

Aleg. 207

## Wniosek

posła **Kazimierza Lubomirskiego i towarzyszy o obronę stanu posiadania w dziedzinie kolejowych taryf eksportowych na drzewo tarte.**

Od lat trzech objawia się w ministerstwie kolejowem tendencya stopniowego ukracania ulg taryfowych, które eksport galicyjskiego i bukowińskiego drzewa tartego do Niemiec a także do zachodnich krajów austriackich dawniej zdołał sobie wyrobić.

Najpierw — przed laty trzema — nietylko nie uwzględniono prośby galicyjskich interesentów o włączenie pewnej liczby nowych stacyi niemieckich do t. zw. „Elbeumschlagsverkehr“ (o którym niżej mowa) oraz do t. zw. uprzywilejowanego okręgu zachodnio-niemieckiego (do którego służą od lat naszym transportom drzewa tartego via Tetschen-Bodenbach i via Oświęcim stawki bezpośrednie, szczególnie niższe), lecz przeciwnie przy tej sposobności kilka stacyi z owego uprzywilejowanego okręgu **w y ł ą c z o n o.**

Następnie na nieprzełamany opór napotkały starania, by korzyść z wprowadzonego z 1. stycznia 1905 przerachowania baremu z północno-wschodnich linii kolei państwowych na kolej północną, wynosząca kilkanaście koron na wagonie, znalazła wyraz także w dopieroco zacytowanej taryfie eksportowej via Tetschen-Bodenbach, by zatem po słuszności przypadła w udziale interesentom t. j. by o całą tę różnicę kilkunastu koron bezpośrednio stawki eksportowe z Galicyi do zachodnich Niemiec zostały obniżone. Tem, co kolej północna wówczas straciła przez przerachowanie t. j. ową różnicą kilkunastu koron, podzieliły się inne koleje prywatne, mianowicie kolej północno-zachodnia i towarzystwo kolei państwowych (Staatseisenbahngesellschaft), podwyższając o tę różnicę swoje udziały w rzeczonych stawkach eksportowych.

Interesenci — a także i sama kolej państwowa — wyszli z kwitkiem.

Austriacki zarząd kolei państwowych ustąpił w tym wypadku niepotrzebnie z jednej strony kolejom pruskim, które w razie niższenia stawki bezpośredniej o owych kilkanaście koron via Tetschen-Bodenbach byłyby musiały tę niższkę

przejąć na swoją rutę konkurencyjną via Oświęcim, do czego oczywiście nie miały ochoty, z drugiej strony apetytowi wspomnianych kolei prywatnych (P. Z. i T. K. P.) na zwiększenie ich udziałów w owej stawce bezpośredniej.

Nieuwzględnienie przerachowania w rzeczonych taryfach eksportowych było właściwie także niczem innym, jak odebraniem interesowanym tych ulg, które im skądinąd przypadły — zatem naruszeniem stanu posiadania.

Świeżo — z dniem 1. stycznia 1907 — galicyjscy interesenci ze zdumieniem ujrzeli, że refakcyja na drzewo tarte ze stacyj galicyjskich i bukowińskich do szeregu stacyj północno-czeskich via Ołomuniec, przysługująca nam od lat wielu na liniach Towarzystwa kolei państwowych, nie została odnowiona na rok 1907. Zrobiło to znowu różnicę dwudziestu kilku koron na wagonie. Zaniechanie republikacyi tej niżki na rok 1907 nastąpiło rzekomo wskutek tego, iż zarząd kolejowy rzekomo nie mógł oprzeć się naciskowi czeskich producentów surowca, dążących od lat do zniesienia wszelkich ulg, przysługujących konkurencyi galicyjskiej. Skutecznie opierało się Ministerstwo kolejowe nieuzasadnionym skargom producentów czeskich w danym względzie przez szereg lat, naraz bez nowego lub silniejszego powodu zgodziło się na uchylenie rzeczonych ulgi przez Towarzystwo kolei państwowych widocznie tylko dla przyzwyczajenia nas do systematycznego ukrócania naszego taryfowego stanu posiadania! Dlaczegoż to Ministerstwo kolejowe nie uchyla faworyzacyi taryfowej importu cukru rafinowanego z Moraw i Ślązka do Galicyi mimo naszych nieustannych skarg, mimo uchwały tego Wysokiego Sejmu z przed lat czterech? Zresztą czy racjonalną jest polityka finansowa Ministerstwa kolejowego, pozwalająca wzrostu dochodów Towarzystwu kolei państwowych, w czasie, gdy do lat kilku nastąpi prawdopodobnie upaństwowienie jego linii?

Wymówka Ministerstwa kolejowego, iż na koleje prywatne w danym kierunku nie ma wpływu, płonna jest. Dobrze wiadomo, że jeśli Ministerstwo chce, umie i może nagiąć zarządy kolei prywatnych do swej woli.

Uplynęło zaledwie kilka tygodni od tamtego ukrócania naszego stanu posiadania, gdy w samem ministerstwie kolejowem począł przygotowywać się nowy zamach. Zwołanym interesentom drzewnym zapowiedziano, w biurze oznaczenia i obliczania taryf (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau) przy ministerstwie kolejowem, iż niebawem nastąpi podwyżka stawek w t. zw. „Elbeumschlagsverkehr“ t. j. w ruchu, który idzie via Tetschen-Bodenbach (Laube) do Łaby a stamtąd Łabą do Schönebeck, Magdeburga oraz stacyj nadłabskich na północ od Magdeburga aż do Hamburga i Lubeki. Swego czasu zaprowadzono szczególnie zniżoną taryfę w tym ruchu gwoli poparcia i naszego i zachodnio-austryackiego eksportu drzewa tartego do Niemiec północnych, zapewniając przytem w ten sposób przesyłkę tego artykułu — o ile o galicyjskie proveniencye idzie — na bardzo znacznej przestrzeni liniom kolejowym austryackim. Jako powód obecnego zamiaru podwyższenia taryfy podaje się tę okoliczność, że służy ona de facto nietylko ruchowi do stacyj nadłabskich, lecz że z jej pomocą idą tą drogą także transporty, przeznaczone do dalszych stacyj, niemieckich, jak Hanower, Hildesheim i t. d. Kolejom pruskim żal jest nie mieć tych transportów, bez „Elbeumschlagsverkehr“, musiałyby one iść via Oświęcim-Mysłowice, zatem na wielkiej przestrzeni kolejami pruskimi, oczywiście za opłatą znacznie wyższego przewoźnego. Zatem „Elbeumschlagsverkehr“ ma się stać droższym, by nie robił konkurencyi kolejom pruskim! Ministerstwo kolejowe austryackie na to, by dać część transportów i zarobek kolejom pruskim, godzi się na stratę 29 marek, przypadających na rutę upaństwowionej dziś kolei

północnej Oświęcim-Ołomuniec. A dzieje się to w chwili, w której Niemcy myślą o zaprowadzeniu wysokiej opłaty od żeglugi na Łabie!

Nawet polityka taryfowa w Austrii robi się dosłownie „pour le roi de Prusse“. Ofiarą tego zapoznania własnych interesów kolejnictwa austriackiego ma paść oczywiście w pierwszym rządzie galicyjski eksport.

Gdybyśmy obecnie dopuścili do podrożenia taryf w „Elbeumschlagsverkehr“, zachęciłibyśmy tem samem do podwyższenia zniżonych taryf do t. zw. uprzywilejowanego okręgu Niemiec zachodnich via Tetschen-Bodenbach, które od dawna są solą w oku kolei pruskich.

Nie idzie tu już o efekt ekonomiczny i o wpływ rzeczywisty podobnych zmian taryfowych na nasz eksport drzewa tartego; sam system, interesom kraju naszego wrogi, z punktu widzenia ogólnie austriackich interesów nierozumny, dyktowany przez Prusy, wymaga energicznego odparcia.

Zatem Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Wzywa się Rząd, by nie wprowadzał w życie zamierzonego podwyższenia stawek taryfowych dla transportów drzewa tartego w ruchu t. zw. Elbeumschlagsverkehr“ i wogóle powstrzymał się od dalszego ukrócania stanu posiadania taryfowego galicyjskich interesentów w dziedzinie taryf na wywóz drzewa tartego z Galicyi.“

We Lwowie, dnia 5. marca 1907.

Wnioskodawca:

**Kazimierz Lubomirski w. r.**

*Stadnicki, Męciński, Wł. Jaworski, Brunicki, Struszkiewicz, Wiktor Czaykowski, Jan Urbański, Białoskórski, Zdz. Włodek, Garapich, Paygert, Zdz. Skrzyński, Laskowski, Kl. Dzieduszycki, M. Urbański, Czcz.*

