

Alegat LVIII.

Sprawozdanie

komisji sejmowej w przedmiocie uregulowania i obniżenia opłat od przewozu drogami żelaznemi.

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu sejmowym w dniu 11. października r. b. Sejm przekazał oddzielnej komisji Swojej do rozbioru wnioszek posła księcia Sanguszki następującej osnowy: „Wysoki Sejm zechce uchwalić: Wydział krajowy, w imieniu Sejmu, wypracuje i poszle przedstawienie do c. k. Ministerstwa handlu, i przedłoży mu konieczność, aby na kolejach galicyjskich, a mianowicie na kolei „Karola Ludwika“, taryfy były przynajmniej zrównane z taryfami kolei węgierskich i nie mogły od tychże nigdy być wyższe“. Odesłał także Wysoki Sejm do tej komisji kilkanaście petycyj, żądających obniżenia taryf przewozu na drogach żelaznych galicyjskich, i dwie petycye odmiennej treści, lecz które tyczą się także dróg żelaznych. Sejm, przekazując komisji swojej te wnioski i petycye, polecił jej ich roztrząszenie i przedłożenie stosownych wniosków.

Komisya, pragnąc zadaniu swemu odpowiedzieć, badała całą sprawę uregulowania i obniżenia opłat od przewozu drogami żelaznemi. W skutek tego uznała, że środek proponowany we wniosku jej przekazanym nie jest dostateczny do osiągnięcia zamierzonego celu w terażniejszym położeniu tej sprawy. Przedstawiając Wys. Sejmowi położenie sprawy obniżenia taryf kolejowych, przedkłada komisya wnioski, które według jej przekonania wyływają naturalnie z położenia tego i doprowadzić mogą do zamierzonego celu, to jest do uregulowania i obniżenia opłat od przewozu tak na kolejach galicyjskich, jak i na innych drogach żelaznych austryackich, któremi płody i wyroby kraju naszego prowadzone są na wielkie targowiska europejskie.

Powszechnie jest znanem i uznanem, iż najwyższe prawie w Europie taryfy przewozowe na kolejach żelaznych są w Austrii, a z pomiędzy wszystkich kolei w Państwie Austryackiem, najwyższe opłaty od przewozu pobierane są na drogach żelaznych galicyjskich.

Z tego powodu tysiączne skargi, petycye, przedstawienia, memoryały i wnioski przedkładane były od lat kilkunastu przez towarzystwa rolnicze, izby handlowe i prywatne osoby Rządowi, Radzie Państwa i Sejmom krajowym, a między innymi Sejmowi naszemu. Można by już utworzyć małe bi-

bliczki z memoryałów tych, petycyj i przedstawień, udowodniających najwidoczniej i najpewniej, bo cyframi, że taryfy przewozowe na drogach żelaznych w Austrii, a przedewszystkiem na kolejach galicyjskich, są bardzo wysokie, niesłusznie i ze szkodą handlu krajowego ukłasyfikowane, a nie tylko uciążliwe dla produkcji rolniczej i przemysłowej, ale nawet krępują jej rozwój, powstrzymują ruch osób i towarów i wszelki obrót handlowy. Słowem, przedstawienia te i memoryały udowodniły dostatecznie, że te kolejowe taryfy, wysokie i niesłusznie ułożone, są głównym powodem, iż drogi żelazne w Austrii, a szczególnie w kraju naszym, nie osiągnęły celu, dla którego Państwo przyłożyło się do ich zbudowania, już to przez poręczenie procentu od kapitału na ich budowę wyłożonego, już to w inny sposób, zaciągając ciężkie nawet na skarb publiczny zobowiązania, które kosztem ogółu podatujących obywateli ściśle dopełnia.

Zbytecznym więc byłoby rozszerzać się dzisiaj w dowodzeniu rzeczy dokładnie już udowodnionej, tj. wykazywać szkodliwą dla handlu, przemysłu i rolnictwa wysokość, i złe ukłasyfikowanie taryf kolejowych w całej Austrii, a szczególnie w kraju naszym, o czem i Rząd i ciała ustawodawcze są przekonane, jak to wyraźnie oświadczały. Starać się raczej należy o skuteczne środki zaradzenia znanemu już złemu.

Przytoczymy tu tylko kilka dat taryfowych jako przykład wygórowanych opłat od przewozu drogami żelaznymi galicyjskimi, w porównaniu z innymi wysokimi nawet taryfami kolejowymi. Od przewozu cłowego cetnara zboża na jedną milę geograf. opłaca się na kolei galicyjskiej „Karola Ludwika“, według taryfy najnowszej (nieco już obniżonej w porównaniu z dawniejszemi) w obrocie wewnątrz kraju, 1·87 centa, jeżeli dodamy azyo od srebra, wynoszące 20% (gdyż opłata w srebrze wynosi teraz 1·56 centa, a gdy azyo na tej opłacie wynosi 0·31 centa, przeto opłata w banknotach jest rzeczywiście 1·87 centa); opłata w obrocie zewnętrznym jest wprawdzie niższa, ale tylko w przesyłkach skierowanych na kilka dróg żelaznych zagranicznych, mianowicie: do Wrocławia, Szczecina, Gdańska. Na kolei „północnej cesarza Ferdynanda“, którą znaczna część płodów galicyjskich wywożoną jest na targowiska europejskie — czy to przez Oświęcim, czy to przez Bogumin (Oderberg) — lub do Wiednia, naznaczona jest opłata 1½ ct. od cłowego cetnara zboża na milę. Na drodze żelaznej, tak zwanej państwowej (Staats-Bahn), którą prowadzone są z Pesztu płody węgierskie na zagraniczne place targowe, opłaca się już tylko 1·03 centa od cetnara zboża na milę. Lecz taryfa na tej kolei państwowej, jakkolwiek niska w porównaniu z taryfami kolei galicyjskich, jest jeszcze bardzo wysoką w stosunku do opłat na wielu drogach żelaznych pruskich, jak to górno- i dolno szląskich, kolońskiej i belgijskich, na których opłata od przewozu cetnara zboża na milę wynosi od pół do jednego centa.

Z powody wysokiej taryfy na kolejach „Karola Ludwika“ i „północnej“, przewóz cetnara zboża ze Lwowa do Hamburga, mil 166, kosztował w r. b. 2 złr. 41 ct.; gdy od przesyłki cetnara zboża z Pesztu do Hamburga, koleją 172 mil długą, opłacano tylko 1 złr. 59 ct. Jakże więc trudno płodom galicyjskim współubięgać się z węgierskimi na targu hamburskim lub londyńskim.

Przecięciowo wynosiła opłata w r. z. od przewiezienia cłowego cetnara wszelkiego towaru jedną milę geograf. na drogach żelaznych austriackich 1·41 centa, na pruskich 0·91 centa, a na belgijskich 0·74 centa; od przewiezienia zaś jednej osoby, milę, klasą drugą opłacano na kolejach żelaznych austriackich 32 ct., na pruskich 22 ct., na belgijskich 12 ct.

W taryfach dróg żelaznych galicyjskich i „północnej“ opłaty od przewozu wielu towarów, mających, stosunkowo do ciężaru, małą wartość, wynoszą po 4, a nawet 4½ centa od cetnara cłowego na milę (np. od cetnara machin rolniczych 4·68 centa na kolei „Karola Ludwika“, a 3·90 centa na kolei „północnej“). Obrachowania zaś statystyczne wykazują, iż opłata od przewozu towarów na osi po zwykłych drogach bitych wynosi tylko 2 do 3 centy od cetnara na milę! Czyż to nie jest uderzającym dowodem, iż wysokość taryf kolejowych zwichnęła zupełnie jeden z głó-

wnych celów, dla którego koleje były zbudowane, a przynajmniej dla którego skarb publiczny przyczyniał się w różny sposób i przyczynia się do ich zbudowania i utrzymania?

Albowiem gdy toczyła się lub toczy się sprawa o zbudowanie dróg żelaznych w którymkolwiek kraju austriackim a nawet w Galicyi, Państwo współdziałało i współdziała w ich założeniu i utrzymaniu, ciężkie nawet na skarb publiczny zaciągając obowiązki, a to w przekonaniu, że celem założenia tych kolei żelaznych jest ułatwić i uczynić tańszym przewóz osób, płodów i wyrobów, przez to rozwinąć ruch handlowy i ułatwić wszelkie między ludźmi stosunki, otworzyć produktom krajowym łatwy przystęp na wielkie targowiska europejskie i uczynić sprzedaż ich tem korzystniejszą dla producenta, podnieść w skutek tego produkcję rolniczą, przemysłową i w ogóle bogactwo narodowe. Mając na oku ten cel dróg żelaznych, poręczyło państwo założycielom wszystkich prawie kolei austriackich wysoki procent od kapitału wyłożonego na budowanie tych dróg. Z tego powodu dopłacał i dopłaca jeszcze skarb publiczny wielkie nawet sumy założycielom dróg żelaznych, jeżeli dochód z kolei nie pokrywa poręczonego procentu. Naprzykład do dziś dnia skarb publiczny z funduszków składanych przez ogół podatkujących dopłaca corocznie, w skutek poręczenia procentu do 806,000 złr. towarzystwu kolei żelaznej „Rudolfa“, a towarzystwu drogi żelaznej lwowsko-czerniowieckiej płaci z tego powodu 700,000 do miliona złt. reńsk. rocznie; albowiem poręczony przez Państwo procent od kapitałów, przeznaczonych na budowę tak jednej jak drugiej kolei żelaznej, wynosi o dopłacaną sumę więcej, nizeli coroczne dochody z tych dróg żelaznych.

Pełniąc tak ciężkie i kosztem wszystkich podatkujących wykonywane zobowiązania, ma Państwo, a także kraj nasz prawo i obowiązek starania się, aby drogi żelazne spełniły cel, dla którego, z pomnożeniem ciężarów publicznych, były zbudowane.

Rząd w skutek wszechstronnych przedstawień i skarg na wysokość i niesłuszne ułożenie taryf kolejowych wyznaczył w roku 1864. przy Ministerjum handlu oddzielną komisję taryfową, do której zawczwiał reprezentantów dróg żelaznych austriackich. Komisji tej nadeszły izby handlowe i towarzystwa rolnicze wiele gruntownie opracowanych memoriałów i wykazów. W ten sposób zgromadziła komisja bogaty zasób materyałów i dowodów, wykazujących: jak wygórowane i źle uklasyfikowane są opłaty od przewozu na drogach żelaznych we wszystkich krajach austriackich; jak zgubny wpływ wywiera to na ruch handlowy i wszelką produkcję; nakoniec, jak obniżone i uregulowane być powinny taryfy kolejowe, aby odpowiadały dobru ogółu, bez krzywdy właścicieli dróg żelaznych. Na podstawie tych obrachowań i dowodów prowadziła komisja układy z zarządami dróg żelaznych.

Jednak te prace i układy „nie doprowadziły do żadnego rezultatu i wszystko pozostało po dawnemu“, — jakto otwarcie wyznał Minister handlu, p. Plener, na posiedzeniu Izby deputowanych dn. 6. maja 1868. r. — Rząd już w ówczas przyszedł do przekonania, według oświadczenia tegoż Ministra, że wszelkie układy z zarządami dróg żelaznych nie doprowadzą i w przyszłości do pomyślnego rezultatu, dopóki układom tym nie będzie służyła za podstawę wola ustawodawcy; to jest, dopóki układy nie będą się toczyć na podstawie ustawy, dającej Rządowi środki do przy musowego uregulowania i obniżenia taryf przewozu na drogach żelaznych, jednak z zabezpieczeniem praw właścicieli tych dróg, czyli z zapewnieniem im słusznego wynagrodzenia, gdyby w skutku jedynie obniżenia taryf stratę ponieśli.

Lecz trzy lata upłynęło, zanim to teoretyczne uznanie przez Rząd konieczności ustawy, regulującej taryfy przewozu drogami żelaznymi, objawiło się pierwszym jego czynem. Albowiem dopiero d. 6. maja 1868. r. przedłożył Rząd Izbie deputowanych Rady Państwa projekt żądanej przez niego samego ustawy. Dodać tu należy, że krok ten uczynił Rząd na wezwanie Izby deputowanych, która na posiedzeniu swoim d. 20. kwietnia 1868. r. uchwaliła rezolucję, aby „Rząd jeszcze w ciągu

bieżącej sesji przedłożył projekt ustawy co do skutecznego uregulowania, zniżenia i jednostajnego o ile możności ukłasyfikowania taryf przewozu na wszystkich drogach żelaznych.“

Minister handlu, p. Plener, uzasadniając na posiedzeniu Izby deputowanych d. 6. maja r. z. przedłożony jej przez Rząd projekt ustawy, wypowiedział najwyraźniej, iż Rząd jest przekonany: że opłaty od przewozu na drogach żelaznych są nie tylko bardzo wysokie, ale nadto klasyfikacja taryf niestosowna, niesłuszna i uciążliwa dla ruchu handlowego; że „trwanie takiego stanu rzeczy nie zgadza się z niezbędnymi potrzebami rolnictwa i przemysłu“; „że uregulowanie i obniżenie taryf kolejowych jest wielką zasadą gospodarstwa narodowego, której przeprowadzenia wymaga koniecznie dobro ogółu“; że „jednak wszelkie w tym względzie usiłowania Rządu i układy jego z dyrekcjami dróg żelaznych nie doprowadzą do żadnego pomyślnego rezultatu, dopóki układom tym za podstawę nie będzie służyć ustawa, której projekt właśnie przedkłada“, gdyż wówczas będzie mógł Rząd zagnąć towarzystwa dróg żelaznych do słuszejszego ukłasyfikowania i obniżenia taryf, mając zarazem środki wynagrodzenia właścicieli tych dróg za straty poniesione wyłącznie w skutek uregulowania i obniżenia opłat.

Na podstawie tego projektu rządowego Izba deputowanych uchwaliła d. 27. maja 1868. ustawę „o uregulowaniu taryf przewozu na drogach żelaznych i o nadzorze ruchu na tych drogach“. Izba wyższa przyjęła w dniu 17. czerwca 1868. r. tę uchwaloną przez Izbę deputowanych ustawę, jednak czyniąc w niej kilka zmian, na które zgodziła się ostatecznie Izba deputowanych na posiedzeniu w dniu 19. czerwca 1868. r. Obecny wówczas w Izbie Minister handlu nie sprzeciwiał się tym zmianom i oświadczył, że pomimo nich ustawa prowadzi do celu, w którym Rząd projekt jej przedłożył.

Przeto istnieje od szesnastu miesięcy ustawa przez obie Izby Rady Państwa najformalniej uchwalona na podstawie projektu rządowego, zawierająca przepisy i skuteczne środki uregulowania i obniżenia taryf kolejowych, czego wymaga dobro ogółu, a oznaczająca sposób wynagrodzenia właścicieli dróg żelaznych, gdyby z powodu obniżenia taryf straty ponieśli.

Lecz chociaż Ministerjum głosem swego reprezentanta przyznało wobec ciała ustawodawczego: że utrzymanie terazniejszych wysokich i niesłusznie ułożonych taryf przewozu na drogach żelaznych sprzeciwia się potrzebom produkcji i przemysłu, a uregulowanie i zniżenie tych taryf jest wielką zasadą gospodarstwa narodowego, której wykonania wymaga dobro ogółu; chociaż Ministerjum przyznało, że przeprowadzenie tej zasady ekonomicznej nastąpić może jedynie, jeżeli układy z zarządami dróg żelaznych toczyć się będą na podstawie ustawy podającej przepisy i środki obniżenia opłat od przewozu drogami żelaznymi, bez pokrzywdzenia praw ich właścicieli; chociaż wreszcie przyznało, że ustawa uchwalona przez obie Izby Rady Państwa daje żadaną podstawę, przepisy i środki — jednak do dnia dzisiejszego Ministerjum nie przedłożyło do zatwierdzenia cesarskiego ustawy, tak zbawiennej i niezbędnej, według zdania samego Ministerjum.

Mniemaćby można, że ta ustawa, uchwalona przez obie Izby Rady Państwa na przedłożenie rządowe, i droga, którą sam Rząd uważał za jedynie prowadzącą do skutecznego zniżenia i uregulowania taryf kolejowych, wymaganego przez dobro ogółu, jest środkiem nadzwyczajnym, surowym i niepraktykowanym w żadnym kraju. Lecz jeżeli przypatrzymy się, jakie koleje przechodziła we wszystkich krajach sprawa uregulowania taryf przewozowych na drogach żelaznych, przekonamy się, że prawie wszędzie postępowano tą drogą, ale szybciej i energiczniej, i że wszędzie podobne, ale radykalniejsze, że tak powiem, wydawano ustawy. We Francji za pośrednictwem ustawy przeprowadzono zostało nie tylko zniżenie, ale unifikacja taryf kolejowych. W Prusach użyto także wpły-

wu Państwa dla obniżenia i ujednostajnienia opłat przewozowych na kolejach. Ustawy zasadnicze Związku Północno-Niemieckiego w rozdziale VII. §. 48. przyznały władzy związkowej nadzór i wpływ na taryfy kolejowe itd. Ustawa uchwalona w Państwie Austriackim jest nawet daleko łagodniejszą od praw obowiązujących pod tym względem w wielu krajach (czego zresztą nie można jej mieć za złe), gdyż zamiast bezwzględnego przymusu, przepisuje tylko drogę układów, którym jednak skutek zabezpiecza.

Nie ma także obawy, aby wykonanie ustawy o obniżeniu i uregulowaniu taryf kolejowych, naraziło skarb publiczny na znaczne ofiary. Albowiem tak teoria ekonomii politycznej, jak doświadczenia dowodzą, że zniżenie opłat od przewozu drogami żelaznymi — tak konieczne dla ożywienia handlu, a następnie dla wzrostu produkcji — powiększa zarazem dochody z dróg żelaznych. Obrazowo to okazują dokładne wykazy rocznych dochodów z dróg żelaznych, na których najniższe prawie w Europie zaprowadzono stopniowo taryfy przewozowe; z wykazów tych przekonać się można, jak corocznie w miarę zniżenia opłat, wzrasta dochód. Przeto zastrzeżone w uchwalonej ustawie, wynagrodzenie strat, jakieby ponieśli właściciele dróg żelaznych w skutek zniżenia taryfy, nie może nałożyć na skarb publiczny żadnych nowych ciężarów. Przeciwnie, zniżenie opłat od przewozu, zwiększając dochody z dróg żelaznych, może spowodować, że skarb publiczny nie będzie obowiązany płacić wielkich sum właścicielom niektórych dróg żelaznych, założonych za poręczeniem przez Państwo procentu od kapitału wydanego na ich zbudowanie. To jeszcze jedna zasada prawna ustawy dążącej do obniżenia taryf kolejowych. To jest zarazem nowy powód, aby Rząd, obowiązany najoszczędniej szafować groszem publicznym, przedsięwziął jak najprędzej na podstawie tej ustawy skuteczne układy o uregulowanie i obniżenie opłat od przewozu na tych drogach żelaznych, których właścicielom Państwo poręczyło procent od kapitału zakładowego. Takiemi właśnie są wszystkie koleje galicyjskie.

Nakoniec, towarzystwa dróg żelaznych, z których dochód nie dorównywa procentowi poręczonemu przez Państwo, mając w skutek tego poręczenia zapewniony w każdym razie dobry procent od swojej własności (bo o ile droga żelazna, z powodu wysokiej, niesłusznie ułożonej, i niektóre prywatne interesa protegującej taryfy, nie przyniesie dochodu, o tyle skarb publiczny musi towarzystwu dopłacić), nie potrzebują nawet starać się o pomnożenie rzeczywistych przychodów z drogi żelaznej przez powiększenie i ułatwienie ruchu na niej, co osiągnęłyby obniżeniem i lepszym ukłasyfikowaniem taryfy. Lecz tem więcej obowiązek starania się o to ciąży na Rządzie, który powinien strzedz tak dobra ogółu, jak dohra skarbu publicznego.

Z całego przedstawionego tu Wysokiemu Sejmowi stanu sprawy o zniżenie i ujednostajnienie o ile możności uregulowanie opłat od przewozu drogami żelaznymi galicyjskimi i innymi kolejami w Państwie Austriackim, któremi płody kraju naszego są wywożone, osądzić musiała komisja sejmowa, że najskuteczniejszy, jeżeli nie jedyny sposób przeprowadzenia tej sprawy, tak żywotnej dla handlu i produkcji krajowej, jest wprowadzenie w życie ustawy uchwalonej przez Radę Państwa 17. i 19. czerwca 1868. r. lub w ogóle wydanie ustawy, dającej podstawę do skutecznego działania w celu obniżenia i uregulowania taryf przewozowych na drogach żelaznych, a następnie jak najszybsze zostosowanie przez Rząd tej ustawy do kolei galicyjskich i „północnej“. Sejm mający prawo i obowiązek czuwania nad dobrem kraju, ma zasadę i powinność o to się upominać.

Z tych powodów komisja wnosi:

Sejm powziąć raczy następujące uchwały:

1. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem oświadcza, że dobro i pomyślność tego kraju wymaga, aby jak najrychlej przysłała do skutku na drodze konstytucyjnej ustawa, dająca podstawę do skutecznego działania w celu uregulowania i obniżenia taryf przewozowych na drogach żelaznych.

2. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa Ministerjum, aby, jak tylko stanie się prawomocną ustawa o uregulowaniu i obniżeniu taryf kolejowych, przystąpiło niezwłocznie na jej podstawie do jednostajnego o ile możności uregulowania i obniżenia wysokich i niezgodnych z potrzebami handlu i produkcji i z dobrem ogółu opłat od przewozu drogami żelaznymi „Karola Ludwika“, lwowsko-czerniowiecką i „północną“.

3. Sejm upoważnia Wydział krajowy do przedsięwzięcia wszelkich kroków, które za stosowne uzna, aby dwie powyżej wyrażone uchwały sejmowe jak najprędzej skutek otrzymały.

Przekazane komisji naszej do roztrząszenia petycje: komitetu towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego; rad powiatowych: samborskiej, nowosądeckiej, dąbrowskiej, zótkiewskiej, chrzanowskiej, kossowskiej, turczańskiej, mościskiej; oddziału gospodarskiego buczacko-czortkowsko-zaleszczyckiego, przedstawiają, że niezbędne potrzeby produkcji i handlu, słowem dobro ogółu wymagają uregulowania i znizenia taryf przewozowych na drogach żelaznych galicyjskich, i upraszają, aby Wysoki Sejm przedsięwziął stosowne kroki dla osiągnięcia tego celu. Przeto komisya wnosi, aby Wysoki Sejm raczył uważać petycje te załatwionemi przez powyższe uchwały.

Petycje wydziału rady powiatowej łańcuckiej, i wydziału rady powiatowej gródeckiej tyczą się wprawdzie dróg żelaznych, ale treść ich jest całkiem odmienną. Te wydziały powiatowe upraszają Wysoki Sejm, o poczynienie odpowiednich kroków w celu wyjednania, aby towarzystwo kolei „Karola Ludwika“ płaciło uchwalony przez radę powiatową na potrzeby powiatu dodatek do podatku dochodowego, albo w stosunku długości kolei w powiecie, albo w stosunku dochodów ze stacyj kolejowych, znajdujących się w jego obrębie.

Wspomnimy tu naprzód, że już poprzednio Wydział krajowy pismem z d. 30. lipca b. r. odsunął żądanie takie, wniesione do niego przez wydział rady powiatowej łańcuckiej, uznawszy je nieuzasadnionem; a ten wydział powiatowy odwołał się teraz do Wysokiego Sejmu w podaniu swoim z d. 27. września r. b.

Jednak komisya sejmowa musiała także uznać wymienione żądania obu wydziałów powiatowych za niesłuszne i nieuzasadnione, a to z powodów następujących. Z brzmienia §. 3. prawomocnej ustawy z d. 8. maja r.b. najwyraźniej wypływa, że od d. 1. stycznia 1870. r., 10% podatku dochodowego, płaconego przez towarzystwo kolei „Karola Ludwika“, ma być pobierane w siedzibie zarządu tejże kolei, tj. w Wiedniu, a 90% tegoż podatku ma być przepisane do podatków ściąganych w kraju naszym, w którego obrębie kolej ta się znajduje, i pobierane wyłącznie w miejscu, w którym jest zarząd ruchu na kolei, lub w stolicy kraju, to jest we Lwowie.

Zatem jak od wszystkich stałych podatków w kraju pobieranych, tak od tych 90 części podatku dochodowego przez towarzystwo „Karola Ludwika“ w kraju płaconych, dodatki krajowe do podatków, oznaczone przez Sejm, należą wyłącznie do fundnszu krajowego używanego na potrzeby całego kraju. W obrębie zaś powiatów łańcuckiego lub gródeckiego, towarzystwo kolei „Karola Ludwika“ nie opłaca żadnego podatku dochodowego, a tylko od podatków w obrębie powiatu pobieranych ma prawo rada powiatowa naznaczać i pobierać dodatki na potrzeby powiatu.

Z tych powodów komisya wnosi, aby Wysoki Sejm raczył przejść do porządku dziennego nad petycjami wydziałów powiatowych gródeckiego i łańcuckiego.

We Lwowie, dnia 23. października 1869.

Przewodniczący:
W. ks. Sanguszko.

Sprawozdawca:
Leon Chrzanowski.

