z propozycją do towarzystwa następującą: Kraj daje milion na wykup gruntów pod kolój, ponieważ koleje budować się mające będą miały tyle a tyle kilometrów długości, przeto z owego miliona, przypada na wykup gruntów pod jeden kilometr kolei, dajmy na to, 2.300 złt. gdy w powiecie N. będzie 10 kilometrów kolei, przeto jeżeli towarzystwo za-



płaci powiatowi 23.000 złt. wykupi on grunta pod kolej na swoim terytorjum.

Posłowie popierający wniosek p. Matkowskiego, aby kraj wziął na swoje ryzyko wywłaszczenie gruntów pod kolej, dziwią się, że w przedłożeniu udzielonem Sejmowi przez Rząd za pośrednictwem Wydziału krajowego są nakładane na kraj obowiązki, których nawet już towarzystwo nie wymaga, i stąd wnoszą, iż Rząd to nie życzy sobie, aby budowa kolei przyszła do kутku; obok tego drudzy mówią, że drogi żelazne których budowa jest zamierzona, są strategiczne, przeto zbudowanie ich leży w interesie Rządu. Sprzeczność ta nie nasuwa im wniosku naturalnego, iż Rząd pragnie, aby zbudowano drogi żelazne uzupełniające linię kolei z Husiatyna do Żywca, ale pragnie aby się to stało z jak najmniejszym obciążeniem skarbu państwa, przeto przedłożył Sejmowi projekt ustawy nakładającej na kraj cięższe obowiązki niżeli nawet towarzystwo żąda, aby wymusiwszy w ten sposób większe od kraju ofiary na budowę kolei zamierzonych, mógł następnie w umowie między sobą a towarzystwem wytargować lżejsze dla skarbu państwa warunki, jak to już przed chwilą przedstawiałem.

Ponieważ pragnę przyjscia do skutku budowy kolei uzupełniających linię z Husiatyna do Żywca i poczytuję wybudowanie tych kolei za bardzo pożyteczne dla kraju, wyjątkowo przeto jestem za wnioskami komisji proponującej, aby kraj wyjątkowo poniósł znaczne ofiary dla umożliwienia budowy dróg żelaznych, dał milion złt. jako ryczałtowy zasiłek na wywłaszczenie gruntów pod kolej żelazną a ryczałtowy także zasiłek 100.000 złt. na zbudowanie przejazdów i przełożenie dróg krajowych, oraz uwolnił przedsiębiorstwo budujące kolej od opłaty dodatków krajowych i powiatowych. I sądzę, że przy tych ofiarach ze strony kraju, przyjdzie budowa żądanych dróg żelaznych do skutku, jeżeli stanowczo i bezwarunkowo dane będą. Dlatego nie uważam za użyteczny wniosek posła Mycielskiego. Nie ułatwi on, lecz utrudni przeprowadzenie rzeczy.

Jeżeli Sejm oświadczy stanowczo: oto maximum ofiar moich i od tego nie mogę odstąpić, wtedy zdecyduje się towarzystwo je przyjąć. Jeżeli zaś wniosek posła Mycielskiego pozostawi towarzystwu nadzieję, iż za rok otrzyma lepsze od kraju warunki, że za rok sam kraj może podejmie się wykupu gruntów pod kolej, w takim razie towarzystwo nie przyjmie dzisiaj warunków, objętych zaproponowaną przez komisję ustawą. Będzie to zaś złudna dla towarzystwa nadzieja, bo i za rok

położenie rzeczy nie może się zmienić, ryzyko wykupu gruntów przez kraj nie stanie się mniejsze w roku przyszłym i kraj nie podejmie się wywłaszczenia gruntów. Bo dopóki trasa nie jest ustalona i zatwierdzona, nie można obrachować nawet przybliżenie wydatków na wykup gruntów. Wtedy zaś dopiero będzie trasa kolei ustalona, gdy zostanie zatwierdzona przez koncesyją, daną już na budowę drogi żelaznej według wyznaczonej trasy. Mówiono tu, że trzeba zavezwać towarzystwo, aby przedłożyło projekt trasy, abyśmy mogli obrachować wydatek na wykup gruntów. Ale zapomniano, że towarzystwo ma prawo zmienić trasę, dopóki dana mu już na budowę koncesyja nie zatwierdzi trasy. Z tych powodów głosuję za art. III. tak, jak jest przedstawiony przez komisję sejmową.

P. hr. Badeni. Proszę o głos.

J.E. hr. Marszałek. P. Badeni ma głos.

P. hr. Badeni. Stanowisko Wydziału krajowego do projektu komisji już miałem zaszczyt dziś rano zaznaczyć. Mimo to muszę wziąć pod ocenienie poprawkę przez p. Matkowskiego postawioną, a to na wypadek, gdyby się utrzymała. Otóż na ten wypadek pragnąłbym zwrócić uwagę Wysokiej Izby, że należy pewne wątpliwości z tej poprawki usunąć.

Ustęp bowiem pierwszy art. III. wkłada na kraj obowiązek przeprowadzenia wykupna gruntów z wyjątkiem dróg dojazdowych.

Ustęp trzeci znowu wkłada obowiązek wywłaszczenia pewnych innych przedmiotów i praw na przedsiębiorstwo kolejowe. Już rano wspomniałem, że ważnym bardzo czynnikiem przy expropriacji gruntów jest nie same tylko nabycie gruntu, ale i odszkodowanie za wszelkie przeszkody i utrudnienia gospodarskie. Zwykle odszkodowanie to nie dlatego bywa liczone i żądane, że gruntu wi zostaje odjęty dotychczasowy rodzaj kultury że n. p. przestał być polem ornem lub łąką, ale, że przeznaczenie, które nadaje temu gruntowi nabywca, że te roboty, które na tym gruncie z powodu tego przeznaczenia stają się potrzebne, powodują w gospodarstwie szkody i utrudniają gospodarke. Nie więc samo nabycie gruntów, tylko użycie go pod ruch kolei żelaznej, przeznaczenie, które mu daje nabywca, powoduje, że odszkodowanie żądane i przyznawane bywa. Pragnąłbym przeto, aby w tej mierze żadne wątpliwości nie zachodziły, kto jest obowiązany do tego właśnie odszkodowania, dlatego pozwolę sobie postawić,



poprawkę ewentualną, to jest na wypadek, gdyby art. III. w brzmieniu proponowanym przez posła Matkowskiego został przyjęty. Moja więc poprawka opiewa (czyta):

„do art. III. według wniosku p. Matkowskiego w ustępie 3. wierszu czwartym od dołu po słowach „użycie gruntów“ dodać „również wszelkie odszkodowania z powodu przeszkód i utrudnień w gospodarstwie“

JE. hr. Marszałek. Podaję poprawkę p. Badeniego do poparcia.

Proszę p. sprawozdawcy o odczytanie poprawki p. Badeniego.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski (czyta):

„do art. III. według wniosku p. Matkowskiego w ustępie 3. wierszu czwartym od dołu po słowach: „użycie gruntów“ dodać: również wszelkie odszkodowania z powodu przeszkód i utrudnień w gospodarstwie“.

JE. hr. Marszałek. Upraszam tych panów, którzy popierają poprawkę p. Badeniego, aby zechcieli rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest poparta.

Sekretarz p. Jan hr. Stadnicki. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Stadnicki ma głos.

Sekretarz p. Jan hr. Stadnicki. Nie mogę się wobec całej dyskusji pewnego wrażenia pozbyć, że my bardzo pilnie dyskutujemy nad rzeczą, która nie ma téj doniosłości, jaką my chcemy jej przypisać. Gdybym przypuścił, że Rząd a ewentualnie przedsiębiorstwo kolejowe robi zależnym przyjście do skutku kolei od decyzji Sejmu i od tego, co kraj nasz da — to przypuszczam, jak powiedziałem rano, pewnie byłby kto z Wiednia przyjechał i starał się wpłynąć na naszą decyzję. Nazwałem to Fühlerem, że użyję tego wyrażenia, które wszyscy rozumiemy, które służy do wysądowania — wyciągnięciem ręki do kraju przez Rząd. Nie mogę pozbyć się tego wrażenia, że do pewnego stopnia, gdyby wolno było użyć tu wyrażenia, jest to po prostu figiel. Tu nie chodzi o to, co damy. Ta kwestya przedstawia się inaczej.

Faktem niezaprzeczonem jest, że dochody

na kolejach Albrechta, Łupkowskiej i Leluchowskiej się powiększają z każdym rokiem. Otóż ponieważ Rząd gwarantował tym kolejom 2½ miliona a chce teraz przenieść gwarancją na to przedsiębiorstwo, przeto przypuszczać należy, że przedsiębiorstwo kolejowe chcące budowę prowadzić a zarazem dostać jako gwarancją 2½ miliona, której żąda, przy otrzymaniu téj gwarancji wykona tę budowę. Te koleje przyjdą do tego, że będą miały samoistne dochody zapewniające im 5% i te 2½ miliona ostatecznie będą oprocentowały nowo wybudować się mającą kolęj. Więc czyż tego rodzaju przedsiębiorstwo jak będzie na 90 lat oprocentowane z gwarancją 2½ - 3 milionów nie miałoby przyjść do skutku nawet bez ofiar z naszej strony.

Nie mogę się oprzeć temu wrażeniu, że podczas gdy tu bardzo pilnie dyskutują: czy kraj ma dać 1,100.000 złt., czy ma przyjąć całe wykupno na siebie, czy się przyczynić do tego w myśl poprawki p. Matkowskiego, to w Wiedniu po prostu śmieją się w kułak z naszych usiłowań i zrobią to ostatecznie, co im jest na rękę, a całą naszą ofiarę będą uważać za rzecz podrzędną. Rząd wniósł za pośrednictwem Wydziału krajowego swoje przedłożenie i jakkolwiek komisarz rządowy zastrzegł, że to nie jest przedłożenie rządowe, jednakowoż ostatecznie Rząd je wniósł, bo Rząd wpłynął na Wydział, aby to przedłożenie wniósł. Rząd według mego przekonania woli naturalnie, aby kraj dał więcej. Stronnicy p. Matkowskiego wola, aby kraj dał cały nakład, komisya proponuje, aby Sejm wyznaczył na to 1,100.000, a ja mam najgłębsze przekonanie, że od cyfry, mającej się uchwalić, nie zależy interes.

Zwróć uwagę na jedną okoliczność, że nie trzeba zapomnieć, iż państwo dając subwencją czy gwarancją, ma także prawo odebrać ten wydatek najpierw dla tego, że po 90 latach kolęj przechodzi na własność Rządu, który ma prawo sprzedać ją innemu nabywcy, a zatem może do swoich pieniędzy, do swoich wydatków wrócić, a potem jeżeli jest pewna gwarancya dla pewnej linii kolejowej przyznana i ta linia przychodzi do tego, co się nazywa samoistnym dochodem, to Rząd conto sobie otwiera na te wydatki, które wydał tytułem procentów zagwarantowanych i potem tę sumę gwarantowaną sobie częściowo odbierze. Tymczasem, jeżeli my damy czy 1,100.000 czy 3 miliony, to ostatecznie nigdy z tém się nie obaczmy. Zatem stosunek nasz taki: jeżeli my dziś



cokolwiek damy, to dla nas jest to cokolwiek gorzszym interesem, jak gdy Rząd dużo będzie dawał. Wobec więc tego, że znajduję, iż to jest kwestyą podrzędną, która na przyjscie do skutku tego przedsiębiorstwa nie wpłynie, proszę, abyście Panowie raczyli głosować za wnioskiem komisji, to jest za tém, aby przeznaczyć tę we wniosku komisji przedstawioną ryczałtową sumę.

P. Matkowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Matkowski ma głos.

P. Matkowski. Zmuszony jestem jeszcze w kilku słowach odpowiedzieć p. Stadnickiemu. Jeżeli ta sprawa jest tak, jak p. Stadnicki wyraził Fühlerem ze strony Rządu, i jeżeli mu się zdaje, że chodziło Rządowi tylko o wysądowanie i jeżeli jest przekonany, że o to nie tylko chodziło Rządowi ale i towarzystwu, które chce budować, to w takim razie winien był p. Stadnicki uczynić wniosek, aby nie głosować za udzieleniem tego miliona, który komisya proponuje, gdyż toby było ze szkodą dla kraju, gdyby musiał ten milion bez potrzeby dawać. Bardzo wielu mowców rano, którzy wnioski komisji popierali, utrzymywało, że wykupno nigdy więcej jak milion kosztować będzie, tego przekonania nie podzielałam i dla tego proszę o przyjęcie mego wniosku.

Co do poprawki członka Wydziału krajowego p. Badeniego w zupełności nie zgadzam się na nią i prosiłbym, ażeby Wysoka Izba raczej wniosek komisji przyjęła, jak moją poprawkę z poprawką p. Badeniego. Jeżelibyście Panowie podług mego wniosku wykluczili wszystkie budynki, kopalnie, kamieniołomy i służebnictwa, a jeśli w dodatku wykluczycie także i przeszkody gospodarskie, niezawodnie expropriacya tych gruntów więcej kosztować nie będzie, jak dwa do trzykroć, a wtedy ani towarzystwo, ani Rząd na ofertę w tej wysokości rachować nie może i nie będzie. Jeżeli weźmiemy powiaty wchodnie, to rzeczoznawcy będą te grunta szacować na podstawie ustawy z dn. 18. lutego, a jeżeli nie weźmiemy przeszkód gospodarskich w rachubę, nie będą mogli szacować wyżej jak jest ich zwykła wartość. I tak we wschodnich powiatach kosztuje morg gruntu włościańskiego w przecięciu 50, 60 do 70 złt., a morg najlepszej ziemi dworskiej 100 do 150 złt. Otóż przypuszczam, że przy expropriacji z przeszkodami gospodarskimi może oszacowanie gruntu dojść do 400 i 500 złt., a to jest właśnie, czego

się każde przedsiębiorstwo prywatne najmocniej obawia, nie expropriacji, ale przeszkód gospodarskich. Jestem przekonany, że gdyby się kto z Panów zapytał towarzystwa kolejowego, co woli przyjąć na siebie, czy expropriacyą gruntów, czy przeszkody gospodarskie, w każdym razie odpowie: raczej expropriacyą gruntów biore na siebie, jak koszta przeszkód gospodarczych. Właśnie tego się obawia i to towarzystwo, a właśnie wtedy, gdyby ono miało przeprowadzać expropriacyą, to oczywiście będzie mocniej wyzyskiwane.

Zostaje przy mojej poprawce, a gdyby została przyjęta, upraszam o odrzucenie poprawki p. Badeniego.

P. Krzczunowicz. Proszę o głos.

P. hr. Badeni. Proszę o głos.

P. Madeyski. Proszę o głos.

P. Abrahamowicz. Wnoszę zamknięcie dyskusji.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek zamknięcia dyskusji. Zapisani są do głosu pp. Krzczunowicz, Badeni i Madeyski.

Upraszam tych panów, którzy są za zamknięciem dyskusji, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusya zamknięta. P. Krzczunowicz ma głos.

P. Krzczunowicz. Szanowny wnioskodawca w mojej niobecności, jak się dowiedziałem, podniósł, a raczej przypomniał dyskusyę o pewnej ustawie, do której stawiałem wiele poprawek. Muszę odpowiedzieć szanownemu posłowi, że poprawiłem wtedy projekt do ustawy, który był merytorycznie i stylistycznie nie dobry. Uchwalono ustawę, ale i tak ustawa ta sankcyi nie otrzymała i z tego także powodu, że dwie przezemnie uczynione poprawki do tej ustawy nie były przyjęte.

Szanowny poseł chce, aby ustawa o kolęj żelaznej przyszła do skutku. Sądzę, że nie należy ustawę tak ułożyć, aby jasno określała obowiązki. Wolałbym, gdyby proponowano 1½ miliona, zamiast 1,100.000 złt., bo wtedy towarzystwo wiedziałoby, że dostanie 1½ miliona, a kraj, że 1½ miliona zapłaci.

Według poprawek p. Matkowskiego zaś nie można uiediść, wiele kraj zapłaci i nie można wiedzieć, ile towarzystwo zapłaci na expropriacyę.



Pierwszy ustęp wkłada obowiązek wyłączenia gruntów na kraj; lecz trzeci ustęp zawiera wyjątek od pierwszego, wyjątek co do obowiązku kraju, a wkłada natomiast na przedsiębiorstwo obowiązek expropriowania zabudowań, w ogóle zakładów przemysłowych, służebności; kamieniołomów, kopalń, szutrowisk itd.

To da powód do sporów licznych. Jeżeli na gruncie znajdzie się szuter, czy będzie wyłączać Wydział krajowy, jako grunt, czy też będzie wyłączać Towarzystwo, jako szutrowisko? Kto będzie wyłączać grunt pod zabudowaniami, dziedziczne? Właściciela, któremu wezmą dom z ogrodem, będzie wyłączać Towarzystwo co do domu, a Wydział krajowy co do ogrodu!

Nie wiem, czy Panowie, którzy stawiają poprawki, mówili z pełnomocnikami przedsiębiorstwa i to z takimi, którzyby już kontrakt byli w prawie zawrzeć. Skąd więc ta pewność, że Towarzystwo przyjmie warunki, które ci Panowie mają na oku.

W ogóle mnie to dziwi, że się wdajemy w szczegóły, nie mając nic do czynienia z tymi, którzy warunki nasze przyjąć są w stanie, którzy mogą się zobowiązać do ich przyjęcia, tém bardziej, że tu jeszcze Rząd ma słowo najważniejsze, że on będzie z towarzystwem ostatecznie prowadził rokowania.

Powtarzam to, co powiedziałem przy dyskusji generalnej, ofiarność nasza jest zadokumentowana daniami sumy 5 miliona sto tysięcy złt. i to jest na pierwszy krok bardzo dostateczne.

Bądźcie Panowie łaskawi przyjąć wniosek komisji, który stałą oznacza sumę, jest przeto zrozumiały dla wszystkich.

JE. hr. Marszałek. P. hr. Badeni ma głos.

P. hr. Badeni. Przypominam Wysokiej Izbie, że przedstawiając poprawkę do poprawki p. Matkowskiego nie przedkładałem myśli moich, tylko podniosłem, że w poprawce szanownego p. Matkowskiego przedstawia mi się wątpliwość, czyli odszkodowania za przeszkody i utrudnienia w gospodarstwie należą do obowiązku wyłączonego gruntu, czy też należą do wyłączonego te prawa, których odszkodowania obowiązek ciąży na przedsiębiorstwie kolejowym?

Szło mi o wyjaśnienie rzeczy. Obecnie rzecz jest zupełnie wyjaśniona, bo widząc, że p. Matkowski rozumiał, iż te odszkodowania mają

być częścią integralną obowiązku expropriacji gruntów.

Nie opieram się przeto przy mojej poprawce ale przy czém się opieram? oto przy tém, aby nie pozostała żadna wątpliwość i aby kiedykolwiek władzy wykonawczej nie zrobiono zarzutu, że prawa wątpliwe z funduszu krajowego opłacamy.

Kiedy taka jest myśl p. Matkowskiego, jak ją objaśnił, to cofam tamtą poprawkę, a natomiast proszę, aby tam, gdzie jest powiedziane w obowiązkach, które kraj bierze na siebie, a mianowicie w ustępie pierwszym, gdzie jest powiedziane „przeprowadził kosztem funduszu krajowego“, dodano: „włącznie z odszkodowaniem przeszkód i utrudnień w gospodarstwie.“

JE. hr. Marszałek. Właśnie jest już dyskusja zamknięta, muszę więc postawić pytanie do Wysokiej Izby, czy się zgadza na to, aby ta poprawka ewentualna przyszła pod rozprawę, a ewentualnie pod głosowanie.

Upraszam tych panów, którzy się z tém zgadzają, aby ta poprawka przyszła pod rozprawę, a ewentualnie pod głosowanie, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęte.

Upraszam tych panów, którzy popierają tę poprawkę, aby zechcieli rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest poparta.

P. Madeyski ma głos.

P. Madeyski. W sprawach kolejowych nie jestem biegły, nie będę się przeto zapuszczał w krytykę ustawy, ale dostawszy poprawkę p. Matkowskiego w rękę, z zawodu mojego, jako prawnik, muszę podnieść pewne wątpliwości, które nie powinny przejść niepostrzeżone w tej Wysokiej Izbie.

W art. III. w pierwszym ustępie tej poprawki jest powiedziane:

„Upoważnia się Wydział krajowy, ażeby po uzyskaniu ustępstwa praw ustawą z dnia 18. lutego 1878. r. Dz. p. p. XIII. 30. w paragrafie pierwszym budowie kolei (Eisenbahnunternehmer) zastrzeżonych, przeprowadził kosztem funduszu krajowego wykupno gruntów etc.“

Otóż nasuwa się najpierw wątpliwość, kto ma uzyskać to ustępstwo? w jakiej drodze? od kogo? kiedy? na czyje imię? a następnie zachodzi pytanie czy jest możliwem uzyskać takie ustępstwo?

Wszakże prawo expropriacji wedle §. 1. po-



wołanej ustawy jest prawem publicznem, a mnie się zdaje i ośmielam się twierdzić, że prawo publiczne (jus publicum) na drugich przelewane być nie może.

Tę okoliczność podnieść uważam za obowiązek zawodu prawnika i zwrócić na to uwagę Wysockiej Izby, by nie uchwalała rzeczy prawnie niedopuszczalnych. Tak, jak ta poprawka jest stylizowana, przyjęta być nie może z powodu trudności natury prawniczej, a ostatecznie gdyby była przyjęta, Wydział krajowy znalazłby się w kłopotcie, bo nie wiedziałby, co? od kogo? i w jakiej drodze ma przez cesyą nabywać. Zdaje mi się więc, że i z tego względu poprawka w treści, jaką jest, odrzuconą być winna i oświadczam, że przeciw niej głosować będę.

Powiedzieć muszę także, że godziłem się chętnie z pierwszą poprawką p. hr. Badeniego. Ponieważ jednak ją cofnął więc czuję się obowiązany podnieść takową, a to dlatego, że trasa kolei jeszcze niewiadoma; gdyby trasa była już wytknięta, wówczas moglibyśmy wiedzieć, przez jakie polna przechodzić będzie i jakie utrudnienia gospodarcze powoduje wywłaszczenie gruntów.

Możnaby sobie choć w przybliżeniu zrobić obraz, jaki będzie koszt wywłaszczenia — ale trasy nie ma, kolój zaś ma być podkarpacka w okolicach górzystych i prawdopodobnie będzie prowadzona nizinami, gdzie najwięcej małych gospodarstw i ogrodów leży. Jeżeli z wywłaszczeniem przyjmujemy na siebie ciężar odszkodowania za utrudnienie gospodarstwa, dopiero będzie ciężar nieograniczony, bo nie wiemy i nie podobna dziś wiedzieć, jakie utrudnienia i przeszkody w gospodarstwie wywłaszczonych, a jeżeli nie jednego, cały byt może pochłonać, to nie wiedzieć, co ta operacja kraj kosztować będzie.

O ile w zawodzie moim z takimi stykałem się interesami, wiem, że to są bardzo niebezpieczne, a ponieważ wolę zawsze wiedzieć, jaki przyjmuje ciężar, jak daleko on sięgać może, przeto z rzeczami niepewnymi, na których się nie rozumiem, godzić się nie mogę.

Dlatego za poprawką p. Matkowskiego głosować nie będę.

Proszę JE. Marszałka o głosowanie ustępami. Gdyby się utrzymała I. część poprawki p. Matkowskiego, wtedy podtrzymuję do trzeciej części poprawkę p. hr. Badeniego.

JE. hr. Marszałek. P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski. Nie wiele mi dali sposobności do przemówienia ci Panowie, którzy za poprawką przemawiali. Nowych argumentów nie przytoczyli, a tych argumentów, które już przytoczyłem w generalnej debacie, nie zbili i zbijać się nie starali — a więc w kilkunastu słowach dotknę tego, co powiedziano.

Przedewszystkiemu muszę odpowiedzieć szanownemu p. Polanowskiemu, na argument przez niego użyty, że ponieważ w komisji kolejowej była także petycja o kolej z Sokala do Jarosławia, powinna była komisya w tém sprawozdaniu o tém wspomnieć.

Mnie się zdaje, że komisya zupełnie się wywiązała ze swego obowiązku, jeżeli co do tej petycji, która jej została przekazana, zrobiła osobne sprawozdanie, które leży w biurze sejmowem, pomiędzy sprawozdaniami o wniesionych petycjach.

A teraz pozwólcie Panowie, że muszę dotknąć wywodów wnioskodawcy poprawki, p. Matkowskiego. Przyznaję się, że nie mogłem zrozumieć, jak opierając się na tém, że Rząd tej kolei nie chce, wypowiadając przekonanie, że chociażbyśmy jego poprawkę przyjęli, to kolej pomimo to nie przyjdzie do skutku, jak może żądać od nas, abysmy tę poprawkę przyjęli? Ja sądziłbym przeciwnie, że jeżeli Rząd tej kolei jest przeciwny i nie chce jej, w skutek czego kolej ta nie przyjdzie do skutku, to sądziłbym, że byłby to powód, ażebyśmy tak przeciw wnioskowi komisji, jak i wszelkim poprawkom głosowali. Zrozumieć bowiem nie mogę, dla czego mamy oświadczyć się z gotowością przyjmowania ciężarów, kiedy kolej nie przyjdzie do skutku. Oświadczenie takie nie jest dla nas obojętnem bynajmniej. Gotowość przyjmowania ciężarów będzie jak kamień ciężły na nas, jeżeli rzeczywiście kolej nie przyjdzie do skutku. Wtedy będą mogli mówić: „wyście obowiązani“, a ile razy Reprezentacya kraju odezwie się do Rządu, aby kolej budował, to Rząd zawsze powie: „dobrze, jeżeli kraj coś da, bo kraj uznał swoją uchwałą, że powinien się przyczyniać do wszelkich kolei“.

Jeżeli Panowie macie to przekonanie, że kolej nie przyjdzie do skutku, to głosujcie tak przeciw wnioskowi komisji, jak i przeciw wszelkim do tych wniosków komisji wniesionym poprawkom. Lecz ja tak nie sądzę. Ja sądzę, że gdyby Rząd rzeczywiście stanowczo nie chciał tej kolei, byłby nie robił żadnego komunikatu i nie używał tej formy, która jest parlamentarnie anormalna. Miałby dość być powodów powiedzieć: wniosku nie



mogłem przedstawić żadnego, bo z towarzystwem się nie ułożyłem, a towarzystwo z Rządem układać się nie chciało, póki nie będzie miało zapewnienia, że będziemy wykupowali grunta. Tak włączonoby się od Anasza do Kaifasza i nicby z tego nie było.

Jeżeli więc Rząd użył téj anormalnej drogi, że udzielił nam zarysu ustawy w sposób, którego poufny nazwać nie mogę, bo poufny nie jest, tylko zawsze jest urzędowym — to dał dowód, że chciał, aby ta kolej przyszła do skutku. Czy zaś chce, aby tę kolej towarzystwo belgijskie budowało, to inna rzecz, tego nie wiem, ani wiedzieć mogę, ale zdaje mi się, że i dla Sejmu nie może to być rozstrzygającym, czy będzie budowało towarzystwo A czy B.

Muszę tu jednak Panowie dotknąć jednej jeszcze rzeczy.

Proszę Panów, byćby mogło, że gdybym to milczeniem pominął, to przy tém stanowisku, jakie zajmuję jako sprawozdawca komisji, przy stanowisku, jakie zajęła większość komisji i przy możebnym wyniku głosowania, mogłyby słowa, które p. wnioskodawca wypowiedział, rzucić pewien cień na nasze postępowanie. Z wielkim naciskiem mówił rano i dwa razy po południu o zabiegach kolei Karola Ludwika, aby ta kolej, która jest przedmiotem naszych obrad, nie przyszła do skutku. Czy się robią zabiegi czy nie, tego nie wiem, może być, że szan. poseł wie, ale wypowiedzenie z taką stanowczością, że zabiegi te mają miejsce i takie określenie ich doniosłości wskazywałyby, że są one jedyną przeszkodą przyjscia do skutku zamierzonej kolei, mogłoby może dać do myślenia, że te zabiegi sięgają aż do tych posłów, którzy są przeciwni wnioskowi p. Matkowskiego.

(Gł o s y. Oho! oho!)

Przepraszam, ale nawet przeciwko temu, co jest możebnym do wysnucia z tych słów zastrzedz się muszę. Tu innego argumentu nie było, tylko ten, że są bardzo wielkie zabiegi w Wiedniu ze strony kolei Karola Ludwika.

Być może że są, ja o tém nie wiem i dla tego chciałem się zastrzec, aby potem ktoś poza Izbą nie chciał tego exploatować.

Zupełnie jestem przekonany, że tego p. Matkowski w myśli nie miał, ale musiałem się zastrzec przeciw wnioskowi, które mogłyby być wyprowadzane po za Izbą.

Powiedział p. Matkowski, że towarzystwo odstąpiło już  $\frac{4}{5}$  częściach od tego, czego ża-

dało pierwotnie. Tego obliczyć nie umiem, ale sądzę, że jeżeli towarzystwo to, czego od nas żądało, liczyło sobie na trzy miliony, jeżeli prawda, że  $\frac{4}{5}$  odstąpiło, powinnyby się zadowolnić 600.000 złt., a jeżeli dajemy 1,100.000 złt., to dajemy dwa razy tyle.

To są uwagi, które pozwoliłem sobie zrobić z powodu dyskusji.

Pozwólcie teraz Panowie, że zrobię uwagę co do formy téj poprawki.

Sądzę, że tak jak jest ten wniosek wystylizowany i co do treści i co do formy przyjętym być nie może. Przedewszystkiém, jeżeli ustawa ma przedsiębiorstwu kolejowemu przyznać jakies z naszej strony ofiary, to potrzeba, aby ustawa to wypowiedziała: potrzeba, aby z naszej strony był obowiązek, a ze strony tego przedsiębiorstwa możność nabycia tego prawa. A cóż tu jest powiedziane: „upoważnia się Wydział krajowy, aby wykupił grunta“.

Proszę Panów, z tego, że się upoważnia Wydział krajowy do wykupna gruntów, bynajmniej jeszcze ani obowiązek nasz wykupywania gruntów nie wypływa, ani przedsiębiorstwo prawa nabyć może, bo nawet upoważnienie Wydziału krajowego nie obowiązuje go, aby te grunta wykupywał.

Wnioskodawca miał myśl zapewne inną, ale postanowienie niestety tak jest wystylizowane, że jeżeli przedsiębiorstwo, o które chodzi, albo inne, będzie się pytało, co kraj daje i gdy mu pokażę ustawę, to ono powie, że ustawa nic nie daje, „upoważnia do wykupienia“, ale nie powiada, czy kraj chce przyjąć ten obowiązek na siebie, czy nie, słowem, postanowienie to czyni takie wrażenie, jakoby ostatecznie rzecz zależała od Wydziału krajowego.

Podniósł p. Madeyski, że prawa publicznego przelewać nie wolno. Trzecia osoba nie jest obowiązana poddać się takiéj cesji, trzecia osoba ma tylko względem przedsiębiorcy kolejowego obowiązek pozwolić się wywłaszczyć, ale względem trzeciego tego obowiązku nie ma — i to jest niemożebnym.

Co do ustępu drugiego, to już komisja kolejowa w swoim sprawozdaniu pozwoliła sobie zwrócić na to uwagę, że normowanie i fixowanie jakiejś ilości morgów, trudności nie usuwa, lecz przeciwnie. Trudności te zostały zmniejszone przez dodanie kilku słów, które są dopisane do drukowanego, ale bynajmniej nie zostały usunięte.



Proszę się zastanowić nad ewentualnością, która może nastąpić (czyta):

„Obowiązek dostarczenia przez kraj gruntów, nie może w żadnym razie przewyższać ilości 3 hektarów na każdy klmtr. długości duktu budować się mającej kolei“.

Wynika więc z tego najpierw ta konieczność, że komisya, która będzie wywłaszczała i która będzie ten obchód administracyjny na wszystkich 3 liniach odbywała, nie może na jednej pierwój budować, a na drugiej późnij, tylko trzeba, aby się to na wszystkich odbywało równocześnie, bo dopiero wtedy będzie się wiedziało, czy w przecięciu wypada po 3 hektary na 1 kilometr, czy nie.

A więc Wydział krajowy będzie czekał, czy się nie skończy obchód administracyjny na całej przestrzeni. Jak się skończy i jak się okaże, że jest rzeczywiście więcej, to cóż ma wtedy zrobić? Poprawka powiada, że przystąpi do wywłaszczenia „na rachunek przedsiębiorstwa“, dopiero po uzyskaniu od przedsiębiorstwa odpowiednich fundusów. Jakże to ma się rozumieć? czy w ten sposób będzie robił, że pierwój te 3 hektary na tych wszystkich klm. ma wywłaszczyć, a dopiero potem, jak już je wywłaszczy, ma przystąpić do wywłaszczenia tamtych hektarów, czy będzie wywłaszczał te, które mu są dogodne, czy nareszcie te, które mu do wywłaszczenia wskaże przedsiębiorstwo kolejowe?

Proszę Panów! takich postanowień Izba w żaden sposób przyjąć nie może, bo tutaj Wydział krajowy koniecznie będzie i być musi narażony na protest przedsiębiorstwa.

Jedyny możebny sposób, jaki wskazałem w sprawozdaniu komisji kolejowej, czém dogodziłem przeciwnikowi, bo zrobiłem więcej, niż komisya zrobić była powinna, jest ten, że należałoby przyjąć przeciętną cenę wszystkich morgów, które się mają wywłaszczyć i dopiero podług tej przeciętnej ceny oznaczyć, ile zwrotu ma się w takim razie zażądać od przedsiębiorstwa, bo czy już pierwój od niego można żądać zaliczki, tego nie wiem.

Że to nie usuwa trudności, wskazałem już w sprawozdaniu, bo niepodobna uniknąć zarzutów nawet przeciwko prawidłowemu wywłaszczeniu; nikt nie może z góry rzec się prawa, że przeciwko postępowaniu (rzeciej osoby nigdy żadnych nie podniesie zarzutów.

W obec tego Panowie, ten ustęp drugi jest nie do przyjęcia.

Teraz proszę Panów, ustęp trzeci mówi, że

gruntą będzie wywłaszczał kraj, a budynki na tych gruntach, ma wywłaszczać sama kolej. Nie idzie tu o rozdział, co jedno albo drugie warto, ale trzeba zważyć okoliczność, że jeden ma wywłaszczać jedno, a drugi drugie.

Mnie się zdaje Panowie, że to jest coś trudnego do przeprowadzenia. Wartość ziemi i budynku, który na tej ziemi stoi, tak się zrastają i spajają, że nie wiem, jak można przeprowadzić wywłaszczenie domu bez wywłaszczenia gruntu; nie wiem, jak można oznaczyć wartość jednego bez drugiego. Dla tego to w tej całej ustawie, gdzie bardzo detalicznie jest orzeczone, że komisya szacunkowa w razie przymusowego wywłaszczenia ma osobno oznaczyć wartość każdego prawa i służebnictw na gruncie ciężących, o osobnem szacowaniu budynków nie wspomina i wspominać nie może, bo osobne wywłaszczenie jednego, a osobne drugiego jest niemożliwe. Trudno też przypuścić możebność zawierania ugody tak, żeby właściciel gruntu, na którym stoi dom, z jednym godził się o grunt, z drugim o dom. Ustawa więc taka, jaką proponuje p. Matkowski, przeprowadzić się w żaden sposób nie da.

Powiem więcej: ustawa, jeżeli ją uchwalimy, musi pójść do Rządu, do ludzi fachowych i ci ludzie, gdy ją wezmą w rękę to powiedzą: my tego nie rozumiemy, nie możemy tej ustawy przedłożyć cesarzowi do sankcyi, bo w takim układzie, jak jest, nie może być przeprowadzona i wykonana.

Zdaje mi się, iż gdybyśmy poszli za zdaniem wnioskodawcy w tej myśli, aby zrobić lepiej, poszlibyśmy drogą fałszywą, bo zrobilibyśmy gorzej. Uchwalilibyśmy coś, co się wykonać nie da, a wtenczas w istocie ustawa uniemożliwiłaby przyjęcie do skutku zamierzonej kolei.

Dla tego, przedłożywszy Panom z wszelką szczerością niedogodności i usterki, jakie znalazłem we wniosku p. Matkowskiego, proszę Was Panowie, ażebyście raczyli przyjąć wniosek komisji.

P. Matkowski. Proszę o głos dla sprostowania faktu.

JE. hr. Marszałek. P. Matkowski ma głos.

P. Matkowski. Chciałem tylko powiedzieć, że wyraziłem się w tej Wys. Izbie, że są wpływy w Wiedniu. Wyraźnie to zaznaczyłem, przeto pozwolę sobie zastrzedz się przeciw temu, gdyby ktokolwiek w tej Wys. Izbie chciał mi przypisy-



wać, że to stosowałem do kogokolwiek z członków tej Wys. Izby.

Co do formalnego traktowania, to pozwolę sobie zwrócić uwagę, że w trzecim czytaniu stylistyczne poprawki mogą być stawiane i przyjęte.

(Głosy. Niel)

JE. hr. Marszałek. Mogą być tylko sprostowane i porządkowane ustawy, ale poprawki, któreby w czémkolwiek zmieniały treść, są niedopuszczalne.

P. Matkowski. Żałuję, że te zarzuty p. sprawozdawcy zostały nam przedłożone w chwili, kiedy dyskusja została już zamknięta; teraz bowiem już nie jest możebnym poprawić wytknięte usterki.

JE. hr. Marszałek. Przystępujemy do głosowania.

P. Paweł Popiel. Proszę o wotowanie imienne nad wnioskiem p. Matkowskiego.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, ażeby nad wnioskiem, a raczej poprawką p. Matkowskiego zarządzić imienne głosowanie. Potrzeba na to poparcia 30 głosów.

Upraszam tych panów, którzy są za zarządzeniem głosowania imiennego, aby racyli rękę podnieść (dostateczna liczba). Wniosek jest party.

Poddam pod głosowanie artykuł trzeci w brzmieniu, w jakim p. Matkowski go postawił. W razie przyjęcia tego wniosku, postawię ewentualną poprawkę p. Badeniego, którą p. Badeni cofnął, a p. Madeyski na nowo podjął.

P. hr. Badeni. Proszę o głos co do formalnego traktowania.

JE. hr. Marszałek. P. Badeni ma głos.

P. hr. Badeni. P. Matkowski przyjął poprawkę moją, jeżeli zaś w skutek tego wniosek p. Matkowskiego zostanie przyjęty, to poprawka p. Madeyskiego tém samém upadnie.

(Głosy. Niel)

JE. hr. Marszałek. Czy p. Madeyski przyjmuje tę poprawkę?

P. Madeyski. Powiedziałem, że jestem przeciwny całemu ustępowi i prosiłem, że gdyby się pierwszy ustęp utrzymał, do trzeciego ustępu poprawkę p. Badeniego podejmuję.

JE. hr. Marszałek. P. Matkowski przyjął poprawkę p. Badeniego?

(Głosy. Drugą).

P. Matkowski. Ja przyjąłem drugą poprawkę p. Badeniego, t. j. że wywłaszczenie z gruntów wraz z przeszkodami gospodarzemi kraj przyjmuje na siebie.

JE. p. Grocholski. Proszę o głos do formalnego traktowania.

JE. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Jest tak: p. Badeni postawił naprzód poprawkę do ustępu trzeciego, ażeby tam dodać: „również wszelkie odszkodowania z powodu przeszkód i utrudnień w gospodarstwie“. Potém to cofnął i dodał poprawkę do ustępu pierwszego, ażeby po wyrazie „gruntów“, dodać: „łącznie z odszkodowaniem przeszkód i zatrudnień gospodarskich“. Więc jeżeli to w pierwszym ustępie zostanie przyjęte, to poprawka p. Madeyskiego nie może mieć miejsca w trzecim ustępie.

P. Bartmański. Dla tego trzeba osobno głosować.

P. Krzeczunowicz. Proszę o głos do formalnego traktowania.

JE. hr. Marszałek. P. Krzeczunowicz ma głos.

P. Krzeczunowicz. Wnoszę, ażeby nad tym dodatkiem p. Badeniego, nad temi słowami, które teraz p. Matkowski przyjął, a które mają wielką doniołość, zarządzić osobne głosowanie.

JE. hr. Marszałek. Zastosuję się do tego. Poddam pod głosowanie wniosek p. Matkowskiego z opuszczeniem obu poprawek. Jeżeli nie będzie przyjęty, poddam najprzód pierwszy wniosek ewentualny p. Badeniego, podjęty przez p. Madeyskiego, bo ten odstepuje dalej od charakteru ustawy. Jeżeli ten nie będzie przyjęty, poddam poprawkę ewentualną, postawioną przez p. Badeniego, a przyjętą przez p. Matkowskiego, gdyż gdybym od razu poddał pierwszą poprawkę ewentualną, nie mógłby przyjść pod głosowanie wniosek p. Madeyskiego.

Otóż teraz głosujemy nad wnioskiem p. Matkowskiego tak, jak był pierwotnie podany z tą



poprawką, jaką sam postawił — czy mam odczytać?

(Głosy. Nie potrzeba).

Upraszam tych panów, którzy głosują za artykułem trzecim według wniosku p. Matkowskiego, ażeby powiedzieli „tak“. Ci zaś panowie, którzy są przeciw stylizacji proponowanej przez p. Matkowskiego, raczą powiedzieć „nie“.

Przez „tak“ głosowali:

Abrahamowicz, Baum, Bieliński, Buszyński, Czaykowski Alfons, Czaykowski Hipolit, Czartoryski, Dzieduszycki Wojciech, Fruchtmann, Garbaczynski, Goldman, Gorajski, Gross, Hausner, Hoppen, Janko, Jasiński Franciszek, Jasiński Józef, Jocz, Kamiński, Korytowski, Lenartowicz, Matkowski, Mycielski, Ochrymowicz, Onyszkiewicz, Pilat, Podlewski, Popiel Michał, Raciborski, Romanowicz, Romer, Sawa, Skalkowski, Słonecki, Smarzewski, Stadnicki Edward, Torosiewicz, Waygart, Wasilewski, Weresczyński, Wernicki, Wesołowski, Wohlfahrt, Wolański Mikołaj, Wolański Władysław, Zamoyski, Zborowski, Zbrożek, Zuker.

Przez „nie“ głosowali:

Badeni, Bartmański, Buchwald, Chełmecki, Chrzanowski, Czaykowski Jan, Dobrzyński, Dydyński, Gedel, Głogowski, Golejewski, Grocholski, Hozard, Jasienicki, Jaworski, Kaczała, Kitrys, Korzyński, Koziobrodzki Szcz., Krasicki, Krukowiecki, Krzeczunowicz, Kuczkowski, Kułaczkowski, Kupczyński, Liske, Lityński, Łazarski, Madeyski, Max, Męciński, Mochnacki, Paszkowski, Pietruski, Pławicki, Polanowski, Popiel Paweł, Radzikiewicz, Rapoport, Rożankowski, Sanguszko, Scipio, Simon, Smolka, Splawiński, Stadnicki Jan, Stupański, Szumańczowski, Tarnowski, Towarnicki, Tyszkiewicz, Weissmann, Wodzicki Henryk, Wodziński, Zatorski, Żywicki.

(Po głosowaniu).

JE. hr. Marszałek. Wniosek p. Matkowskiego odrzucony został 57 głosami przeciw 50. Proszę o zajęcie miejsc.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują artykuł trzeci w brzmieniu proponowanym przez komisję, ażeby raczyli powstać (większość). Jest przyjęty.

Przystępujemy do artykułu czwartego.

P. Krzeczunowicz. Proszę o głos do formalnego traktowania.

JE. hr. Marszałek. P. Krzeczunowicz ma głos.

P. Krzeczunowicz. Sądzę, że gdy główny punkt przeszedł, szan. wnioskodawca cofnie dalsze swoje porawki, a wtedy moglibyśmy przyjąć resztę en bloc według wniosku komisji.

P. Matkowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Matkowski ma głos.

P. Matkowski. W obec tego, że poprawka moja pierwsza upadła, cofam dalsze, które były tylko konsekwencyą pierwszszą.

JE. hr. Marszałek. Czy zapowiada który z p. posłów jeszcze jaką poprawkę? (Nikt).

P. Chrzanowski. Ja proszę o głos do uchwały drugiej.

JE. hr. Marszałek. Gdy nikt głosu nie żąda do uchwały pierwszjej i nie zapowiada poprawki, zapytuje, czy się panowie zgadzają, ażeby nad artykułem 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, przystąpić do uchwały en bloc.

Panowie, którzy się z tym zgadzają, raczą rękę podnieść (większość). Wniosek przyjęty.

Panowie, którzy przyjmują tę uchwałę pierwszą według wniosku komisji wraz z tytułem i wstępem w drugim czytaniu en bloc, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęta.

P. Max. Czynię wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przystąpić do trzeciego czytania bez czytania. Panowie, którzy ten wniosek przyjmują, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Panowie, którzy przyjmują tę ustawę w trzecim czytaniu, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęta.

Proszę o odczytanie uchwały drugiej.

P. hr. Mycielski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Mycielski ma głos.

P. hr. Mycielski. Proszę Panów, w obec dyskusji i w obec uchwały, powziętej przez Wysoki Sejm, wniosek mój powinien być zmieniony co do formy, a mianowicie powinien być rodzajem rezolucji. Słowa wniosku zostają te same, tylko forma inna, a mianowicie taka (czyta):



„Wysoki Sejm raczy uchwalić:

- a) W razie, gdyby c. k. Rząd lub przedsiębiorstwo kolejowe sumę 1,000.000 złt. za niewystarczającą uznało,
- b) Wzywa się Wydział krajowy, aby w granicach niniejszej ustawy w porozumieniu z c. k. Rządem jakoteż przedsiębiorstwem kolejowym z uwzględnieniem prawomocnych deklaracyj Rad powiatowych jak i stron interesowanych w tych powiatach, przez które kolej prowadzona będzie, przeprowadził porozumienie warunkowe wykupna gruntów, a rezultat tych rokowań Sejmowi na najbliższej sesji przedstawił.
- c) Przeznacza się Wydziałowi krajowemu sumę 15.000 złt. z funduszków krajowych na przeprowadzenie rokowań powyższych“.

JE. hr. Marszałek. Podam ten wniosek do poparcia.

Upraszam tych panów, którzy popierają ten wniosek, aby zechcieli rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest dostatecznie poparty.

Otwieram rozprawę nad tym wnioskiem. Czy żąda kto głosu?

P. hr. M y c i e l s k i. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. M y c i e l s k i ma głos.

P. hr. M y c i e l s k i. W toku dyskusji po trącono także o wniosek, który rano postawiłem, a który został teraz powtórnie odczytany. Zdaje mi się więc, że należy się kilka słów odpowiedzi z méj strony dla objaśnienia.

Mianowicie podniesiono tutaj, że wniosek ten nie będzie miał ani konsekwencji, ani skutków, a to z téj przyczyny, że tak Wydział krajowy, jak i towarzystwo, znajduje się w obec trasy nie znanej i nie wiadomej.

Proszę Panów! jest to zbyt daleko posunięte przypuszczenie. W prawdzie słyszeliśmy, że jest towarzystwo, które ubiega się o koncesyę na tę kolej, jednakże przypuszczać jest niepodobieństwem, ażeby to towarzystwo bez żadnych powziętych wiadomości, bez żadnych rachunków, starało się o koncesyę na oślep, o koncesyę kolei, której trasy jeszcze nie zna i dopiero po otrzymaniu koncesyi miałyby przybyć do kraju i przekonać się, jakie roboty i koszta je czekają. To jest zbyt daleko posunięte przypuszczenie o lekkomyślności jakiegokolwiek bądź przedsiębiorstwa kolejowego. Rzecz ta więc sama przez się usuwa się z pod dyskusyi.

P. Chrzanowski twierdził, że za rok będziemy na tém samym miejscu, co dziś.

Otóż ja śmiem temu przeczyć i znajduję, że jeżeliby towarzystwo lub c. k. Rząd propozycyi, 1,100.000 przez Sejm ofiarowanej, przyjąć nie chciał, to w następstwie Wydział krajowy, oparty na rezolucyi, podanej w porozumieniu z Rządem i towarzystwem kolejowym, przeszedłby trasę kolei i w powiatach i miejscowościach pertraktacje przeprowadzi ze stronami interesowanymi tak pojedynczych osób i właścicieli jak i powiatów. W takim razie Wydział krajowy prawdopodobnie w miesiącu kwietniu lub maju na sesyi sejmowej sprawozdaniem i cyframi położenie rzeczy nam przedstawi.

O cóż nam właściwie chodzi dzisiaj przy téj całodziennéj dyskusyi? Wysoki Sejm, jak każdy z nas, życzy sobie, aby kolej przyszła do skutku, a szkopułem, o który się wszystko rozbija, jest, że cyfry nie mamy pewnej, stanowczej. Żądam téj cyfry i sądzę, że wynik tego porozumienia i badań da nam cyfrę i usunie te wątpliwości, o które wszystko rozbić się może.

P. Krzczunowicz powiedział, że deklaracje dotąd uczynione, nie są prawomocne, a ja Panowie śmiem twierdzić, że tak nie jest.

Deklaracje stron prywatnych i powiatów były po części notaryalnie legalizowane. Uchwały Rad powiatowych nie mogą być zmienione, jako prawomocne i większością głosów uchwalone i zaprotokołowane, wątpliwości więc być nie może.

Treść mego wniosku i całej rezolucyi ma swoje znaczenie doniosłe. Każde słowo ma wagę stanowczą, a zwracam uwagę mianowicie na to, że „porozumienie powyższe ma nastąpić wspólnie z Rządem, porozumienie to ma nastąpić wspólnie z przedsiębiorstwem kolejowym“.

Będziemy więc mieli już coś pozytywnego i Rządowi będzie wszystko wiadomo i przedsiębiorstwo będzie zmuszone swoje warunki i żądania nam przedstawić i powiedzieć, czego od kraju potrzebuje i żąda, a wtedy rezultat tych rokowań Wydział krajowy nam w ten sposób przedstawi, że cyfra może wypaść niższa jak 1,100.000 złt., przypuszczam wyższa o 100.000 lub 200.000 złt., przed którą jednak cyfrą już stanowczą, nie wątpię że kraj się nie cofnie.

Z tych więc powodów, polecam Wys. Izbie przyjęcie podanej rezolucyi.

P. Chrzanowski. Proszę o głos.



JE. hr. Marszałek. P. Chrzanowski ma głos.

P. Chrzanowski. Mówiłem już o wniosku p. Mycielskiego, dowodząc, że uważam go za niepożyteczny i kilka tylko słów dodam. Poseł Mycielski stwierdza, że za rok będziemy mogli obrachować wydatek na wykup gruntów pod kolej. Zapytuję się na jakiej podstawie będziemy mogli oprzeć obrachunek, jeżeli nie będzie jeszcze dana koncesya na budowę drogi żelaznej, trasa nie będzie przeto zatwierdzona i towarzystwo może zmienić tę trasę, na której byśmy nasz obrachunek oparli. Jeżeli zaś koncesya na budowę będzie już dana i trasa przez koncesyą zatwierdzona, nie będziemy już potrzebowali rachować ile kosztować ma wykup gruntów pod kolej, bo przecież wówczas, gdy budowa kolei będzie już zabezpieczona, kraj nie potrzebuje wykupywać swemi pieniędzmi gruntów pod kolej. Z tych powodów uważam wniosek posła Mycielskiego jako zupełnie zbyteczny, a nawet nieużyteczny, bo wobec tego wniosku towarzystwo może się zawahać w przyjęciu warunków oznaczonych ustawą, którą właśnie uchwaliliśmy.

P. hr. Mycielski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Mycielski ma głos.

P. hr. Mycielski. Zmuszony jestem p. Chrzanowskiemu w krótkich słowach odpowiedzieć. Dopiero przed chwilą powiedziałem, że nie przypuszczam, aby się towarzystwo jakieś przedsiębiorstwa kolejowego znalazło, któreby bez jakichś wiadomości stanowczych starać się mogło o koncesyą i żeby we Wiedniu będąc nie wiedziało co go czeka na przyszłość i robiło ofertę kilkudziesięciu milionów, bez żadnych wiadomości. Wiedzą oni dobrze, co czynić im wypadnie. Wniosek mój zmusza właśnie to towarzystwo do wykazania swoich żądań i właśnie przyprowadza nas na to stanowisko jasne i niewątpliwe, na którym do tej chwili się niestety nie znajdujemy.

P. Skałkowski. Proszę o głos.

P. hr. Krukowiecki. Proszę o głos

JE. hr. Marszałek. P. Skałkowski ma głos.

P. Skałkowski. Zdaje mi się, że zarzut p. Chrzanowskiego przeciw p. Mycielskiemu jest nie słuszny, bo nie jest tak w rzeczywistości, aby

ten, co otrzyma koncesyą zaraz budował. Przeciwnie, gdy ma koncesyą, a zanim zacznie budować upłynie jeszcze znaczna przestrzeń czasu, której używa się na to, aby przeprowadzić rokowania z interesowanymi i użyć ułatwienia dla budowy.

Dlatego, według mego zdania, wniosek p. Mycielskiego jest praktyczny, bo wkłada na Wydział krajowy obowiązek, aby starał się o przeprowadzenie do skutku porozumienia między interesowanymi, a przedsiębiorstwem kolejowym.

Takie deklaracje, jakieby Wydział krajowy uzyskał, czy to od powiatów, czy od gmin, czy od pojedynczych właścicieli gruntów, były już nieraz przedtém żądane przez towarzystwo kolejowe, tak, że towarzystwo kolejowe wytyczało sobie dwie trasy i przychodziło z projektem do interesowanych gmin i pojedynczych właścicieli i ta trasa, na której było więcej koncesyj, więcej przywilejów na korzyść towarzystwa, zyskała pierwszeństwo. Tak też i tutaj możnaby uczynić, a interwencya Wydziału krajowego może być bardzo skuteczna.

Wydział krajowy może takie deklaracje przyjmować, które są obowiązujące dla właścicieli gruntów, ale nie dla funduszu krajowego, bo dopiero po zatwierdzeniu przez Sejm będą fundusz krajowy obowiązywać. A skoro Wydział krajowy przedłoży relacyą i okaże się z przedłożonych planów, jaki wynika stąd rezultat, to może Sejm brakującą sumę pokryje, albo może zostawi to towarzystwu, ale w każdym razie sprawa naprzód się posunie.

P. Chrzanowski. Proszę o głos.

P. Apolinary Jaworski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Krukowiecki ma głos.

P. hr. Krukowiecki. Zrzekam się głosu.

Głosy: Prosimy o zamknięcie dyskusyi.

P. Romer. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. Słyszę głosy o zamknięcie dyskusyi. Upraszam tych panów, którzy zgadzają się na zamknięcie dyskusyi, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusya zamknięta.

Zapisani do głosu: pp. Chrzanowski, Jaworski i Romer.

Udzielam głosu p. Chrzanowskiemu.



P. Chrzanowski. Muszę powtórzyć co już powiedziałem.

Trasa kolei, na której możnaby oprzeć obra-  
chunek kosztów wykupu gruntów pod kolej i u-  
łatwić wykup, będzie dopiero wówczas ustalona,  
gdy zostanie zatwierdzona przez koncesyą daną  
już towarzystwu na budowę drogi żelaznej. Wów-  
czas kraj nie będzie już potrzebował uchwalać o-  
fiar ze swojej strony, aby umożliwić budowę dro-  
gi żelaznej, ani nie będzie potrzebował ułatwiać  
wykup gruntów pod kolej. Dopóki zaś nie będzie  
dana koncesya na budowę kolei według pewnej  
trasy, to chociaż byśmy obliczyli kosztą wykupu  
gruntów według przypuszczalnej trasy, obliczenie  
wydatku tego będzie bez stałej podstawy, bo to-  
warzystwo może potem budować kolej według in-  
nej trasy.

JE. hr. Marszałek. P. Romer ma  
głos.

P. Romer. Chciałbym zwrócić uwagę na  
to, że tutaj jest powiedziane (czyta):

„Wzywa się Wydział krajowy, aby w gra-  
nicach niniejszą ustawą wskazanych etc.“

Otóż zdaje mi się, że ponieważ to jest rezo-  
lucya osobna, która nie należy do ustawy, więc  
nie można powiedzieć „w granicach niniejszą u-  
stawą wskazanych“, tylko trzeba powiedzieć „w  
granicach ustawy pomocy kraju dla wykończenia  
galicyjskiej tak zwanéj kolei transwersalnej“.

JE. hr. Marszałek. Myślę, że p. sprawo-  
zdawca przystanie na to.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski. Przy-  
staje.

JE. hr. Marszałek. P. Jaworski ma  
głos.

P. Apolinary Jaworski. Niech mi wolno  
będzie powiedzieć słów kilka na poparcie wniosku  
p. Mycielskiego.

Wniosek, jaki p. Mycielski uczynił, nie jest  
zmianą obojętną. Jest on według mego zdania  
bardzo pożyteczny, a to dlatego, że w tym wnio-  
sku wypowiedziana jest szczerą i prawdziwą chęć  
naszą, aby ta kolej przyszła do skutku. Wniosek  
jest tylko na tę ewentualność postawiony, jeżeli,  
czy Rząd, czy towarzystwo na warunki, jakie są  
wypowiedziane w ustawie, którą przyjęliśmy, przy-  
stać by niechcieli. Gdyby tylko ta ustawa była i  
towarzystwo lub Rząd nie przystał, to wszystko

obała się i kolej jest na przyszłość zakwestyo-  
nowana.

Właśnie, aby pokazać, że nam o kolej bar-  
dzo chodzi, i że czy przyjmemy te pozycye, które  
były w rządowym przedłożeniu i które mieści w  
sobie wniosek p. Matkowskiego, to nie dlatego,  
abyśmy się lękali większych lub mniejszych ko-  
szków, Sejm ofiaruje 1,100.000 złt., a gdyby ta  
ofiara nie została przyjęta, już pewne kroki ob-  
myśla, ażeby kolej mogła przyjść do skutku.  
Więc w takim razie jest to najlepszym dowodem,  
jak wielką ofiarę ponieść zamierzamy. Z tych  
więc powodów uważam wniosek p. Mycielskiego  
za bardzo pożyteczny i dlatego będę za nim gło-  
sował.

JE. hr. Marszałek. P. sprawozdawca ma  
głos.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski. Imie-  
niem komisji nie mogę się oświadczyć ani za,  
ani przeciw wnioskowi p. hr. Mycielskiego, gdyż  
wniosek ten komisji przedstawiony nie był.  
Słyszeliśmy tutaj Panowie jednych członków ko-  
misji mówiących za wnioskiem, a drugich prze-  
ciwko wnioskowi.

Z tego względu ja, jako sprawozdawca nie  
mogłbym nic powiedzieć; zaś jako poseł mogę  
tylko powiedzieć, że nie spodziewam się po tym  
wniosku skutku żadnego, chyba tego, że tym, którzy  
traktują dziś o kolej i chcą budować, zrobi się  
nadzieję, że jak nie przyjmą naszych propozycyj,  
to my im damy więcej.

Ale jest tutaj inna rzecz. Zdaje mi się, że  
nie można do tego przywiązywać tak wielkiej  
wagi. Gdy będzie koncesya, to rokowanie nie bę-  
dzie potrzebne, a nawet nie będzie możebne, bo  
gdy już będzie koncesya, to ten, który ją otrzy-  
mał, przyjmie obowiązek wywłaszczenia i będzie  
miał wtenczas obowiązek a nie prawo. O roko-  
waniach ze stronami wtenczas nie będzie już  
mowy.

Jednakże, dopóki nie ma koncesyi, dopóty  
nie ma tego towarzystwa, w porozumieniu z którym  
rokować mamy, bo kompetentów do budowy mo-  
że być więcej i ze wszystkimi będziemy ro-  
kowali.

Co do porozumienia z Rządem, mnie się  
zdaje, że Rząd nie wda się w to i nie wiem,  
jakby Rząd w tym względzie miał się porozu-  
mieć.

Więc przyznaję się, że nie widzę żadnego  
praktycznego skutku z tego wniosku, a nie widzę



go t $\acute{e}$ m wi $\acute{e}$ c $\acute{e}$ j,  $\acute{z}$ e ca $\acute{ł}$ e przeprowadzenie nabycia grunt $\acute{o}$ w sk $\acute{ł}$ ada si $\acute{e}$  z dw $\acute{o$ ch czynno $\acute{s}$ ci, z kt $\acute{o$ rych czasem jedna, czasem druga przewa $\acute{z}$ a, to jest z ugody i z s $\acute{a}$ dowego wyw $\acute{l}$ aszczania.

Ugoda mo $\acute{z}$ e do pewnego stopnia na przysz $\acute{o}$ sc $\acute{e}$  by $\acute{c}$  zawarta, jakkolwiek jeszcze nie mo $\acute{z}$ na wiedzie $\acute{c}$ , czy kolej przyjdzie do skutku, ale gdyby budowa do skutku nie przysz $\acute{l}$ a, to wyw $\acute{l}$ aszczac $\acute{e}$  kompletnie nie mo $\acute{z}$ na. Wi $\acute{e}$ c nie b $\acute{e}$ dziemy mogli mie $\acute{c}$  na przysz $\acute{o}$ sc $\acute{e}$  przed sob $\acute{a}$  dok $\acute{l}$ adnego obrazu ile kosztow $\acute{o}$ c $\acute{e}$  b $\acute{e}$ dzie wyw $\acute{l}$ aszczanie, bo Wydzia $\acute{l}$  krajowy b $\acute{e}$ dzie m $\acute{o$ g $\acute{l}$  tylko powiedzie $\acute{c}$ : z tym ugodziliśmy si $\acute{e}$ , to wynosi tyle a tyle — a na to nie zgodziliśmy si $\acute{e}$ , takie za $\acute{s}$  o $\acute{s$ wiadczenie nie b $\acute{e}$ dzie jeszcze wystarczaj $\acute{a}$ c $\acute{e}$ m, abyśmy mieli jakie wyobra $\acute{z}$ enie, co b $\acute{e}$ dzie kosztowa $\acute{o}$  ca $\acute{ł}$ e nabycie grunt $\acute{o}$ w.

Co do ust $\acute{e}$ pu, w kt $\acute{o$ rym jest powiedziane: z uwzgl $\acute{e}$ dzeniem deklaracji, to prosz $\acute{e}$  Pan $\acute{o}$ w, je $\acute{z}$ eli to ma si $\acute{e}$  odnosi $\acute{c}$  do owych deklaracji, kt $\acute{o$ re dot $\acute{a}$ d s $\acute{a}$  zrobione, a kt $\acute{o$ re komisya kolejowa Panom spisa $\acute{l}$ a, to musz $\acute{e}$  powiedzie $\acute{c}$ ,  $\acute{z}$ e te deklaracje nie s $\acute{a}$  prawomocne, bo do prawomocno $\acute{s}$ ci potrzeba potwierdzenia Wydzia $\acute{l}$ u krajowego a dot $\acute{a}$ d, jak komisya kolejowa zwr $\acute{o}$ ci $\acute{l}$ a uwag $\acute{e}$ , tego potwierdzenia nie ma. Ot $\acute{o}$ ż w tym razie prawomocne nie s $\acute{a}$  — a pot $\acute{e}$ m wszystkie te deklaracje s $\acute{a}$  warunkowe. W jednych jest warunek,  $\acute{z}$ eby trasa tak lub tak mog $\acute{l}$ a by $\acute{c}$  prowadzona; w drugich,  $\acute{z}$ eby si $\acute{e}$  wszyscy przyczynili; w trzecich,  $\acute{z}$ eby kraj sam expropriacy $\acute{a}$  przeprowadzi $\acute{l}$ . S $\acute{a}$  i takie, g $\acute{d}$ zie nie ma  $\acute{z}$ adnych warunk $\acute{o}$ w, lub t $\acute{e}$ ż, z kt $\acute{o$ rych wyp $\acute{l}$ ywa dla powiatu obowiazek przyczynienia si $\acute{e}$  pewnym datkiem. To zat $\acute{e}$ m mo $\acute{z}$ na przy ka $\acute{z$ d $\acute{e}$ j deklaracji zadecydow $\acute{a}$ c, ale og $\acute{o$ lnikowo zrobi $\acute{c}$  si $\acute{e}$  to nie da — dla ego t $\acute{e}$ ż do tego wniosku nie mog $\acute{e}$  si $\acute{e}$  przychyli $\acute{c}$ .

Sprawozdawca JE. p. Grocholski (czyta):

Wysoki Sejm raczy uchwali $\acute{c}$ :

- a) W razie gdyby c. k. Rząd lub przedsi $\acute{e}$ biorstwo kolejowe sum $\acute{e}$  1,100,000 z $\acute{l}$ t. za niewystarczaj $\acute{a}$ c $\acute{a}$  uzna $\acute{o}$ ,  
b) Wzywa si $\acute{e}$  Wydzia $\acute{l}$  krajowy, aby w granicach niniejsz $\acute{e}$ j ustawy, w porozumieniu z c. k. R $\acute{z}$ adem, jakote $\acute{z}$  przedsi $\acute{e}$ biorstwem kolejow $\acute{e}$ m z uwzgl $\acute{e}$ dzeniem prawomocnych deklaracji Rady powiatow $\acute{e}$ j jak i stron interesowanych w tych powiatach, przez kt $\acute{o$ re kol $\acute{e}$ j prowadzona b $\acute{e}$ dzie, przeprowadzi $\acute{l}$  porozumienie warunkowe wykupna grun-

t $\acute{o}$ w, a rezultat tych rokowa $\acute{n}$  Sejmowi na najbli $\acute{z$ sz $\acute{e}$ j sesji przedstawi $\acute{l}$ ;

- c) Przeznacza si $\acute{e}$  Wydzia $\acute{l}$ owi krajowemu sum $\acute{e}$  15 000 z $\acute{l}$ t. z fundusz $\acute{o}$ w krajowych na przeprowadzenie rokowa $\acute{n}$  powy $\acute{z$ szych.

JE. hr. Marsza $\acute{l}$ ek. Upraszam tych pan $\acute{o}$ w, kt $\acute{o$ rzy przyjmuj $\acute{a}$  wniosek rezolucyi po $\acute{s}$ ła Mycielskiego, aby zechcieli powsta $\acute{c}$ . (Po obliczeniu). Prosz $\acute{e}$  o prób $\acute{e}$  przeciwn $\acute{a}$ .

Upraszam tych pan $\acute{o}$ w, kt $\acute{o$ rzy s $\acute{a}$  przeciwni wnioskowi po $\acute{s$ ła Mycielskiego, aby zechcieli powsta $\acute{c}$  (wi $\acute{e}$ k $\acute{s}$ zo $\acute{s}$ ć). Wniosek odrzucony 46 g $\acute{o$ sami przeciwko 31.

Przyst $\acute{e}$ pujemy teraz do punktu drugiego wniosku.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski (czyta):

- „2. Wysoki Sejm raczy powzi $\acute{a}$ c nast $\acute{e}$ puj $\acute{a}$ c $\acute{a}$  uchwa $\acute{l}$  $\acute{e}$ :

Sejm Kr $\acute{o}$ lestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielki $\acute{e}$ m Ksi $\acute{e}$ stwem Krakowski $\acute{e}$ m wzywa c. k. R $\acute{z}$ ad, aby w koncesyi na budow $\acute{e}$  dr $\acute{o}$ g  $\acute{z}$ elaznych: Husiatyn-Stanisław $\acute{o}$ w, Zag $\acute{o}$ rz-Gryb $\acute{o}$ w, Nowy-S $\acute{a}$ cz- $\acute{Z}$ ywiec, zamie $\acute{s}$ ci $\acute{l}$  nast $\acute{e}$ puj $\acute{a}$ c $\acute{e}$  warunki: Po 1sze) Dyrekcyja g $\acute{l$ ówna czyli naczelny zarz $\acute{a}$ d lub naczelne zarz $\acute{a}$ dy dr $\acute{o}$ g  $\acute{z}$ elaznych: Husiatyn-Stanisław $\acute{o}$ w, Zag $\acute{o}$ rz-Gryb $\acute{o}$ w-Nowys $\acute{a}$ cz- $\acute{Z}$ ywiec, b $\acute{e}$ d $\acute{a}$  mie $\acute{c}$  siedzib $\acute{e}$  w Galicyi, a j $\acute{e}$ zyk polski b $\acute{e}$ dzie urz $\acute{e}$ dowym j $\acute{e}$ zykiem w administracyi tych dr $\acute{o}$ g  $\acute{z}$ elaznych. Po 2gie) C. k. R $\acute{z}$ ad zastrze $\acute{z}$ e sobie wp $\acute{l}$ yw na uk $\acute{l}$ adanie taryfy przewozu os $\acute{o}$ b i towar $\acute{o}$ w wymienionemi wy $\acute{z$ ej drogami  $\acute{z}$ elaznymi. Po 3cie) C. k. R $\acute{z}$ ad zastrze $\acute{z}$ e wyra $\acute{z$ nie,  $\acute{z}$ e tylko za jego pozwoleniem mog $\acute{a}$  zarz $\acute{a}$ dy wymienionych dr $\acute{o}$ g  $\acute{z}$ elaznych zawiera $\acute{c}$  kartele z zarz $\acute{a}$ dami innych kolei  $\acute{z}$ elaznych wzgl $\acute{e}$ dem taryfy przewozu os $\acute{o}$ b i towar $\acute{o}$ w na wymienionych wy $\acute{z$ ej drogach  $\acute{z}$ elaznych. Gdyby towarzystwo otrzymuj $\acute{a}$ c $\acute{e}$  koncesy $\acute{a}$  na budow $\acute{e}$  dr $\acute{o}$ g  $\acute{z}$ elaznych: Husiatyn-Stanisław $\acute{o}$ w, Zag $\acute{o}$ rz-Gryb $\acute{o}$ w, Nowys $\acute{a}$ cz- $\acute{Z}$ ywiec obj $\acute{e}$ ło w zarz $\acute{a}$ d ca $\acute{ł}$ y ci $\acute{a}$ g dr $\acute{o}$ g  $\acute{z}$ elaznych z Husiatyna do  $\acute{Z}$ ywca, w takim razie do powy $\acute{z$ szych warunk $\acute{o}$ w powinien si $\acute{e}$  zastosow $\acute{a}$ c zarz $\acute{a}$ d ca $\acute{ł}$ ego tego ci $\acute{a}$ gu dr $\acute{o}$ g  $\acute{z}$ elaznych.“

JE. hr. Marsza $\acute{l}$ ek. Rozprawa otwarta. Czy  $\acute{z}$ ada kto g $\acute{o$ su?

P. hr. Badeni. Prosz $\acute{e}$  o g $\acute{o$ s.

JE. hr. Marsza $\acute{l}$ ek. P. hr. Badeni ma g $\acute{o$ s.



P. hr. Baden i. Chciałem przemówić parę słów do ustępu drugiego, który brzmi (czyta):

C. k. Rząd zastrzeże sobie wpływ na układanie taryfy przewozu osób i towarów wymienionymi wyżej drogami żelaznemi.“

Zdaje mi się, że stylizacją taką komisya nie dopięłaby celu, jaki — przypuszczam — miała na oku. Taryfę można mieć umiarkowaną i odpowiednią potrzebom kraju, ale wewnętrzna manipulacya temi taryfami może być i bywa często krajowi szkodliwą. Nie wewnętrzna manipulacya taryfami może protegować produkcją zagraniczną ze szkodą produkcji krajowej i tak też się dzieje. Zdaje mi się, że aby cel, który komisya zamierzała, ma osiągnąć — potrzeba, aby Rząd zastrzegł sobie wpływ na całą politykę taryfową. Dlatego pozwolę sobie wnieść, aby było dodane po słowach: „c. k. Rząd zastrzega sobie wpływ na układanie taryfy, także: „i w ogóle na całą politykę taryfową.“

JE. hr. Marszałek. Podam do poparcia poprawkę posła Badeniego.

Upraszam tych panów, którzy tę poprawkę popierają, aby zechcieli rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest dostatecznie poparta.

P. hr. Baden i. Nie skończyłem jeszcze.

JE. hr. Marszałek. Przepraszam, proszę dalej mówić.

P. hr. Baden i. Kiedy już jestem przy głosie, to niech mi będzie wolno jako temu, który z urzędu i powołania często ma styczność ze światem technicznym i któremu dokładnie znane są stosunki techników tutejszych — złożyć komisyi szczerę podziękowanie za umieszczenie ustępu 1go, bo tylko przyjęciem tego ustępu możemy mieć nadzieję, że młodzież techniczna przynajmniej przy tej kolei znajdzie umieszczenie. Pano wie! exystencya młodzieży naszej technicznej staje się z roku na rok więcej oplakaną. Skończywszy wszystkie nauki w wytwornym pałacu na Nowym Świecie, nie może ona znaleźć odpowiedniego zajęcia, jest bez chleba i najzdolniejsi, najpracowitsi z nich zmuszeni są błagać o zajęcie podrzędne i nieodpowiedne tym naukom, jakie oni chlubnie ukończyli.

Kłeska ta przybiera co raz większe rozmiary i zdaje mi się, że dziś jest już wielki czas, aby Sejm a w szczególności delegacya nasza otoczyła nareszcie techników naszych swą opieką (Brawo).

P. ks. Jasienicki. Proszu o hołos.

JE. hr. Marszałek. P. Jasienicki ma głos.

P. ks. Jasienicki. Wnoszu, aby w przedłożeniu przychwali 2. dodatku po słowach „język polski“ i „ruskij urzędowym jazykom“.

JE. hr. Marszałek. Upraszam tych panów, którzy popierają poprawkę ks. Jasienickiego, aby zechcieli rękę podnieść (nie dostateczna liczba). Nie jest poparta. Poprawka posła Badeniego jest poparta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski. Przeciwno poprawce posła Badeniego zupełnie nic nie mam, a jakkolwiek układają się taryfy specjalne i wyjątkowe, to jednak jedne i drugie nie mogą być bez kontroli rządowej prowadzone.

Podziękowanie, jakie złożył poseł Baden i — przyjmuję z zadowoleniem, a co do apostrofy do delegacyi, aby otoczyła techników polskich opieką, to przyznam się, że nie jako sprawozdawca, ale jako członek i przewodniczący delegacyi będę prosił nie tutaj, ale w prywatnej rozmowie szanownego członka Wydziału krajowego, aby mi wytłómaczył, w jaki sposób mamy otoczyć techników polskich opieką — a niech będzie przekonany, że wszystko, co tylko będzie w naszej możliwości, jak dotychczas tak i nadal robić będziemy

(P. hr. Baden i: Z przyjemnością).

JE. hr. Marszałek. Nie ma kompletu w Izbie. Upraszam pp. kwestorów, aby poprosili pp. posłów do Izby, by można przynajmniej tę sprawę dziś zakończyć, bo przykro by mi było, gdybym ją do jutra odłożyć musiał. (Po chwili). W tej chwili jest komplet.

Czy p. sprawozdawca przyjmuje poprawkę p. Badeniego?

Sprawozdawca JE. p. Grocholski. Przyjmuje.

JE. Marszałek. Upraszam tych panów, którzy przyjmują punkt 2 z poprawką posła Badeniego, którą p. sprawozdawca przyjmuje, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski (czyta):



## 3. „Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Petycyje l. 599 Wydziału Rady powiatowej gorlickiej, l. 641 Wydziału Rady powiatowej krosnienskiej, l. 666 Rady powiatowej sanockiej, l. 698 Wydziału powiatowego buczackiego, l. 703 Wydziału Rady powiatowej nowotarskiej, l. 769 Rady powiatowej jasielskiej, l. 787 Reprezentacyi powiatu czortkowskiego i l. 820 Wydziału zaleszczyckiego, o ile zawierają oświadczenie, że powiat będzie się przyczyniał do kosztów nabycia i expropriacyi gruntów pod budowę kolei transwersalnej, przekazuje się Wydziałowi krajowemu do odpowiedniego urzędowania“.

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Do punktu 3. prosił o głos p. Chrzanowski.

P. Chrzanowski ma głos.

P. Chrzanowski. Wobec spóźnionej pory, bardzo krótko będę uzasadniał rezolucyą, którą tu zamierzam postawić.

Nie sprzeciwiam się rezolucyi, przez komisyą wniesionej, będę za nią głosował, ale chciałbym dodać drugą.

Rezolucya, wniesiona przez komisyą, przyjmuje ofiary uczynione przez powiaty i poleca ich zrealizowanie, tych ofiar, jako zobowiązań. W teraźniejszej chwili, nie pozostaje do zrobienia nic lepszego; ale chcę rezolucyą moją umożliwić inne, słuszniejsze postępowanie w przyszłości.

Na ziemiach polskich zwykle tak się dzieje, że ci ludzie ofiarni, czy się prowadzi wojna, czy następuje pokój, czy się budować ma kolęj, lub zwykła droga, dają ofiary na sprawę, z której czasem najwięcej korzystają ci, którzy nigdy żadnych ofiar nie robią. Należy się starać ustawodawstwem, aby były równe obowiązki i korzyści i aby z pełnienia obowiązku płynęły korzyści; a mylną jest, zdaniem mojem, droga, aby ustawa, korzystając z ofiarności jednych obywateli, ofiary ich nakazała zrealizować jako zobowiązania, a innych porówno korzystających z rzeczy, na którą jedni obywatele łożą ofiary, nie pociągała zarówno do spełnienia obowiązku odpowiedniego korzyści. Gdy taką drogą rzeczy idą, ludzie ofiarni wychodzą ze środków działania dla dobra kraju.

W rezolucyi, którą proponuję, utrzymuję zasadę, że o budowę dróg żelaznych powinno troszczyć się w pierwszym rzędzie Państwo, ale jeżeli wyjątkowo na budowę jakiejś kolei Sejm krajowy wotuje zasiłek, — aby w takim razie ustawa o konkurencyi powiatów do budowy takiej kolei

uregulowała, w jakim stosunku do pokrycia sumy, przez Sejm uchwalonej, mają przyczynić się powiaty, przez które ta kolej ma przechodzić. Nie przedkładam W. Izbie projektu ustawy o konkurencyi powiatów, choć ją ułożyłem, bo nie ma już Sejm czasu rozstrząsać takiej ustawy, — wnoszę tylko rezolucyą następującą (czyta):

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu rozważyć i przedłożyć na następnej sesyi sejmowej odpowiednie wnioski w kwestyach:

1. Czy należy wydać ustawę o konkurencyi powiatów do budowy dróg żelaznych, mających przechodzić przez te powiaty, lecz konkurencyi w takim tylko razie, jeżeli Sejm uchwali pewną sumę ze skarbu krajowego jako zasiłek na wykup gruntów pod mającą się budować kolej żelazną, lub w ogóle jako zasiłek na budowę tej kolei?
2. Czy ustawa ta ogólna o konkurencyi powiatów do budowy dróg żelaznych oznaczy stosunek, w którym konkurować powinny powiaty do pokrycia sumy, wyznaczonej przez Sejm ze skarbu krajowego jako zasiłek na budowę drogi żelaznej, mającej przechodzić przez te powiaty? czy też stosunek ten będzie oznaczany oddzielną ustawą krajową, wydawaną przez Sejm dla każdej kolei żelaznej, na której budowę Sejm uchwali zasiłek, a ustawą wydawaną na mocy ogólnej ustawy o konkurencyi powiatów do budowy dróg żelaznych“.

Przeto stawiam tylko pewne zasady jako pytania, na któreby Wydział krajowy, rozważywszy je, odpowiedział na przyszłej sesyi sejmowej i aby w ten sposób projekt ustawy o konkurencyi powiatów do budowy dróg żelaznych w pewnych wypadkowych razach ułożony został po należytej rozwadze.

JE. hr. Marszałek. Podam do poparcia wniosek posła Chrzanowskiego. Upraszam tych panów, którzy popierają ten wniosek, aby zechcieli rękę podnieść. (Dostateczna liczba).

P. hr. Badeni. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Badeni ma głos.

P. hr. Badeni. Ustęp trzeci wniosku komisji poleca Wydziałowi krajowemu w ogólnikowych wyrazach: „urzędowanie“. Dla uniknienia nieporozumień, oświadczam, że to urzędowanie ro-



zumiem tak, że Wydział krajowy ma się starać o zrealizowanie ofert przez powiaty przedłożonych — przyczém muszę zwrócić uwagę Wysokiego Sejmu, że większa część ofert brzmi warunkowo, na wypadek, jeżeli expropriacja przez kraj nastąpi. Gdyby przeto przy tej oczekiwanej realizacji Sejm był w nadziejach zawiedziony, to już dziś pragnę Wysokiej Izby uwagę na tę prawdopodobną okoliczność zwrócić.

Co do posła Chrzanowskiego, to oświadczam, że od żadnej pracy się nie odsuwam, a jeżeli Sejm pracę jaką poleci, to ją wykonamy.

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

P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca JE. p. Grocholski. Muszę zabrać głos w dwóch przedmiotach: raz co do wniosku komisji, a powtóre co do wniosku posła Chrzanowskiego.

Co do wniosku komisji: ponieważ członek Wydziału krajowego powiedział, jak on tę poprawioną rezolucją rozumie — muszę się odwołać imieniem komisji na to, co powiedziała w swém sprawozdaniu. Wydział krajowy ma obowiązek zbadać, o ile może, albo nie może tych deklaracji potwierdzić, a następnie z natury rzeczy, gdy przyjdzie do wykonania spodziewanej przez nas budowy kolei, to w ten czas się okaże, o ile kraj, czy kto taki, będzie miał prawo z tych deklaracji robić użytek.

Ale to nie przesądza rzeczy. Mnie się zdaje, że nikt nie będzie mógł zrobić Wydziałowi krajowemu najmniejszego zarzutu, jeżeli Wydział krajowy nie będzie więcej żądał, jak to, co w tych deklaracjach jest zawarte.

Co się tyczy wniosku posła Chrzanowskiego, to jakkolwiek ten wniosek w takim rozumieniu, w jakim jest obecnie, nie był stawiany w komisji, to jednak wobec niezmienionej jego treści ja w imieniu komisji za nim oświadczyć się nie mogę. Pan wnioskodawca się nie dziwi, że także i ja osobiście, ponieważ byłem przeciw wnioskowi komisji co do ułożenia ustawy, to i tutaj jestem przeciw temu zasadniczo. Bo mnie się zdaje, że trudno, aby kraj nakładał ciężary na powiaty.

Ale jest jeszcze jeden wzgląd formalny.

Co do uzasadnienia szanownego posła, który powiedział, że zawsze ci robią dla kraju ofiary, którzy do robienia ofiar są pochopni i chętni, a inni nic nie robią, muszę odpowiedzieć, że gdyby

tu przy kolejach chodziło o ofiary dla kraju, toby szanowny poseł miał słusność, ale przy kolejach nikt nie robi ofiary dla kraju, ale dla swego interesu, i dlatego tylko te powiaty, przez które kolej ma przechodzić i w miarę jak ma przechodzić robią te ofiary.

Polecenie Wydziałowi krajowemu, aby zbadał rzeczy, których badać nie potrzeba, sądzę, że jest zbyteczne. Na przyszłej sesji, gdy będziemy zebrani, wolno każdemu posłowi uczynić taki sam wniosek we formie ustawy, ale nie ma potrzeby narzucać Wydziałowi krajowemu, aby już teraz to robił.

JE. hr. Marszałek. Przystępujemy do głosowania. Poddam pod głosowanie wniosek komisji ustęp III, a jak ten będzie przyjęty, to potem poddam pod głosowanie wniosek p. Chrzanowskiego jako ustęp IV. Upraszam tych panów, którzy przyjmują ustęp III. według wniosku komisji, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęty. Upraszam tych panów, którzy przyjmują jako punkt IV. wniosek p. Chrzanowskiego następującej treści (czyta):

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu rozważyć i przedłożyć na następnej sesji sejmowej odpowiednie wnioski w kwestiach:

1. Czy należy wydać ustawę o konkurencji powiatów do budowy dróg żelaznych, mających przechodzić przez te powiaty, lecz konkurencji w takim tylko razie, jeżeli Sejm uchwali pewną sumę ze skarbu krajowego jako zasiłek na wykup gruntów pod mającą się budować kolej żelazną, lub w ogóle jako zasiłek na budowę tej kolei?
2. Czy ustawa ta ogólna o konkurencji powiatów do budowy dróg żelaznych oznaczy stosunek, w którym konkurować powinny powiaty do pokrycia sumy, wyznaczonej przez Sejm ze skarbu krajowego jako zasiłek na budowę drogi żelaznej, mającej przechodzić przez te powiaty? czy też stosunek ten będzie oznaczany oddzielną ustawą krajową, wydawaną przez Sejm dla każdej kolei żelaznej, na której budowę Sejm uchwali zasiłek, a ustawą wydawaną na mocy ogólnej ustawy o konkurencji powiatów do budowy dróg żelaznych“, —

aby zechcieli powstać (mniejszość). Wniosek upadł.



JE. Grocholski. Czynie wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania wszystkich uchwał.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, aby przystąpić do trzeciego czytania bez czytania. Ci panowie, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, zechcą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty. Upraszam tych panów, którzy tę uchwałę przyjmują w trzecim czytaniu, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęta w trzecim czytaniu. Sądzę, że dla spóźnionej pory do dalszych punktów porządku dziennego przystąpić nie możemy. Są jednak jeszcze petycje, które według regulaminu ze względu na posiedzenie jutrzejsze muszą być odczytane.

Sekretarz p. Józef Jasiński (czyta):

Do Wysokiego Sejmu na ręce posła Jaśnie Wielmożnego hr. Krukowieckiego — z Brodów.

Jurydycanie protestują przeciw ich wcieleniu do miasta Brodów; protestują przeciw okrutnie wysokim opłatom, jakie miasto Brody na trunki nałożyć zamierza; protestują przeciw zatwierdzeniu umowy o propinacyę z W. Lazarusem, zawartęj przed załatwieniem w tym przedmiocie wniesionych rekursów i protestów; protestują narazie przeciw zaciągnięciu się mającej pożyczce przez miasto Brody za poręczeniem w Sejmie w zastępstwie kraju; błagając o ścisłe zbadanie wszystkich w rekursach i protestach podniesionych zarzutów i o powstrzymanie się z wydaniem odnośnej ustawy w tej sprawie aż do dokładnego zbadania rzeczywistego stanu rzeczy.

Ignacy Wołoszczak, Bazyli Suszczyński, Józef Zajązkowski, Michał Rzeszowski, Franciszek Wołoszczak.

P. hr. Krukowiecki. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Krukowiecki ma głos.

P. hr. Krukowiecki. Wnoszę, aby odesłać tę petycyę do Wydziału krajowego, jako specjalnej komisji.

JE. hr. Marszałek. P. sekretarz właśnie to powiedział, że petycyę ta zostanie odesłana do Wydziału krajowego jako osobnej komisji.

P. Paweł Popiel. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Popiel ma głos.

P. Paweł Popiel. Ta sprawa jest już w

komisji administracyjnej i już w tej chwili mogłaby być wniesiona przed Wysoki Sejm. Więc poseł Krukowiecki wnosi zapewne, aby ta sprawa jako materiał na rok przyszły odesłana została do Wydziału krajowego. Komisya administracyjna zaś wnosi odesłanie do Wydziału krajowego nie jako do komisji, tylko do zbadania według modułów we wniosku wyrażonych.

JE. hr. Marszałek. Myli się szanowny poseł i mieszczą dwie sprawy. Ta sprawa, którą tu podniesiono, jest sprawą wyłączenia Jurydyki z miasta Brodów, której ta petycyę dotyczy, a tamta sprawa dotyczy wniosków Wydziału krajowego, ze względu na zezwolenie na opłaty propinacyjne miasta Brodów.

Na porządku dziennym następnego posiedzenia, które się odbędzie jutro o godzinie 10 rano, jest:

1. Sprawozdanie Wydziału krajowego o zezwolenie gminie Sokołowa na pobór opłat od nafty i 5 gminom powiatu rawskiego na pobór wyższych dodatków gminnych. Sprawozdawca poseł Smolka.
2. Sprawozdanie Wydziału krajowego o udzielenie gminie miasta Brodów prawa do poboru opłat od napojów spirytusowych, piwa i miodu i o udzielenie rękojmi kraju do zaciągnięcia pożyczki w kwocie 120.000 złt. Sprawozdawca poseł Smolka.
3. Sprawozdanie komisji administracyjnej o wyłączenie osady Podwołoczyska i Zagrobela z dotychczasowego związku gminnego i utworzenie odrębnej gminy miejskiej (miasteczka) Podwołoczyska. Sprawozdawca poseł Żywicki.
4. Sprawozdanie komisji kultury krajowej w przedmiocie szkół rolniczych w Dublanach i o funduszu na laboratorium chemiczne tych szkół. Sprawozdawca poseł Stadnicki Jan.
5. Sprawozdanie komisji wybranej do zbadania obecnego stanu regulacji podatku grunt. Sprawozdawca poseł Męciński.
6. Sprawozdania o petycyach.

Proszę panów, aby posiedzenie jutro mogło się odbyć ścisłe o godzinie 10tej, by była pełność wyczerpania porządku dziennego. Posiedzenie zamknięte.

(Koniec posiedzenia o godzinie 8. minut 45 wieczór).



1870  
The first of the year  
was a very dry one  
and the crops were  
very poor.

The second of the year  
was a very wet one  
and the crops were  
very good. The  
weather was very  
pleasant and the  
people were very  
happy.

The third of the year  
was a very hot one  
and the crops were  
very poor. The  
weather was very  
unpleasant and the  
people were very  
unhappy.

The fourth of the year  
was a very cold one  
and the crops were  
very poor. The  
weather was very  
unpleasant and the  
people were very  
unhappy.

The fifth of the year  
was a very good one  
and the crops were  
very good. The  
weather was very  
pleasant and the  
people were very  
happy.