

# Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

## galicyjskiego Sejmu krajowego.

### 27. posiedzenie 3. sesji 2. peryodu Sejmu galicyjskiego

z d. 28. października 1869.

---

**Treść.** Odczytanie protokołu z 26. posiedzenia. — Spis nowych petycyj. — Interpelacya p. Andreja Sapruki o stan sprawy serwitutowej w Wielkich Mostach. — Drugie czytanie i uchwała preliminarza funduszków indemnizacyjnych na rok 1870. — Drugie czytanie zamknięcia rachunków funduszu krajowego za rok 1868. i uchwalenie **absolutoryum dla Wydziału krajowego.** — Drugie czytanie wniosku posła Sanguszki względem **obniżenia taryf na kolejach galicyjskich** i uchwała dotyczących wniosków komisji. — Sprawozdanie komisji konstytucyjnej o petycyach domagających się zaprowadzenia sądów pokoju. — Rozwiązanie komisji kolejowej. — Porządek dzienny następnego posiedzenia.

---

Początek posiedzenia o godzinie 10. minut 50. z rana.

Posłów obecnych 112.

Przewodniczący: Marszałek krajowy JO. książę Leon Sapieha.

Sekretarze: St. hr. Tarnowski, ks. Barewicz, p. Zborowski, p. Szujski.

Ze strony Rządu: c. k. radca Namiestnictwa p. Pauli.

Marszałek. Ponieważ jest dostateczna liczba pp. posłów obecnych, przeto posiedzenie otwieram. P. sekretarz odczyta protokół wczorajszego posiedzenia.

Sekretarz p. Szujski (czyta protokół z 26. posiedzenia).

Marszałek (po przeczytaniu). Co do protokołu nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Ponieważ nikt głosu nie żąda, przeto protokół uważam za przyjęty. Jest spis nowych petycyj. P. sekretarz zechce go odczytać.

Sekretarz p. Szujski (czyta):

Dalszy ciąg petycyj wniesionych do Sejmu do d. 28. października 1869.:

335. Rada gminy Grodzisko dolne, przez p. Ławrowskiego, oskarża naczelnika gminy Wojciecha Szpilę o przeniewierzenie majątku gminnego.

336. Hickel Amand, były mandataryusz i inspektor domu roboczego w Wiśniczu przez posła Wężyka, o przedłożenie Cesarzowi jego prośby względem udzielenia mu pensyi emerytalnej.

337. Gmina Szczepanów, przez p. ks. Pawlikowa, o nadanie jej prawa prezentowania księży na prebendy.

338. Gmina Szczepanów, przez p. ks. Pawlikowa, o zniesienie ustawy drogowej z dnia 15. grudnia 1867.
339. Gmina Szczepanów, przez p. ks. Pawlikowa, o równouprawnienie języka ruskiego.
340. Gmina Szczepanów, przez p. ks. Pawlikowa, o zniesienie prawa propinacyi.
341. Gmina Litwinów, przez p. ks. Pawlikowa, o nadanie jej prawa prezentowania plebanów.
342. Gmina Litwinów, przez p. ks. Pawlikowa, o zniesienie prawa propinacyi.
343. Gmina Litwinów, przez p. ks. Pawlikowa, o zniesienie prawa drogowego z dnia 15. grudnia 1867.
344. Gmina Litwinów, przez p. ks. Pawlikowa, o równouprawnienie języka ruskiego.
345. Gmina Telacze, przez p. ks. Pawlikowa, o nadanie jej prawa prezentowania księży na prebendy.
346. Gmina Telacze, przez p. ks. Pawlikowa, o zniesienie prawa drogowego z dnia 15. grudnia 1867.
347. Gmina Telacze, przez p. ks. Pawlikowa, o równouprawnienie języka ruskiego.
348. Gmina Telacze, przez p. ks. Pawlikowa, o wypłacenie należności za robociznę na drodze Tarnopol - Brzeżany.
349. Gmina Telacze, przez p. ks. Pawlikowa, o zniesienie prawa propinacyi.
350. Gmina Talacze, przez p. ks. Pawlikowa, w sprawie odebrania od p. Cywińskiego pieniędzy konkurencyjnych na naprawę cerkwi.

Marszałek. Przystąpimy do porządku dziennego. Na pierwszym miejscu jest sprawozdanie komisji budżetowej o preliminarzach funduszy indemnizacyjnych Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1870. Sprawozdawca p. Koczyndyk.

Sprawozdawca p. Koczyndyk. Muszę zwrócić uwagę Wysokiej Izby, na pomyłki druku w sprawozdaniu, i tak proszę poprawić na drugiej stronie z góry: „Odsetki na zwłokę,

„32,928,“ a nie „32,978.“ Dalej na dole, zamiast „zastosowania“ czytaj „zestawienia“. Na końcu „w kwocie 50 cnt.“ czytaj „w kwocie 51 cnt.“ To są wszystkie pomyłki. (Czyta sprawozdanie — patrz aleg. LVI).

Marszałek (po przeczytaniu). Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda?

P. Haller. Proszę o głos.

Marszałek. P. Haller ma głos.

P. Haller. Sumaryczny preliminarz funduszu indemnizacyjnego został zbyt późno rozdaany, żeby można się było dokładnie nad nim zastanowić. Wszelako uderzyły mnie niektóre cyfry nawet przy pobieżnem rozpatrzeniu. I tak na stronie 6tej wykazano dodatki dla Galicyi wschodniej za rok 1868. w sumie 2,077.046, na rok 1870. zaś 2,095.880 złr. z powodu że teraz mają u nas być pobierane dodatki do podatku dochodowego kolei żelaznych. Podobnie policzono te dodatki od kolei przy funduszu indemnizacyjnym Galicyi zachodniej, nie uwzględniono zaś tych dodatków przy funduszu indemnizacyjnym Wielkiego Księstwa Krakowskiego w sumie dodatku preliminowanego na rok 1870., która jest taka sama jak w roku 1868. W preliminarzu pominięto fruktyfikację funduszy, pomimo że powinny mieć miejsce.

Jednak są to rzeczy, których teraz trudno rozbierać, bo krótkość czasu nie pozwoliła zebrać potrzebnych danych. Ograniczę się więc tylko na zwróceniu uwagi Wysokiej Izby na preliminarz funduszy Wielkiego Księstwa Krakowskiego.

Komisya wnosi, jak w całym kraju 51 cnt. dodatku, tak również i w Wielkim Księstwie Krakowskim. Wiadomą jest rzeczą, że Wielkie Księstwo Krakowskie płaci bez porównania większe podatki niż reszta kraju.

Dlatego też w preliminarzu wykazano, że fundusz, jaki się z 51 cnt. dodatku uzyska, w Galicyi nie wystarczy, w Krakowskim zaś nie tylko że wystarczy, ale nawet nadwyżka pozostanie, pomimo że na Wielkie Księstwo Krakowskie nie zostało wrachowane nic z dodatków kolejowych.

Bardzoby piękną rzeczą było, gdyby można uzbierać kapitał, któryby zapewniał wypłatę ku-

ponówi wylosowanych obligacji, jednakże zdaje mi się, iż opadatkowani woleliby mniej płacić, niż kapitalizować. Dlatego stawiam wniosek następującej treści, zamiast tego co wnosi komisya, aby było powiedzianem (czyta): „Dodatek krajowy do podatku na rzecz funduszu indemnizacyjnego ustanawia się na rok 1870. dla Galicyi wschodniej i zachodniej 51 cent., a dla Wielkiego Księstwa Krakowskiego 46 cent. od jednego zlr. podatków stałych, bez wojennego i nadzwyczajnego.“

Fundusz indemnizacyjny Krakowski zupełnie jest oddzielny, oddzielnie administrowany, osobne jest losowanie. Zdaje mi się więc, że tu jednostajność nie jest koniecznie potrzebna.

Można bardzo dobrze ustanowić inny dodatek tutaj, a inny tam, dla manipulacji rachunkowej zadnej różnicy nie będzie, a dla kontrybuentów będzie to wielkiem ulżeniem, jeżeli będą płacili o 5 cent. mniej od jednego reńskiego. Podług preliminarza wynosi podatek w Wielkiem Księstwie Krakowskiem 333.658 zlr., jeden procent wynosi zatem 333 zlr. 65 cent., 5 procentów 1.668 zlr. 25 cent., a że w preliminarzu wykazana jest nadwyżka 16.950 zlr., więc zostanie jeszcze dwieście kilkadziesiąt guldenów nadwyżki.

Marszałek. Podam ten wniosek do porparcia.

Sekretarz Zborowski (czyta wniosek p. Hallera).

Marszałek. Kto popiera ten wniosek, zechce wstać. (Dostateczna ilość.) Jest poparty.

P. Gross. Proszę o głos.

Marszałek. P. Gross ma głos.

P. Gross. P. Haller, mówiąc o funduszu indemnizacyjnym Księstwa Krakowskiego, powiedział, że cały ten preliminarz został przedłożony tak późno, że nie można się w nim było dokładnie rozpatrzeć, a pomimo to postawił na końcu wniosek, aby cyfra dotychczasowego dodatku na rzecz funduszu indemnizacyjnego dla Księstwa Krakowskiego ustanowioną była wedle innej normy niż w innych częściach kraju naszego.

Mnie się zdaje, że ta rzecz przez rachunek p. Hallera dostatecznie udowodnioną nie jest, a

przecież jest takiej doniosłości, że my bez bliższego zastanowienia się w sposób pobieżny uchwalić jej nie powinni. P. Haller ozasadnia swój wniosek tem, że znalazł przewyżkę we funduszu indemnizacyjnym Krakowskim, jednak nie uważał równocześnie na to, że jakto sprawozdanie komisji podnosi, część pozycyji, w preliminarzu przyjętych, jest niepewną; pozycye te są dwojakiego rodzaju, pewne pozycye i pozycye prawdopodobne.

Z powodu tego trzeba się zapytać przede wszystkim, czy cyfry w tych pozycyach postawione, są wystarczające? Ja zaś sądzę, że pozycye na kwoty wyrównawcze, tudzież wykazane jako wpłaty kapitałów od obowiązanych, są w tym preliminarzu za nadto wysoko postawione.

Z powodu zatem, że cyfry jako prawdopodobne wykazane mylnemi być mogą, a zatem cały sumaryczny preliminarz funduszy indemnizacyjnych, a względnie dodatek do podatków w innych częściach kraju musiałby być zmienionym, jestem tego zdania, że my dzisiaj takiego rozróżnienia między funduszem indemnizacyjnym Krakowskim a innemi funduszami indemnizacyjnymi robić nie możemy. Jestto rzecz, jak powiedziałem, bardzo ważna. Niezaprzeczam bynajmniej, że przeglądając preliminarz funduszu krakowskiego, każdy powie: dzieć musi, iż gdyby fundusz ten był osobno traktowany, wynikłaby z tego niezawodnie większa korzyść dla powiatu krakowskiego i chrzanowskiego. Tego zaprzeczyć nie można — jednakże sądzę, że ta rzecz tak pobieżnie przy uchwałę preliminarza załatwioną być nie może.

Jeśli fundusze indemnizacyjne oddane będą w zarząd władz autonomicznych — natenczas będzie dosyć czasu zastanowić się nad tym stosunkiem funduszu indemnizacyjnego Krakowskiego do innych funduszy indemnizacyjnych kraju — dzisiaj atoli, kiedy te fundusze razem złączone i jako takie nam są przedstawione — nie wiem czy nie potrzebaby było poprzód uchwały do rozdzielania tych funduszy.

Sądzę zatem, że póki fundusze indemnizacyjne nie będą oddane w zarząd władz autonomicznych, wniosek p. Hallera jest przedwczesnym i mógłby naruszyć całe gospodarstwo dotyczących funduszy indemnizacyjnych; będę przeto głosować przeciw wnioskowi p. Hallera.

Marszałek. Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt.) Więc rozprawa zamknięta. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Koczyndyk. Komisya nie przeoczyła tego, że cyfra 176.000, która opłacaną być ma przez Wielkie Księstwo Krakowskie, jest za wysoką i wybitnie uwidoczniła tych 16.950 złr., które jako aktywum tego funduszu pozostać mają, jednakże nie mogła tego niezauważyć, że ta kwota jest prawdopodobnie prelininowaną, która pozostać może jako aktywum.

Już z tego samego pokazuje się, że nie 176.000, ale mniej, może 153.000 złr., tylko będzie potrzeba — jednakże tego nie można stanowczo powiedzieć, gdyż może być potrzeba większa i dlatego komisya nie uznała za stosowne zniżyć tę cyfrę.

Powtórę chodzi komisji o to, ażeby przy rokowaniach jakie są, z Rządem być w jedności i nie rozliczać się, nienaruszać dotychczasowego stosunku. — Nakoniec i tego pominąć nie można, że podług projektu rządowego ma nastąpić nowa repartycya podatków w krakowskim okręgu, a zatem podatki będą niższe bardzo znacznie — tak że może się z 300.000 guldénów cyfra zniżyć do 280.000, albo do 200.000 — a więc w takim wypadku nie wystarczyłby dodatek obecnie postawiony, ale trzeba by wyższego, ażeby były aktywa, inaczej byłyby pasywa.

Do dzisiaj ten fundusz jest czynny — bo nie ma najmniejszych długów.

Gdybyśmy dzisiaj przyjęli mniejszy dodatek, to kto wie czy w r. 1870 nie byłby biernym, bo, jak mówię, są to cyfry prawdopodobne. Z tego więc względu komisya musi obstawać, aby dodatek 51 ct. od 1 złr. na rok 1870. był ustanowiony a być może, że przy odbiorze funduszu krajowego inaczej będzie uregulowany. Wnoszę zatem, aby Wysoka Izba przyjęła 51 ct. od 1 złr.

P. Haller. Proszę o głos.

Marszałek. Dyskusya zamknięta.

P. Haller. Chcę zabrać głos co do formalnego traktowania.

Marszałek. P. Haller ma głos.

P. Haller. Ze względu na tę okoliczność przytoczoną przez sz. sprawozdawcę, że to mogłoby utrudniać odbiór funduszu indemnizacyjnego przez Wydział krajowy, cofam mój wniosek.

Marszałek. Wniosek p. Hallera jest cofnięty — zostaje tylko wniosek komisji. Proszę sz. sprawozdawcy odczytać wniosek komisji.

Sprawozdawca p. Koczyndyk (czyta):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Dodatek krajowy do podatków na rzecz funduszków indemnizacyjnych ustanawia się na r. 1870. w kwocie 51 ct. od 1 złr. podatków stałych, bez wojennego i nadzwyczajnych dodatków.

Marszałek. Kto się zgadza z wnioskiem komisji, zechce wstać. (Większość.) Jest przyjęty.

Teraz następuje z porządku dziennego sprawozdanie komisji budżetowej o zamknięciu rachunkowem funduszków krajowych na r. 1868. Sprawozdawca p. Koczyndyk ma głos.

Sprawozdawca p. Koczyndyk. W przedłożonym sprawozdaniu Wydziału krajowego nie paginowanem wkradły się następujące pomyłki, na które zwracam uwagę Wysokiej Izby w celu sprostowania tychże.

Na przedostatniej stronie, stan majątku zarodowego wykazującej, pominięta jest kwota wartości realności 31,140 złr. przy oddziale położnic przy szpitalu Św. Łazarza.

Na tej samej stronie przy funduszach styndyjnich opuszczona jest wartość realności 10,000 złr.

Na trzeciej stronie od końca w wykazanym „zapasie ostatecznym“ w kolumnie efektów pod nomenklaturą „zapas, znajdujący się w innych kasach“ przy szpitalu Św. Łazarza w Krakowie, powinno być nie 1,150 złr., tylko 2,150 złr.

Stan gotówki wykazany jest na tej stronie w kwocie łącznej 280,636 złr. 16½ ct., ten stan jest rzeczywisty podług dziennika kasowego.

Na czwartej jednakże stronie od początku wykazany jest stan gotówki 280,475 złr. 93½ ct., a tem samem o 160 złr. 23 ct. mniej, i to z tego powodu, że nie uwzględniono kwoty 111 złr. 23 ct.

przy funduszu podrzutków i 49 złr. przy funduszu stypendyjnym wykazanej w zapasie gotówki na 3ciej stronie od końca.

Tem samem prostuje się zapas ostateczny tych specjalnych funduszków pod nr. 5—15.

Z tego samego powodu nie zgadza się kwota przy funduszu policyjnym 14,180 złr., podana na czwartej stronie od początku, z wykazem specjalnym tego funduszu pod nr. 10., gdzie stoi 14,280 złr., a to dla tego, że w gotówce było rzeczywiście 14,180 złr., zaś 100 złr. w efektach.

Na piątej stronie od początku „D. zaległości czynne i bierne,“ zamiast „stan zaległości wynosił na początku“, powinno być „na końcu“, a dalej zamiast „z końcem“, powinno być „z początkiem.“

To są różnice, których zresztą uniknąć nie można przy drukowaniu tak obszernych sprawozdań.

Co do administracyi nie miała komisya nie do sprostowania.

Odczytam całe sprawozdanie (czyta sprawozdanie. — Patrz aleg. LVII.)

Marszałek. Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, poddam wniosek komisji pod głosowanie. Proszę go odczytać.

Sprawozdawca p. Koczyndyk (czyta powtórnie wniosek komisji).

Marszałek. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce wstać. (Większość.) Wniosek komisji przyjęty.

Jest tu interpelacya do p. komisarza rządowego.

Sekretarz ks. Barewicz (czyta): Interpelacya do h. prawytelstwowo komisarja!

Mezy hromadoju Welykych Mostiw, starostwa żółkiwskiego, a dworom toczyt sia od kilkoich lit sprawa serwitutowa o dereworosty na siożatiach hromadzkich, i mynuło wże try roky od poslidnoi komisiji.

Poneże do nynisznoho dnia, mymo mnoho kratnych proszenij, iz kotorych poslidnoje dnia 17. czerweia s. r. do c. k. Namistnyczestwa podano, żadnoho okonczatelnoho riszenja ne počuczyla, pozwolaju sobi woprosyty h. prawytelstwowo komysarja, dla jakoi pryeczyny sprawa ta serwitutowa, na ktoroj skorom rozriszenju hromadi mnoho zależył, do sych por ne zistala rozriszenoju.

Lwiw dnia 28. Oktowrija 1869.

Andrej Sapruka.

Iszczuk. — Sycz. — Ławrynowicz. — Pyłypow. — Kernyczynj. — Naumowycz. — Krasycykj. — Ozarkewycz. — Dziubatyj. — Makowycz. — Zyńczak. — Bodnar. — Huszałewycz. — Marcin Stupezy. — Kulik. — Michał Włochowicz. — Halik. — Bazylewicz. — Woluy. — Laskorz. — Wiśniowski Jan. — Stuglik. — Gulak. — Puskarcz. — Nalepa. — Barszcz. — Papczuk. — Cichorz.

P. komisarz rządowy. Na tuju interpelacyju budu mał czest' widpowysty na odnem z najblyższych zasidanij Wys. Sojma.

Marszałek. Następuje sprawozdanie komisji sejmowej w przedmiocie uregulowania i obniżenia opłat od przewozu towarów drogami żelaznymi. Sprawozdawca p. Chrzanowski.

P. ks. Konstanty Czartoryski. Prosimy uwolnić sprawozdawcę od czytania sprawozdania drukowanego. — (Patrz aleg. LVIII.)

Marszałek. Jeżeli nikt nie sprzeciwi się temu, to p. sprawozdawca będzie uwolnionym od czytania sprawozdania. (Nikt się nie sprzeciwia.)

P. Chrzanowski. Przedstawię więc tylko ustnie w skróceniu całą sprawę. Wysoki Sejm przekazał w październiku r. b. komisji naszej wniosek ks. Sanguszki, żądający, aby Wydział krajowy z polecenia Sejmu wypracował memoryał i przedstawienie do Ministeryum handlu, przedkładając mu konieczność, aby taryfy przewozu na kolei „Karola Ludwika“ były przynajmniej zrównane z taryfami dróg żelaznych węgierskich.

Obok tego przekazał Wysoki Sejm komisji naszej kilkanaście petycyj, tyczących się tego samego przedmiotu, żądających obniżenia i uregulowania

wania taryf kolejowych, i polecił ich roztrząśnienie i przedłożenie odpowiednich wniosków. — Komisya w skutek tego polecenia musiała badać całą sprawę uregulowania i obniżenia taryf przewozu na drogach żelaznych i dzisiejsze położenie tej sprawy, i przyszła do przekonania, a jeżeli przedstawię całą rzecz, to mniemam, że i Sejm jej w tym względzie słuszność przyzna, że wniosek ks. Sanguszkii przekazany jej, nie doprowadziłby do celu pożądanego, to jest do skutecznego obniżenia, uregulowania i ujednostajnienia o ile możności taryf kolejowych. Przeto komisya przedkłada Sejmowi inne wnioski do uchwał, które mogą, według zdania komisji, wprowadzić całą tę sprawę na drogę jedynie skutecznego i radykalnego jej załatwienia, a są odpowiednie teraźniejszemu jej położeniu. — Położenie to jest następujące: Udowodnionem jest dokładnie, bo udowodnionem liczbami ze ścisłością matematyczną, że najwyższe taryfy przewozowe w Europie są na kolejach żelaznych w Państwie austriackiem; z pomiędzy wszystkich kolei w Państwie austriackiem, najwyższe opłaty od przewozu pobierane są na kolejach galicyjskich. Z tego powodu przedkładano już od kilkunastu lat przedstawienia, petycje, memoryały do Rządu, do Rady Państwa, do naszego Sejmu.

Te przedstawienia i memoryały, wnoszone przez Izby handlowe, Towarzystwa rolnicze i osoby prywatne, udowodniły najzupełniej, że taryfy kolejowe w Austrii, źle i ze szkodą handlu krajowego ułożone, a mianowicie na drogach żelaznych galicyjskich, są bardzo wysokie; że tamują rozwój handlowy a w następstwie wzrost produkcji; że trwanie takiego stanu sprzeczne jest z potrzebami rolnictwa i przemysłu, i sprzeciwia się dobru publicznemu.

Rzecz więc ta jest udowodniona, mimo tego stan ten trwa do dziś dnia.

Dzisiaj więc zbyteczne prawie jest dowodzenie rzeczy dokładnie udowodnionej, a przynajmniej nie pomogą same przedstawienia, że jest źle; należy raczej starać się o skuteczne środki zaradzenia złemu. Lecz zanim przedstawię skuteczne środki zaradzenia radykalnie złemu, środki wysnute z natury sprawy i użyte wszędzie, gdzie temu złemu stanowczo zaradzono, wskażę tu kilka tylko przykładów, jasno jednak okazujących, jak wysokie i źle ukłasyfikowane są opłaty przewozowe na ko-

lejach w całej Austrii, a przede wszystkim w Galicyi, tak że wysokość tych taryf sprawiła, iż koleje u nas nie osiągnęły celu, dla którego były zbudowane. Np. na kolei Karola Ludwika kosztuje przewóz cłowego cetnara zboża na milę, podług dzisiejszej obniżonej już taryfy, 1.56 centa w srebrze, a licząc ażo 20%, kosztuje w banknotach  $1^{87/100}$  centa; na kolei północnej, która ma jeszcze najwyższe taryfy w Austrii, opłata od przewozu cetnara zboża na milę wynosi półtora centa w papierach, a na tak zwanej kolei „Państwowej“ (Staatsbahn), prowadzącej z Pesztu do Gänsendorf pod Wiedeń, 1.03 centa. Mimo tego taryfa na kolei „państwowej“ jest jeszcze o wiele wyższą jak opłaty od przewozu na drogach żelaznych pruskich i belgijskich, gdzie przewóz cetnara na milę kosztuje pół centa.

Porównajmy opłaty od przewozu osób: na kolejach austriackich przeciętnie w r. zeszłym przewóz osoby 2gą klasą na milę wynosił 32 ct., na kolejach pruskich 22 ct., na belgijskich 12 ct.; 3cią klasą na austriackich 21 ct., na pruskich 15 ct., na belgijskich 8 ct.

Wysokość opłat od przewozu na drogach żelaznych galicyjskich i w ogóle wszystkich austriackich wykazuje w uderzający sposób porównanie tych opłat z kosztem przewozu towarów na osi drogami bitymi.

Od przewozu koleją „Karola Ludwika“ wedle towarów mających stosunkowo do ciężaru małą wartość, np. od machin rolniczych opłaca się  $4\frac{1}{2}$  ct. (bo 4.68 centa) od cetnara cłowego na milę, na kolei „Karola Ludwika“ a na „Północnej“ blisko 4 centy, bo 3.00 centa.

Tymczasem ze statystycznych wykazów okazuje się, iż opłata od przewozu towarów na osi drogami bitymi, wynosi przeciętnie 2, najwięcej 3 centy od cetnara na milę. Póź więc budowano koleje żelazne, dla czego Państwo przyczyniło się do ich zbudowania, zaciągając ciężkie nawet na skarb publiczny obowiązki, i oddano im w skutek tej pomocy i w skutek różnych przywilejów monopol transportu, kiedy przewóz na osi po zwykłych drogach jest tańszy w wielu razach niż przewóz drogami żelaznymi galicyjskimi.

Jeżeli Państwo przyczyniło się znacznie do zbudowania dróg żelaznych, ciężkie nawet zacią-

gając na skarb publiczny obowiązki, już to przez poręczenie procentu od kapitału, wydanego na zbudowanie kolei, już to przez uwolnienie przedsiębiorstw tych od podatku, uczyniło to jedynie, zważając na cel dróg żelaznych, które miały ułatwić i uczynić tańszym przewóz towarów i osób, rozwinięciem ruchu handlowy, podnieść w skutek tego produkcję rolniczą i przemysłową i ułatwiać wszelkie stosunki między ludami, wpłynąć korzystnie na rozwój bogactwa narodowego.

Mając ten cel dróg żelaznych na oku, współdziałało Państwo w sposób wyżej wskazany w zbudowaniu kolei żelaznych, a w następstwie zobowiązań z tego powodu zaciągniętych opłacał i opłaca do dzisiaj skarb publiczny, z funduszy składanych przez ogół podatujących, znaczne sumy założycielom dróg żelaznych, gdy dochód z tych kolei nie dorównywa poręczonemu procentowi. I tak Towarzystwu kolei „Rudolfa“, w skutek poręczenia procentu, dopłaca skarb publiczny teraz jeszcze do 800.000 zfr. rocznie, a Towarzystwu kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej od 700.000 do miliona zfr. rocznie.

Gdy Państwo przyjęło i spona kosztom ogółu podatujących tak ciężkie obowiązki, ma także Państwo i kraj nasz, który do skarbu publicznego znaczne sumy wnosi, prawo i obowiązek starać się, aby koleje żelazne spełniły cel, dla którego były zbudowane, a przynajmniej dla którego skarb publiczny do ich zbudowania się przyczynił.

Właściwie Sejm, reprezentant kraju, ma prawo obowiązek przedsięwziąć sam kroki, jakie do jego zakresu działania należą, już to upomnieć się u Rządu, aby tenże spełnił, co do niego należy.

Pod naciskiem wszechstronnych skarg i przedstawień o wysokości taryf kolejowych, Rząd utworzył w 1864 r. przy Ministerstwie handlu oddzielną komisję taryfową, która rozważała, w jaki sposób powinny być obniżone i uregulowane taryfy. Wszystkie Izby handlowe i Towarzystwa rolnicze nadesłały tej komisji wiele memoriałów, wykazów i obrachowań. Komisja zebrała w ten sposób bogaty zasób materiałów, wykazujących wszechstronnie: 1. że taryfy przewozu na wszystkich drogach żelaznych w Austrii, a szczególnie w Galicyi, są bardzo wygórowane, źle ułożone i jak najrozmaiciej ukłasyfikowane; 2. że ta ich wysokość, źle ułożenie i najróżnorodniejsze ukłasy-

fikowanie krępują ruch handlowy, tamują rozwój przemysłu i rolnictwa; 3) w jaki sposób powinny być opłaty od przewozu na drogach żelaznych obniżone i uregulowane. Komisji tej, powtarzam, znany był już cały rozmiar złego, i wiedziała jak należy taryfy poprawić. Na zasadzie tych wiadomości rozpoczęła układy z zarządami dróg żelaznych o obniżenie i uregulowanie taryf kolejowych.

Układy te jednak „nie doprowadziły do pomyślnego rezultatu i wszystko pozostało po dawnemu“ — jakto przyznał sam pan Minister handlu wobec Izby deputowanych na posiedzeniu 6go maja 1868. r. Już podczas trwania komisji w 1865. r. Rząd przyszedł do przekonania, że dopóki ustawa nie da podstawy do układów z zarządami dróg żelaznych o uregulowanie i obniżenie taryf kolejowych, i nie zapewni skutku tym układom, dopóki ustawa nie użyczy Rządowi środków przymusowego obniżenia i uregulowania taryf, dając mu sposób wynagrodzenia właścicieli dróg żelaznych, gdyby przez obniżenie wyłącznie opłat od przewozu szkodę ponieśli, dopóty wszelkie układy z zarządami kolei będą bezowocne.

Mimo takiego uznania w teoryi, do którego Rząd doszedł już w r. 1865., nie przedsięwziął on przez lat trzy żadnego stosownego kroku. Dopiero 6. maja w 1868. r. przedłożył Izbie deputowanych projekt ustawy, której potrzebę przed 3ma laty uznał. Ten projekt przedłożył nawet dopiero na wezwanie Izby, która 20. kwietnia 1868. uchwaliła rezolucję, aby Rząd w ciągu jeszcze bieżącej sesji przedłożył Radzie Państwa projekt ustawy do obniżenia i jednostajnego, o ile możności, uregulowania taryf przewozowych na drogach żelaznych. Rząd uczynił zadość temu wezwaniu, i 6. maja 1868. wniósł projekt ustawy do Izby deputowanych. Minister handlu, p. Plener, uzasadniając ten projekt, wypowiedział w imieniu Rządu, iż tenże jest przekonany najzupełniej, że taryfy kolejowe na wszystkich prawie drogach żelaznych w Austrii są bardzo wysokie, niestosownie ułożone i nader uciążliwe dla ruchu handlowego; iż Rząd uznaje, że taki stan dalej trwać nie może; że taki stan rzeczy jest niezgodny z potrzebami przemysłu i rolnictwa; że jedną z głównych zasad gospodarstwa narodowego jest obniżenie i uregulowanie taryf kolejowych, a przeprowadzenie tej zasady wymaga dobro ogółu; że jednak zasada ta nie może być w życie wprowa-

dzoną, dopóki ustawa nie da podstawy układom z zarządami kolei i nie zabezpieczy skutku tym rokowaniom; z tego więc powodu przedstawia Rząd projekt odpowiedniej ustawy.

Na podstawie tego rządowego projektu uchwaliła Izba Deputowanych 27. maja r. z. ustawę, która w głównym artykule 1. postanowiła, że względem dróg żelaznych, w których koncesjach naznaczone jest maximum taryfy, ma być taryfa ta zaraz podciągnięta rewizyi, a co do kolei, których koncesye nie ustanowiły maksymalnej taryfy, ma być takowa ustanowiona. Następne artykuły przepisują, że przy rewizyi lub ustanawianiu nowej taryfy mają być opłaty niższe, i dokładniej ukłasyfikowane; że na podstawie tych postanowień ma Rząd toczyć układy z każdą koleją, a gdyby układy dobrowolne nie doprowadziły do rezultatu z jaką drogą żelazną, oddzielna ustawa oznaczy dla niej taryfę, a w każdym razie właścicielom drogi żelaznej należeć się będzie wynagrodzenie, o ile z powodu wyłącznie obniżenia i uregulowania taryfy, zmniejszyłby się dochód z kolei.

Izba wyższa ustawę tę przyjęła 17. czerwca 1868. r., jednak z prawnymi zmianami, z których najgłówniejsza jest, że spory o wynagrodzenie kolejom rozstrzygać ma nie sąd razjemczy wyłącznie, jakto uchwaliła Izba Deputowanych, ale sąd zwyczajny lub razjemczy według wyboru zarządu kolei. Druga poprawka była mniej znaczną, tj. zamiast „wynagrodzenie słuszne,” uchwalono w Izbie wyższej „wynagrodzenie stósowne.” Te poprawki Izba Deputowanych przyjęła d. 19. czerwca 1868. Rząd zgodził się na te poprawki, bo chociaż uważał te zmiany jako mniej dobre, jednak Minister handlu w imieniu Rządu oświadczył w Izbie, że mimo tych zmian, ustawa może prowadzić do celu, w jakim Rząd jej projekt przedłożył, tj. do uregulowania i obniżenia taryf kolejowych. Minęło już 16 miesięcy, jak ta ustawa, zawierająca, nawet zdaniem Rządu, skuteczne środki uregulowania i obniżenia taryf kolejowych, uchwaloną została przez obie Izby Rady Państwa. Jednak Rząd, chociaż oświadczył, że dobro handlu, przemysłu i rolnictwa wymaga niższenia i uregulowania opłat od przewozu drogami żelaznymi; chociaż oświadczył że reforma ta dokonaną być może tylko gdy układy z dyrekcjami kolei toczyć się będą na podstawie tej ustawy, która umowom tym skutek zapewnia, — mimo tego nie przedłożył do-

tychczas ustawy uchwalonej do zatwierdzenia cesarskiego.

Zdawaćby się mogło, że ustawa uchwalona przez obie Izby Rady Państwa jest jakimś nadzwyczajnym środkiem. Tymczasem ten środek został użyty we wszystkich krajach, w których przeprowadzono obniżenie i uregulowanie taryf, a nawet był tam energiczniej i radykalnej zastosowany. We Francyi mocą ustawy, i to ustawy energiczniejszej, że tak powiem, która nie przeprowadzała reformy drogą układów z zarządami dróg żelaznych, ale wprost naznaczała taryfę, wykonano nie tylko obniżenia taryf kolejowych, ale także unifikację taryf, tj. jednostajne ich uregulowanie. W Prusach również za pośrednictwem ustawy zaprowadzono obniżenie i uregulowanie opłat na drogach żelaznych.

W Związku północno-niemieckim ustawa zasadnicza w rozdziale VII. §. 48. daje Rządowi nadzór i wpływ na taryfy kolejowe.

Przeto starałem się przedstawić, że droga ustawodawcza, a właściwie wydanie ustawy zapewniającej skutek układom z zarządami kolei, to jedynie skuteczna i wszędzie używana droga przeprowadzenia ważnej reformy obniżenia i jednostajniejszego uregulowania taryf przewozowych na kolejach żelaznych. Podawanie memoriałów i przedstawień, że opłaty od przewozu drogami żelaznymi galicyjskimi są wysokie, uciążliwe itd. jest już dzisiaj zbyt częste, bo złe to wszyscy znają. Należy natomiast oświadczyć, iż dobro kraju wymaga, aby radykalny środek zaradzenia złemu był użyty, a środkiem takim jest ogłoszenie wspomnianej ustawy.

Nie należy się obawiać, aby przeprowadzenie tej reformy drogą wyżej wskazaną, tj. mocą ustawy, polecającej, aby wynagrodzone zostały straty jakoby właściciele dróg żelaznych ponieśli w skutek niższenia taryf — naraziło skarb publiczny na znaczne, a nawet na najmniejsze ofiary. Tak teoria ekonomii politycznej, jak doświadczenia dowodzą, że na wszystkich kolejach, na których zaprowadzono niższe taryfy, uregulowano je słusznie i odpowiednio dla dobra handlu, dochód z dróg żelaznych się zwiększył. Mam tu wykazy przedstawiające, że dochody z dróg żelaznych, na których są dzisiaj najniższe opłaty, jak na górno-szląskiej,

dolno-szląskiej, kolońsko-akwisgrańskiej, zwiększały się dochody w miarę zniżania taryf.

Wnosićby złąd można, że własny interes właścicieli dróg żelaznych powinien być dostatecznym do zmaglenia ich, aby zniżyli opłaty od przewozu. Tak by być powinno, gdyby wszyscy dobrze swój własny interes widzieli, a nadto gdyby ruch na jednych drogach żelaznych nie zależał od ruchu na drugich. Co do pierwszego, przypominam, że wiele biurokratycznych zarządów dróg żelaznych jest w tym samym błędzie pod względem taryf przewozu, w jakim przez długie lata był biurokratyczny Rząd co do opłat pocztowych. Wiadomem było z doświadczenia wielu krajów, że zniżenie opłaty od listów powiększa dochód z poczt, a mimoto ileż to lat upłynęło, od czasu gdy przykład Anglii powinien był wskazać to Rządowi austriackiemu, aż do chwili, w której dopiero za Ministerstwa Belkrediego minister Larisch zaprowadził niższe porto od listów i zwiększył przez to dochód z poczt? Dzisiaj wiadomo, że zaprowadzenie niższych opłat od przesyłki telegramów zwiększa dochód z linii telegraficznych, czego dowodem jest Szwajcaryja i Ameryka, a mimoto u nas nie zmniejszono opłat od telegramów, zapoznając korzyść własną.

Co do drugiego zważać należy, że jedna kolej ma związek z drugą, że zniżenie opłat na jednej kolei może jeszcze nie powiększyć odpowiednio ruchu, jeżeli nie zniży opłat także druga kolej, z której lub na którą przewożone są towary i osoby z tej drogi żelaznej, która taryfę zniżyła.

Tem potrzebniejszą przeto jest ustawa, na mocy której Rząd toczyłby układy z zarządami wszystkich dróg żelaznych o zniżenie i uregulowanie taryf.

Jednym z tytułów prawnych, upoważniających Państwo do interwencji w tej sprawie obniżenia taryf, jest i to, że Państwo poręczyszny procent od kapitału wyznaczonego na zbudowanie kolei żelaznej, musi dopłacać wielkie sumy, jeżeli dochód z kolei nie dorównywa poręczonemu procentowi. Jeżeli zaś zostaną zniżone i dobrze uregulowane taryfy przewozowe, zwiększy się dochód z drogi żelaznej, i skarb publiczny nie będzie zmuszony płać znacznych sum właścicielom kolei.

Te towarzystwa dróg żelaznych, z których dochód nie wyrównywa poręczonemu procentowi, nie mają nawet interesu starać się, aby przez zniżenie i lepsze ułożenie taryf powiększył się dochód; bo mają zapewnienie, że jeżeli dochód z kolei nie będzie odpowiedni, Rząd musi im dopłacać.

Ale Rząd, który dopłaca ze skarbu publicznego, ma tem większy obowiązek starać się, aby w skutek obniżenia i uregulowania taryf, zwiększył się ruch na kolei, a w następstwie z niej dochód.

Całe przedstawione tu położenie sprawy obniżenia i uregulowania opłat od przewozu na drogach żelaznych wskazało komisji sejmowej: że jedyną, a we wszystkich krajach użytą drogą skutecznego obniżenia i uregulowania taryf kolejowych, tak ważnego dla dobra kraju naszego, jest wydanie ustawy, czy to tej, która Rada Państwa uchwaliła 17. i 19. czerwca 1868. r., która zmagla zarządy dróg żelaznych do układów w tej mierze, zapewnia skutek tym układom, daje Rządowi środki zabezpieczenia praw właścicieli kolei, a nie tylko skarbu publicznego nie może obciążyć nowymi ciężarami, lecz uwolni go od ponoszonych teraz, — czy to innej ustawy. Ze jak tylko ustawa taka przyjdzie do skutku, powinna być zaraz zastosowaną do kolei galicyjskich, bo tego obowiązek Rządu, i dobro kraju naszego, i dobro skarbu publicznego wymaga, przeto z tych powodów komisya wnosi (czyta):

„Wysoki Sejm raczy powziąć następujące uchwały:

1. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem oświadcza, że dobro i pomyślność tego kraju wymaga, aby jak najrychlej przyszła 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 producyi i z dobrem ogółu opłat od przewozu drogami żelaznymi „Karola Ludwika,“ „lwowsko-czerniowiecką“ i „północną.“

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

Jeżeli te uchwały zostaną przez Wysoką Izbę przyjęte, to komisya uważa, że przez to załatwionemi będą także petycje, które zostały jej przydzielone w tym przedmiocie, jakoto: petycje komitetu towarzystwa gospodarskiego, rad powiatowych: samborskiej, nowosandeckiej, dąbrowskiej, zółkiewskiej, chrzanowskiej, kosowskiej, turczańskiej, mościskiej, tudzież oddziału gospodarskiego buczacko - czortkowsko - zaleszczyckiego; załatwione także przez te uchwały byłyby petycje dzisiaj komisji przydzielone rady miasta Lwowa, oraz rady powiatowej lwowskiej.

Co się tyczy innych dwóch petycyj, to jest wydziału rady powiatowej łańcuckiej i wydziału rady powiatowej gródeckiej, to dotyczą wprowadzie dróg żelaznych, lecz są całkiem odmiennie treści od przedmiotu, który nas teraz zajmuje, albowiem wydziały te upraszają, aby towarzystwo kolei „Karola Ludwika“ płaciło dodatek do podatku, uchwalony przez radę powiatową. Otóż wnoszę, ażeby cały ten drugi przedmiot całkiem oddzielnie od sprawy obniżenia taryf roztrząsany był przez Sejm po ukończeniu sprawy taryfowej.

Marszałek. Przystąpimy do rozprawy ogólnej. Rozprawa ogólna otwarta.

P. Kamiński. Proszę o głos.

Marszałek. P. Kamiński ma głos.

P. Kamiński. Wszędzie, gdzie Rząd zabrał się do uregulowania i obniżenia taryf kolejowych, wszędzie ten sam trafiał się wypadek, że ci panowie, którzy dzierżyli w ręku zarząd kolei, i którzy Rząd považzył się zniewalać do znizenia taryf kolejowych, zaraz z namaszczeniem Jeremiasza, ze smutnem obliczem odpowiadają proroczno, że „ani jedna szyna kolejowa nie stanie więcej na waszym terytoryum,“ że „cofnieemy nasze kapitały od kraju, który nawet nie pozwala nam spokojnie pożywać 25% dochodu!“ Wszelako pomimo tych groźb i zapewnień widzimy, że cała Europa po wszystkich kończynach pokrywa się sieciami kolei, i ci sami Geldhabowie, którzy z takim namaszczeniem odpierali wszelkie obniżenia taryf

kolejowych, znów dają pieniądze na budowanie kolei. Stosuje się to szczególnie do naszych kolei; istotnie zdawałoby się, jak gdyby ten Rząd uważał posiadanie tej prowincyi jako tymczasowe i prowizoryczne i dozwalał eksploataowanie tego kraju, nie podnosząc wcale jego sił. Ocenienie to, które podniosłem, znajduje się w tych samych słowach w jednym z poważnych pism wiedeńskich, w czasopiśmie „Reform,“ wydawanem przez Schuzelkę, który powiada: „Rozpatrując się w tej sprawie, że taryfy kolejowe były we wszystkich krajach przedmiotem słusznych zażaleń, widzimy, że pod tym względem najwięcej cierpi Galicya i Bukowina, któreto kraje od dawna za czasów absolutnych i sławionej epoki postępu i wolności, używały tego nienawistnego przywileju, iż pod względem ekonomiczno-społecznym są zaniedbywane i bezsumiennie wyzyskiwane. Otóż rozpatrując się w tych stosunkach, nasuwa się mimowolnie myśl, że posiadanie ich uważanem bywa jako tymczasowe i prowizoryczne, na których podniesienie jak najmniej wydawać należy, a które, jak długo się da, wyzyskiwać trzeba.“ Istotnie rozpatrując się w tych stosunkach, jak zarząd kolei wyzyskuje kraj, musi się przyjść do tego przekonania, że więcej mu zależy na wyzyskaniu kraju, niż na jego podniesieniu. Istotnie dopiero przed chwilą, pod presją różnych przedstawień Izb handlowych, zgromadzeń i deputacyj, zarząd zerwał się do wielkiego czynu,—do obniżenia taryfy.

Zarząd kolei Karola Ludwika, który miał taryfę na zboże od cetnara i mili jeden cent i 95 setnych, ze współczucia swego dla ruchu handlowego w kraju zniżył na jeden cent i 65 setnych, ale zato podniósł o 20 procentów ażjo i z tejsze taryfy wyłączył wszelkie nasiona olejne. Dziś znów porównajmy taryfę związkową z d. 1. maja 1868., między Katowicami, Głewicą, Wrocławiem i Szczecinem a koleją czernowiecką zawartą, która gwarantuje 7½ procentu, w stosunku do kolei Karola Ludwika, która daje 5½, to przekonamy się, że czernowiecka mimo tego, że ciągle jest w niedoborze, zniża taryfy w handlu związkowym z tymi miejscami, które wyliczyłem, a z Wrocławiem, Szczecinem i Katowicami, zniżyła taryfę aż do jednego centa od mili i cetnara, gdy przeciwnie zarząd kolei Karola Ludwika zniżył na jeden cent i 65 setnych, ale podwyższył zarazem dopłatę ażjo na 20%; gdy kolej czernowiecka może się ostać jednym

centem, kolej Karola Ludwika, która jest niejako dopełnieniem tej kolei, nie mogła się zaspokoić 1 cent. tylko, i dodała  $\frac{2}{10}$  czyli  $\frac{20}{100}$  — to jest w zewnętrznym handlu. — W handlu wewnętrznym jest taka sama anomalia: Kolej czerniowiecka kontentuje się od zboża 1 centem od wagi i mili, i miałyby  $\frac{2}{10}$  czyli  $\frac{20}{100}$  przeciwnie kolej Karola Ludwika tem się nie kontentuje w handlu wewnętrznym i każe płać  $1\frac{65}{100}$ , tj. o 36 cent. więcej — owoż młyny parowe w Podgórzu i Krakowie daleko gorzej stoją przy tej taryfie, aniżeli młyny o kilku mil odległe, jak np. młyn w Mysłowicach, gdyż dla tego handlu wewnętrznego kolej czerniowiecka pobiera tylko 1 cent., kolej Karola Ludwika  $1\frac{2}{10}$  cent. — a zatem dlatego, że na kolei czerniowieckiej po  $1\frac{2}{10}$  a na kolei Karola Ludwika po  $1\frac{65}{100}$  postanowiono, nie mogą konkurować nasze młyny z młynami oddalonymi od tych kolei. — To samo dzieje się ze spirytusem. — Otóż Izba handlowa wiedeńska, którą nie można posądzać o tak wielką zyczliwość dla nas — ale w interesie własnym niedawno na zgromadzeniu swoim wykazała to, bo wywóz spirytusu w Wiedniu wynosił około sto tysięcy cetnarów, za które dwa do pół-trzecia miliona guld. wypada i którego najwięcej dostarczała Galicya. — Dzisiaj ma Banat odbył, z którego spirytus wywożą statkami na adryatyckie i śródziemne morze. — U nas jest wysoka taryfa na spirytus i jest rzeczą niepodobną, ażeby konkurencya się utrzymała. Oto są taryfy kolei węgierskiej, które ułatwiają konkurencyę: Nadcisańska każe płać od spirytusu od jednej beczki  $1\frac{65}{100}$  w banknotach bez azio, kolej państwowa  $1\frac{65}{100}$  bez azio, kolej południowa  $1\frac{8}{10}$  w srebrze itd.; teraz porównajmy naszą kolej Karola Ludwika; ta każe płać do 25 mil  $1\frac{75}{100}$  cent., zwyż 25 mil  $1\frac{65}{100}$  cent. tak dalece, że gdy weźmiemy za przykład — z Temeszwaru do Wiednia 77 mil, na taką samą odległość z Rzeszowa do Wiednia, co będzie także tyle mil, ma się płać o 55 cent. więcej od spirytusu jak w Węgrzech. Zdawałoby się, że nie ma ratunku żeby z tych stosunków anormalnych wyjść, ale na pociechę mają mam pod ręką właśnie rocznik i statut kolei Karola Ludwika. Te budzą we mnie wielką nadzieję, bo w art. 32. statutu czytamy, że kierownictwo zarządu złożone jest z ośmiastu członków, z których piętnastu jest krajowców. Więc krajowcy przeważnie zasiadają w radzie administra-

cyjnej. A co do rady administracyjnej, jej zakres działania i władza czy w tym kierunku może co uczynić dla kraju, to §. 44. lit. f) powiada, że rada administracyjna oznacza i zmienia uależytości taryfy. Więc wielka pociecha wpływa w duszę moją, że kiedy krajowcy w przeważnej liczbie tam zasiadają, niedaremnie do ich serc patryotycznych kołatamy, że oni sami w poczuciu słuszności sprawy kraju, a nawet we własnym interesie, gdyż znizenie taryfy powiększa dochody z kolei, istotnie sami przychyliły się do obniżenia taryfy. Taka jest wskazówka istotnie, jaką podaję, bo czytam w roczniku tej samej kolei żelaznej, że w sprawozdaniu rachunkowym w r. 1867. były tak znaczne dochody, iż wydano na wynagrodzenie członków rady administracyjnej 10% od czystego dochodu, co wynosi 160,767 złr.; wówczas było 15 czy 16 członków, wypadło przeto więcej niż 10,000 złr. na jednego.

Dlatego też sędzę, że i tu ta wskazówka będzie apelem do członków rady administracyjnej, aby nas na tę pochyłą drogę pressij na Rząd nie zepchnęła, tylko aby z własnego poczucia tę sprawę na się wzięła. Jaka jest anomalia z powodu taryf na kolejach żelaznych u nas i jak dalece one uwzględniają potrzeby przewozu, przytoczę panom, że pomimo kolei żelaznej odbywały się osię przewozy, i tak: płacono ze Lwowa do Jarosławia od (1) jednego cetnara 30 cent., do Rzeszowa 45 cent., podczas gdy kolej płacono ze Lwowa do Jarosławia 62 cent. — do Rzeszowa 79 cent., przecież tym sposobem przewieziono wtenczas około 30,000 centnarów mąki z pominięciem kolei żelaznej. Otóż to, co przedstawia sprawozdanie, istotnie prowadzi do uregulowania i zupełnie zgadzam się z zapatrywaniem komisji. Ale nim słońce zejdzie, to rosa oczy wyje. Dlatego chciałbym postawić dodatek jako czwarty punkt. Zastrzegam sobie przeto przy specjalnej dyskusji wnieść dodatek jako ustęp 4. do wniosków komisji.

P. Grocholski. Proszę o głos.

Marszałek. P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski. Zabieram głos, aby odpowiedzieć na jeden, zdaniem mojem, najwazniejszy zarzut, który wprowadzie tu nie był podnoszony, ale czyniony bywa w ogóle przeciw obniżeniu taryf kolejowych.

Oto mówią, że to jest naruszeniem prawa własności, i mówią, że jeżeli nie można żądać od właściciela ziemi, aby pszenicę swoją sprzedawał po 5 złr. a nie po 6 złr., od białoskórника, aby skórę sprzedawał po 10 zamiast 15 złr., to nie można też żądać od właścicieli kolei, to jest od towarzystwa, aby pobierało od celnika nie dzisiejszą, ale niższą cełę.

W naszym kraju, zdaje mi się, że ten zarzut jest tem większej doniosłości, iż my powinniśmy szczególnie o to dbać, aby prawo własności było uszanowane, aby pojęcia mętne i tak na nie szczęście w naszym kraju jeszcze więcej się nie zmaciły. Jednak sądzę, że tu ten zarzut, jaki robiono przeciw żądaniu niżenia taryfy, jest zupełnie niesłuszny. Wprawdzie koleje są własnością towarzystwa akcyjnego, jednak, moi panowie, to jest własność zupełnie innego rodzaju. Koleje są nie własnością, ale monopolem i to monopolem czasowym; — tam gdzie dziś towarzystwo prowadzi kolej, tam nikomu więcej obok niego kolei prowadzić nie wolno, i Państwo, które dało ten przywilej, ma niezaprzeczenie prawo żądać, aby ten przywilej nie był nadużywany na szkodę tego Państwa, bo jużci Państwo reprezentuje interesa pojedynczych. Gdyby jeszcze publiczność żądała bezwzględnego obniżenia taryfy, możeby te zarzuty, że tu narusza się własność, miały pewne uzasadnienie, ale tak jak komisya wojski, to w tej myśli jej nie leży przymus bezwzględny, ale traktowanie z towarzystwami, traktowanie w tym sensie, że gdyby rzeczywiście towarzystwa miały być przezto narażone na straty, mają otrzymać za to wynagrodzenie, a my, którzy chcemy znieść propinacyę za wynagrodzeniem, zdaje mi się mamy prawo żądać także, aby za tem jakimś wynagrodzeniem, jeżeli będą jakie straty, także i taryfy zostały niżone.

Głównie dla tego zabrałem głos, bo dotąd tego tu nikt nie poruszył. Ale ponieważ już mam głos, więc mam także niemiły obowiązek, aby szanownego p. Kamińskiego, który przedemną mówił, wyprowadzić z błędu. On mówi, że 15 krajowców ma zasiadać w Radzie administracyjnej. Rzeczywiście tak jest, jednakowoż zapomniał szanowny poseł, że statut nie układano w Galicyi, ale w Wiedniu, a w Wiedniu nazwa „krajowiec“ ma zupełnie inne znaczenie, niż u nas. To mają być poddani Państwa Austriackiego. (P. Kamiń-

ski. Proszę o głos.) Krajowcy w znaczeniu, w jakim my ich rozumiemy, są w radzie administracyjnej w ogromnej mniejszości. Bo gdyby ci nasi nie byli tam w mniejszości, to my mielibyśmy różne do nich wymagania. Wymagalibyśmy najpierw lepszej administracji. Następnie mielibyśmy do nich inne znaczne wymagania, protestowalibyśmy np., jeżeli kolei Karola Ludwika podobało się zrobić dworzec dla kolei Brodzkiej pod wysokim zamkiem, i nazwać stacyę tę Podzamczem, które na świecie nie istnieje. Mybyśmy mieli powód do żądania, ażeby ci ludzie, którzy jadą ze Złoczowa do Brodów, nie byli narażeni na asfiksyowanie od wyziewów obok miejsca, gdzie odchodniki są umieszczone, albo narażeni na reumatyzm lub apoplexyę z powodu na oścież pootwieranych drzwi; mybyśmy mieli także prawo żądać, abyśmy się nie dusili i ażeby nam nie obrywano poły z tego powodu, że administracya nie chce urządzić baryery w tym miejscu, gdzie sprzedają bilety. Mybyśmy mogli dużo rzeczy żądać od tej rady administracyjnej, gdyby to ona rzeczywiście złożona była z krajowców, ale na nie szczęście nasze ta rada administracyjna z krajowców nie jest złożona.

Co do połów oberwanych, to mam właściwie pretensyę do magistratu. Mnie się zdaje, że policya miejscowa jest w ręku magistratu, i jeżeliby energicznie zmusił administracyę kolejową, toby i baryery przy kasie były i ludzieby się nie dusili.

P. Smolka. Proszę o głos.

Marszałek. P. Smolka ma głos.

P. Smolka. Ze taryfy kolejowe w ogóle a w Galicyi w szczególności są zbyt wygórowane, to o tem nikt nie wąpi i nad tem rozwozić się nie będę, gdyż to już p. Kamiński dobitnie wypowiedział, ale tu nie idzie o to, bo gdyby ich taryfa była jeszcze wyższą i niesłuszuiejszą, to w tej chwili na to nie ma rady.

Otóż p. Grocholski dotknął tu tego punktu, ostrzegając nas. Kiedy tego roku, podobno za inicjatywą p. Grossa, zebrało się grono obywateli interesowanych i radziło, coby tu począć, ażeby taryfy kolejowe niżone być mogły, to już wtedy powiedziałem, że na to nie ma rady, bo do zni-

zenia taryfy Rząd nie ma prawa. I już wtedy byłem przeciwny temu, ażeby wyprawiać do Najjaśniejszego Pana deputację, bo zdaniem mojem, powiedziałem, to nie może mieć żadnego skutku. Byłoby to samo jak gdybyśmy zanosili do Najjaśniejszego Pana zażalenie, iż u nas nie dostanie tanich i dobrych trunków. Prawo ustanawiania taryfy, czyli dziś ustanowiona taryfa — jest statutem kolei żelaznej na lat 10 zapewniona, wyraźnie na dziesięć lat, licząc od terminu, w którym ostatnia przestrzeń wybudowana została, tj. od jesieni roku 1861., zatem prawo pobierania tej taryfy służy kolei Karola Ludwika jeszcze do jesieni 1871. roku, zatem dwa lata jeszcze.

My tu uchwalimy jak najenergiczniejszą rezolucję, ale cóż tem osiągniemy? Choćby jak najenergiczniejsza rezolucja i wezwanie do Rządu, to to żadnego skutku nie odniesie, jak długo dobra wola dyrekcyi kolei żelaznej tu nam nie zaradzi.

Prawo to pobierania opłat podług taryfy raz ustanowionej, przez 10 lat jest zapewnione kolei w §. 11. statutów koncesyonowanych; powiedziano tam tak: że po upływie tych 10 lat będą taryfy regulowane. Otóż dopiero po upływie tych 10 lat, tj. w roku 1871. może być temu złemu zaradzonem, i to w ten sposób, że wtedy rzeczywiście Rząd ma niejako w ręce administrację kolei, ponieważ powiedzianem jest, że muszą być regulowane taryfy za porozumieniem się z Rządem.

Otóż Rząd może wtedy robić trudności jak największe i zdaniem mojem może po prostu powiedzieć: nie pozwalam po tych cenach przewozić tylko po niższych. Otóż wtedy będzie kolej przymuszona zniżyć te taryfy do tego stopnia, jaki Rząd będzie awazał za słuszny.

Nie miałbym nic przeciwko wnioskowi komisji, ale ja myślę, że jeżeliby żaden wniosek nie był postawiony, to rzecz taki sam skutek otrzymałaby, jak i z tymi wnioskami.

Co mnie jednak obchodzi, to jest ustęp 3ci wniosku komisyjnego, ponieważ odnosi się do Wydziału krajowego; oto napisano w tym ustępie (czyta): „Sejm upowaznia Wydział krajowy do przedsięwzięcia wszelkich kroków, które za stosowne uzna, aby dwie powyżej wyrażone uchwały sejmowe jak najprędzej skutek otrzymały.“

Otóż chciałbym tylko zastąpić Wydział krajowy przed jakim zarzutem, że nie przedsięwziął właściwych środków, prowadzących do celu. Radbym, aby komisja powiedziała, co my mamy robić, ponieważ skutku się nie spodziewamy. Chciałbym odwrócić od Wydziału krajowego tę odpowiedzialność, jeżeli w skutek tej dzisiejszej uchwały rzeczywiście skutek się nie okaże. Jednakowoż zdaniem mojem, jeżeli dziś już ma się pod tym względem stać zadość, to rzeczywiście Rząd mógłby zacząć rokowania z koleją i niejako pokazać niebezpieczeństwa kolei grożące, które nastąpią po upływie tych dwóch lat jeszcze. Jeżeli kolej już dziś pod tym względem Rządowi ulegnie, to przyniesie krajowi pewne korzyści.

Rząd może pokazać tę expektatywę, że po upływie dwóch lat będzie robił trudności, jakie rzeczywiście ma w swoich rękach. Byłby to jedynie możebny sposób do przynaglenia administracyi kolei, aby dziś już przystąpiła do pewnych układów pod tym względem z Rządem. Życzyłbym sobie, aby komisja wyraziła się dobitniej i dokładniej, i niejako wskazała drogę, jaką Wydział krajowy ma iść, aby cel był osiągnięty, i to dlatego, jak już powiedziałem, aby w razie, jeżeli to skutku nie odniesie, na Wydział krajowy nie spadła odpowiedzialność.

Marszałek. P. L. Wodzicki ma głos.

P. L. Wodzicki. I ja zbytecznie nie będę się następstwami praktycznymi i bezpośrednimi, jakie mieć może uchwalenie wniosków przez komisję przedłożonych, i także nie mam zbytecznej nadziei, ażeby działalność Wydziału krajowego w tej mierze zupełnie skuteczną być mogła; jednakowoż sądzę, że rzeczą dobrą i pożyteczną jest, tak żeby ten wniosek był podniesiony, jak też żeby był i uchwalony. W sprawach tego rodzaju i w sprawach, które po części są ekonomiczne, a po części dotyczą wszystkich interesów społeczeństwa, chociaż prawo pisane nie wskazuje żadnej drogi i żadnego środka, aby pewne cele bezpośrednio osiągnąć, jednakowoż jest rzeczą niewątpliwą, że objawy opinii publicznej, rozbierające wszechstronnie tę kwestję, podnoszone i obrabiane na wszystkie strony, wywołują taki skutek, że żadna administracja, żadna dy-

rekcya w końcu nie może się im oprzeć. Mam to przekonanie, że gdyby ten ruch, ta akcja, jaka się dzisiaj, a może już przed kilkoma miesiącami objawiać poczęła, w naszym kraju była nastąpiła pierwiej, a to w chwili, kiedy kolej Karola Ludwika starała się o nową kauceyę do Brodów i Tarnopola, być może, że wpływ tego ruchu umysłów byłby dostateczny, aby Rząd pod tym względem był przedstawił pewne warunki, które usunęłyby były choć w części te trudności. Nie zdaje mi się to rzeczą małej wagi, aby ciało ustawodawcze w kraju, w którym ta rzecz jest uważaną jako tak ważną, jako dotyczącą w sposób tak niezwyčajny wszystkich interesów, a mianowicie ekonomicznych w kraju pod tym względem, nie wyraziło swego zdania, i, że się tak wyrażę, nie poparło swoją powagą tego ruchu, który się wszczął w tym kierunku.

I dlatego ja będę głosować za wnioskiem komisji; ponieważ jednak uważam, że krok ten ze strony Wysokiego Sejmu nie jest właściwie niczem innem, jak tylko poparciem sejmową powagą obaw i bolu całego naszego kraju i całego naszego społeczeństwa, przeto sądzę, że właśnie przedstawienie w uchwałach powinno być wszechstronne i powinno choć ogólnikowo wskazać wszystko, w czym rzeczywiście dzisiejszy stan rzeczy jest dla kraju szkodliwy, i w czym zgubny wpływ dla kraju i społeczeństwa wywierać może.

We wnioskach komisji są głównie dotknięte szkody, jakie wywierają na produkcję kraju wysokie taryfy. Jest jednak pominięty wzgląd, który uważam za bardzo ważny. Przy wysokich cenach, przy wysokich taryfach w ogóle wynika, że producenci a może i handlujący czują się w ten sposób bardzo dotkniętymi i ponoszą z tego powodu straty.

To jest jedna strona ekonomiczna wielkiej doniosłości, przez którą uniemożliwiony jest rozwój przemysłu krajowego. Już tem samem, że w początku industria i rozwój przemysłu natrafia na przeszkody, bo znajduje przeszkodę w tem, co powinno być dla niej główną zachętą i podniętą, tem samem zniwecza się przemysł w swoich zaczątkach, strata bowiem jednego przemysłowca odstrasza drugiego.

Możemy nawet powiedzieć, żeśmy jeszcze na tem polu prawie nic nie zdobyli i nie dokazali,

a jedną z przyczyn tego są wysokie taryfy na kolejach żelaznych. Przy znizeniu taryf w ostatnich czasach ten ważny punkt został pominięty i znizenie nastąpiło tylko co do surowych produktów, a wszelkie przerabiane pozostały przy dawnych taryfach.

Ten stan rzeczy jest jeszcze gorszy, i jakby na zabicie industryi wymierzony. Bo rzeczywiście jeżeli w kraju, w którym przemysł dopiero w początkach rozwoju się znajduje, wywóz surowych produktów jest większy niż przerabianych produktów, to oczywiście kraje, które mają ten przemysł rozwinięty, mają i zasoby i kapitały do pociągania surowych artykułów z naszego kraju, który w nie tak bardzo obfituje.

Jaki może być w tym interes zarządu kolejowego, to prawdziwie trudno mi odpowiedzieć. To pewne, że koleje muszą lepsze mieć dochody, w kraju bogatym, niż w kraju ubogim. A takie postępowanie doprowadzi kraj koniecznie do ubóstwa, bo choć mogą być chwilowe dla kolei korzyści pod tym względem, to w dalszych następstwach musi to oddziaływać najzłubniej i na same stosunki kolejowe i na ich dochody.

Jeżeli nie doprowadzimy do tego, żeby kraj swoją industryę rozwinął, to i kraj zubożeje, a w takim razie rzeczywiście i transporta będą się zmniejszać, co wszystko oddziaływa w ogóle na rozwój ruchu handlowego. Pragnąłbym tedy, żeby ta rzecz była także wskazaną w uchwałach Sejmu.

Pragnąłbym, żeby uchwała Sejmu w swej całości obejmowała zestawienie zapatrywania się Sejmu na sprawę taryf kolejowych, żeby i w tem poparciem moralnem, które Sejm nadaje całej tej sprawie taryf na kolejach żelaznych, była zawarta całość, przynajmniej głównych punktów, że kraj nadzwyczaj cierpi i podupada w skutek wysokich taryf na kolei Karola Ludwika. Dlatego zastrzegam sobie głos przy specjalnej debacie przy drugim ustępie wniosku komisji, do którego zamierzam postawić stosowną poprawkę. (Głosy: zamknąć dyskusyę.)

Marszałek. Jest wniosek zamknięcia dyskusji. Do głosu są zapisani: P. Hoenigsman, Kamiński, Skrzyński i Kowalski. Wszyscy są za wnioskiem komisji, tylko p. Kamiński chce zabrać

głos dla sprostowania faktu. Według regulaminu powinno się wybrać jeneralnego mowcę. (Głosy: niechaj wszyscy mówią.) Kto jest za tem, aby wszyscy głos zabierali, zechce rękę podnieść. (Mniejszość.) więc proszę wybrać sobie jeneralnego mowcę, dla ułatwienia porozumienia przerwę na chwilkę posiedzenie.

(Po 5minutowej przerwie.) Jeneralnym mowcą jest p. Skrzyński.

Marszałek. P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński. Łatwe mam zadanie przed sobą, i nie będę długo zatrudniał Wysoką Izbę, przemawiając w imieniu tych, którzy do głosu się zapisali, i którzy chcieli tu niektóre uwagi zrobić.

Nasamprzód p. Kowalski chciał zwrócić uwagę na to, że już przy zakładaniu kolei żelaznej byliśmy w nadziei tych przyobiecanych dla kraju i dla handlu krajowego zysków, zwłaszcza że w razie przeciwnym my gwarantujemy za ich dochody, i na przyszłość musielibyśmy ze swoich funduszów dodawać.

Ta nadzieja jednakże nas zawiodła, gdyż handel się nie podniósł, a właśnie wysokie taryfy są zaporą rozwoju handlowego.

P. Kamiński chciał podnieść ten fakt, że dziś zasiada wielu naszych krajowców w zarządzie kolei, po których spodziewać się należy, że będą tę sprawę w interesie kraju popierać.

Chciałbym jeszcze ze swojej strony uwagę zrobić z powodu przemówienia p. Grocholskiego. P. Grocholski mówił o wynagrodzeniu. Chciałbym wiedzieć komuby się to wynagrodzenie należeć miało. Towarzystwo na znizeniu nie traci, gdyż nie było wypadku, aby towarzystwo na znizeniu taryfy straciło. Kiedy przed dwoma laty została w Niemczech komisya enquetowa zwołaną dla rozpoznania tej kwestyi, przekonała się, że wszystkie koleje, które zniżyły taryfę, które zeszyły do taryfy fenikowej, największe miały dochody. Tak np. kolej północno-szląska, która ma najniższą taryfę z kolei pruskich, najwyższe ma dochody. Towarzystwo więc na tem nie traci, ale kto na tem straci, to są ci, którzy w tych kolejach, że tak powiem, zarządzają i mają prawo stanowienia, komu dawać tak zwane refakeye; ci jedni

traciliby — ale nie sędzę, żebyśmy mieli jakiegokolwiek powody im tę stratę wynagradzać. Sędzę, że ta sprawa faktycznie byłaby możliwą wtenczas, gdyby naprzód zniesionem było prawo dawania refakeyi; wtenczas nikt nie miałby interesu, aby taryfa była wysoka, bo towarzystwo takiego interesu pewnie nie ma.

Chciałem zwrócić na to uwagę i odeprzeć mniemanie posła Grocholskiego, jakoby w razie znizenia taryfy, słuszne i odpowiednie i stosowne należało się jakiegokolwiek wynagrodzenie; więc powtarzam, że niktby nie tracił, a ten kto by tracił, ten prawa żadnego do wynagrodzenia nie ma.

Zresztą popieramy wszyscy wniosek komisyi.

Marszałek. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Po większej części wszyscy mowcy, którzy zabierali głos, wskazują tylko nowe uciążliwości, podnoszą nowe skargi na wysokość taryf przewozowych na drogach żelaznych galicyjskich i na niesłuszne ich ułożenie. Dodali oni więc nowe kartki do biblioteki skarg i przedstawięń w tym przedmiocie. Albowiem gdyby kto wszystkie memoryały, podania, petycye itp., od lat kilkunastu podawane o znizenie taryf kolejowych złożył, utworzyłaby się biblioteka. Lecz dzisiaj idzie nie o skargi tylko i udowodnienia, że taryfy są wysokie na drogach żelaznych, i że należy je zniżyć, bo wszyscy o tem są przekonani i przekonanie to wypowiedział Rząd, wypowiedział Sejm, wypowiedziały obydwie Izby Rady Państwa; ale idzie tutaj o skuteczne środki, które przedsięwziąć należy, ażeby taryfy kolejowe były obniżone, uregulowane i o ile to być może ujednostajnione. Gdyż nietylko wysokość opłat, ale zły układ i rozmaitość taryf na różnych kolejach, kępują obrót handlowy, a w następstwie produkeyę rolnięzą i przemysłową. Otóż środkiem zaradzenia złemu, które komisya proponuje w drodze, którą uważa za prowadzącą do celu, czynił zarzuty tylko poseł Smolka w przemówieniu swoim.

Według tego szanownego mowcy, środki przez komisję proponowane do niczego nie doprowadzą, bo towarzystwa dróg żelaznych mają w koncesyach zapewnione prawa, które wzbraniają, aby im narzucić można taryfę, lub oznaczają, że ustanowić ją można dopiero po pewnym przeciągu lat. Lecz widać, nie zwrócił na to uwagi szano-

wny poseł Smolka, że komisya właśnie nastaje na to, aby przyszła jak najrychlej do skutku ustawa uchwalona już przez Radę Państwa, lecz dotąd nie przedłożona do sankcyi, a która daje Rządowi moc i środki zmuszenia zarządów dróg żelaznych do obniżenia i uregulowania taryf zaraz teraz, bez względu na to, czy było to zastrzeżone w koncesyach, czy nie, i czy termin naznaczony w koncesyach nadszedł, czy nie. Ustawa ta zarazem nie narusza prawa właścicieli dróg żelaznych, bo zapewnia im wynagrodzenie, gdyby stratę ponieśli w skutek znizienia taryfy. Bez wydania takiej ustawy, zapewniającej skutek układowi, układy z dyrekcjami kolei nie doprowadziły dotąd i nie doprowadzą do pomyślnego rezultatu.

Chociaż kolej Karola Ludwika ma w koncesyi wyrażone, że dopiero w roku 1871. może nastąpić rewizya taryfy, jednak jeżeli zatwierdzoną zostanie uchwalona ustawa, która w pierwszym zaraz artykule stanowi, że co do kolei, które w koncesyach mają ustanowione maximum taryfy, taryfa ta może być natychmiast przejrzana i obniżona, bez względu na termin w koncesyi wskazany, a co do kolei, które w koncesyach nie mają ustanowionej najwyższej taryfy, może być ona zaraz ustanowioną; jeżeli, mówię, ustawa ta zatwierdzona zostanie, to taryfa kolei Karola Ludwika, nie w r. 1871., ale zaraz w b. r. może być przejrzana, obniżona i uregulowana według przepisów tejże ustawy a bez naruszenia praw właścicieli kolei. Dlatego też komisya wnosi, aby Sejm pierwszą proponowaną uchwałą domagał się, iżby ustawa ta przyszła do skutku, bo jest radykalnym środkiem zaradzenia złemu.

Jeżeli ustawa taka wydana nie będzie, któraby zapewniła skutek układowi z dyrekcjami kolei, to rokowania Rządu z koleją Karola Ludwika, jakie poseł Smolka proponuje, będą bezowocne, jak były dotychczas.

Twierdził poseł Smolka, że ustawa taka, zapewniająca skutek układowi o obniżeniu taryfy, lub przymuszająca do jej obniżenia, byłaby naruszeniem własności. Leez przecież ustawa ta zapewnia właścicielom kolei wynagrodzenie, gdyby stratę ponieśli w skutek obniżenia taryfy. Zresztą już poseł Grocholski odparł uprzednio ten zarzut, jakoby taka ustawa naruszała prawo własności.

Wspomniałem już w pierwszym przemówieniu, że Państwo ma prawo do użycia swego wpływu na uregulowanie taryf przewozu drogami żelaznymi, gdyż poręczyło dochód z tych dróg, poręczyło procent od kapitału na zbudowanie ich wydanego. Państwo dało towarzystwu przywilej na budowę kolei, zważając na cel, jaki ta droga ma spełnić, ale którego z powodu wysokiej taryfy spełnić nie może.

To są tytuły prawne, które nadają Państwu prawo i obowiązek interweniowania w sprawie uregulowania taryf kolejowych.

P. Smolka nie zna widocznie ustawy, która, gdy przyjdzie do skutku, upoważnia Rząd do zmiany taryfy naznaczonej koncesją daną kolei Karola Ludwika, a właścicielom tej drogi zastrzega prawo do wynagrodzenia strat, jakieby w skutek tego ponieśli.

(P. Smolka. Jak opiewa ta ustawa?)

Art. I. opiewa, że co się tyczy dróg żelaznych, które w koncesyach swoich mają ustanowione najwyższe taryfy, mogą być taryfy te zaraz przejrzane i uregulowane, a co do kolei, które nie mają w koncesyach ustanowionych taryf najwyższych, tj. maximum taryfy, to dla tych kolei taryfy takie mają być zaraz ustanowione. Przy tej rewizyi lub ustanowieniu taryf mają być jak najniższe postanowione opłaty od przewozu zboża, drzewa, węgla, soli itd.

Wydaniem podobnych ustaw obniżono skutecznie i uregulowano taryfy w wielu krajach, i to jest droga radykalnego postępowania w tej sprawie.

Postowi Wodziekiemu odpowiedzieć muszę przypomnieniem, że tak w sprawozdaniu jak i we wnioskach jest jak najwyraźniej wypowiedziane, iż wysokie taryfy przewozowe na drogach żelaznych, szkodzą wszelkiej produkeyi. A pod produkeyą rozumie się nie tylko produkeya rolnicza, ale i przemysłowa.

Wspomniał p. Kamiński, że kolej Karola Ludwika znizyła opłatę w obrocie zewnętrznym, w przesłankach skierowanych do Gdańska, Szczecina, Wrocławia i Katowic. Wymieniłem to już w sprawozdaniu rozdanem w Izbie. Ale kolej ta

nie zniżyła opłat w przesyłkach skierowanych do Hamburga, dokąd znaczna ilość pszenicy naszej jest prowadzona. I tak od jednego cłowego cetnara zboża płaci się ze Lwowa do Hamburga, 166 mil, więcej o 1 zlr., niż z Pesztu do Hamburga, odlegtego o 172 mil jeogr. od stolicy węgierskiej.

Ale wszystkie takie skargi i przedstawienia są prawie zbyt liczne. Zaradzić złemu może tylko ustawa, o jaką się komisya we wniosku dopomina. Nie mogła komisya wnosić, aby Sejm zaważwał Ministerium, iżby przedłożyło do sankcyi cesarskiej ustawę, uchwaloną 17. i 19. czerwca 1868. przez Radę Państwa, gdyż możnaby taką uchwałę sejmową zwichnąć, powiedziawszy, że zatwierdzeniu owej ustawy sprzeciwia się jakie w niej małe uchybienie.

Dlatego wnosi komisya, aby Sejm powziął ogólną uchwałę, iż dobro kraju wymaga przyjscia do skutku ustawy, któraby Rządowi dała środki i podstawę do obniżenia i uregulowania taryf kolejowych.

Na dowód, iż Rząd sam uznawał, iż to jest jedyna droga przeprowadzenia tej ważnej reformy, przeczytam ustęp sprawozdania, przypominający oświadczenie Ministra handlu w Izbach Rady Państwa (czyta):

„Chociaż Ministerium głosem swego reprezentanta przyznało wobec ciała ustawodawczego: że utrzymanie teraźniejszych wysokich i niestuszuje ułożonych taryf przewozu na drogach żelaznych sprzeciwia się potrzebom produkcji i przemysłu, a uregulowanie i znizenie tych taryf jest wielką zasadą gospodarstwa narodowego, której wykonania wymaga dobro ogółu; chociaż Ministerium przyznało, że przeprowadzenie tej zasady ekonomicznej nastąpić może jedynie, jeżeli układy z rządami 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 Ministerium nie przedłożyło do zatwierdzenia cesarskiej ustawy tak zbawiennej i niezbędnej według zdania samego Ministerium.

Marszałek Przystąpimy do specjalnej rozprawy.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta):

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

Marszałek. Rozprawa otwarta.

P. Smolka. Proszę o głos.

Marszałek. P. Smolka ma głos.

P. Smolka. P. Chrzanowski wyjaśnia, dla czego ta ustawa jeszcze nie jest prawomocną, ponieważ do tego czasu nie została sankcyonowaną. Otóż chodzi o to, aby rezulucya dzisiejsza w tym duchu uchwaloną została.

Zdaniem mojem byłoby to, co do tych kolei, które już pewne ustawami zagwarantowane mają prawa, poprostu zgwałceniem prawa własności. Co się tyczy tych kolei, które tego warunku nie mają, tak jak kolej Karola Ludwika, albo którym dopiero koncesya udzieloną będzie, to Rząd powinien być na przyszłość ostrożniejszym i w koncesjach nie dopuszczać takich warunków, które, jak się pokazało, są albo mogą być szkodliwe. Skoro p. sprawozdawca powiedział, że ustawa taka zaradziłaby złemu, to ja temu nie przeczę, ale mówię, że taka ustawa byłaby niesprawiedliwą. Ale powróćmy do tego, że jest środek na to. Szan. p. sprawozdawca zarzuca wprawdzie, że kolej Karola Ludwika nie mogłaby zniżyć ceny nawet pod tą groźbą, że w roku 1871. natrafi na trudności, skoro się będzie układać o nową taryfę. Ja pojmuję to bardzo dobrze i rzeczywiście kolej Karola Ludwika mogłaby powiedzieć: jak mam zniżyć taryfę skoro inne sąsiednie nie zniżają jej; ponieważ te wysoką taryfę mają i nie będą dowozu przeto za ten mały dochód, który mnie się dostanie, ja będę musiała przewozić po tanich cenach. Ja pojmuję to bardzo dobrze. Kolej Karola Ludwika nie może w żaden sposób tego uczynić. Ale Rząd stoi w tym samym stosunku do kolei północnej i do kolei czerniowieckiej.

Z taką samą groźbą wystąpić należy także przeciw kolei północnej i czernowieckiej, a jeśliby teraz nie udało się uzyskać zaprowadzenia niższej taryfy, to skoro przyjdzie czas statutem zawarowany, Rząd mógłby powiedzieć: ja was zmuszę do tego.

W obec takiej groźby, każda kolej uzna to i wspólne porozumienie przyjść może do skutku. Jest to jedyny sposób załatwienia tej sprawy. Ustawa może powiedzieć, wy musicie za darmo wozić, ale byłoby to pogwałceniem prawa własności i prawa nabytej już raz rzeczy. A co się tyczy ustępu pierwszego, to nie mam nic przeciw niemu, tylko powiedzieć muszę, że jest bezskutecznym.

P. Wężyk. Proszę o głos.

Marszałek. P. Wężyk ma głos.

P. Wężyk. Ja ośmielam się zaprzeczyć temu twierdzeniu Smolki, iż przez uchwalenie prawa o znizeniu taryf, jakakolwiekby się krzywda zrobiła przedsiębiorstwom dawnych kolei, którym koncesya pod innymi warunkami udzieloną była, bo przecież w tem prawie, jak to jest i w prawie uchwalonem przez Radę Państwa, musi być dopuszczoną zasada wynagrodzenia za wynikłe szkody, ale prawdopodobnie to wynagrodzenie faktycznie nie nastąpi, bo zdaje się, że i szkód żadnych przez znizenie taryf nie będzie.

Marszałek. Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. P. Smolka powiedział, że gdyby uchwalona ustawa wydana została, byłaby skuteczną, ale naruszyłaby prawo własności. Następnie mówił p. Smolka, iż zgadza się z wnioskiem, upominającym się o tę ustawę, ale choćby wydana była, to nie sprawi żadnego pomyslnego rezultatu i będzie nic nieznaczająca. Konkluzya ta zdaje mi się nie odpowiednią premisie. Że ta ustawa pożądana w tej sprawie i uchwalona już przez Radę Państwa nie narusza prawa własności, to wykazał już p. Grocholski, a dowodziłem tego także w ogólnej rozprawie. Przypominam tu tylko, że w uchwalonej ustawie zastrzeżono oddzielnymi postanowieniami wynagrodzenie właścicielom drogi żelaznej, gdyby w skutek jedynie

obnizenia i uregulowania taryfy zmniejszył się dochód z drogi żelaznej. Zastrzeżenie to nie może żadnych ciężarów na skarb publiczny nałożyć, gdyż znizenie taryf powiększy zawsze dochód z kolei, co teoria i doświadczenia stwierdzają, jak to już obszernie przedstawiałem. Wskazałem także przy rozprawie ogólnej tytuły prawne, nadające Państwu prawo do ustawodawczej interwencyi w celu przeprowadzenia tak potrzebnej dla dobra ogółu reformy, tj. do wydania ustawy dającej podstawę i skuteczne środki obnizenia i uregulowania opłat od przewozu na drogach żelaznych. Z tych wszystkich powodów spodziewam się, że Wys. Sejm poweźmie zaprojektowane przez komisję uchwały.

Marszałek. Proszę pierwszy punkt odczytać, bo poddam go pod głosowanie.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta):

„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 obnizenia taryf przewozowych na drogach żelaznych.“

Marszałek. Kto jest za pierwszym punktem, zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta):

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

Wspomnę tu, że droga północna na przestrzeni 9 mil, leży w Galicyi i że znaczna część płodów surowych galicyjskich tudzież wyrobów przemysłu, wywożoną bywa tą koleją na wielkie targowiska europejskie. Dlatego i tu, co do tej

drogi — komisya sądzi, że Sejm ma prawo upominać się o obniżenie i uregulowanie taryfy.

Marszałek. Rozprawa otwarta.

P. Ludwik Wodzicki. Proszę o głos.

Marszałek. P. Wodzicki ma głos.

P. Wodzicki. W myśl przemówienia mego przy rozprawie ogólnej, stawiam poprawkę do tego ustępu, a mianowicie żądam, aby po słowach: „obniżenia wysokich“ dodać jeszcze: „zgubnych dla przemysłu krajowego.“ Zresztą zgadzam się na ten ustęp w brzmieniu, jakie proponuje komisya. Ustęp ten przeto będzie brzmiał tak (czyta):

„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 możliwości uregulowania i obniżenia wysokich, zgubnych dla przemysłu krajowego, niezgodnych z potrzebami handlu i produkcji i z dobrem ogółu opłat od przewozu drogami żelaznemi „Karola Ludwika“, „lwowsko-czerniowiecką“ i „północną.“

Sprawozdawca odpowiadając przy zamknięciu rozprawy powiedział, że to się samo przez się rozumie, jednakowoż ta sprawa jest tak ważna, że myśl trzeba lepiej i dokładniej wyrazić.

W sprawozdaniu, komisji są także przytoczone słowa p. Ministra handlu, że „trwanie takiego stanu rzeczy nie zgadza się z niezbędnymi potrzebami rolnictwa i przemysłu“, i że na tej podstawie należałoby uwzględnić to dla tak ważnej sprawy. Zniżenie taryf jest tem bardziej konieczne, jeżeli zważymy, że fabryki z przyczyny drogich opłat kolejowych będą musiały zaprzestać wyrabiać swoje produkta i zamknąć swoje czynności fabryczne.

Sprawa jest dość ważną, i sędzę, że nie zaszkodzi, myśl naszą temi słowami uwzględnić.

Marszałek. Podam ten dodatek do poparcia. Proszę go odczytać.

P. hr. Ludwik Wodzicki (czyta swoją poprawkę).

Marszałek. Kto popiera tę poprawkę, ze chce wstać. (Dostateczna liczba.) Jest poparta.

P. Wajgiel ma głos.

P. Wajgiel. Zdaje się, że szanownemu hr. L. Wodzickiemu przewodniczyła ta sama myśl, która i mnie się nasunęła przy odczytaniu ustępu drugiego, a mianowicie ta, że należy bardziej uwzględnić to, czego sobie pod względem przemysłu krajowego dla handlu i ruchu życzymy. Wprawdzie w brzmieniu tego ustępu, gdzie zamieszczone są w alinei trzeciej wyrazy: „wzywa się Ministerstwo, aby na podstawie tej ustawy przystąpiło do bezwzględnej ile możliwości uregulowania i obniżenia taryf kolejowych,“ zawarty jest wyraz „ile możliwości,“ który odpowiada rzeczywiście projektowi ustawy w Wiedniu uchwalonej, gdzie znajdują się w texcie niemieckim słowa „soweit als thunlich“ ale wyrazy te, mojem zdaniem, są nader elastyczne. Nie można na tem miejscu snadnie podnosić kwestyi prawnej, w którą po części się wdaliśmy, czy mamy prawo kolejom takie ustawy uchwalić, lub też czy raczej należy zaapelować do ich uczucia słuszności, i czy Rząd z powodu, że takie taryfy wysokie mogłyby w ogóle spowodować ścieśnienie ruchu, może przy jakichkolwiek koncesjach kolejom nadać się mających, albo przy okazji ulg w regulaminie ruchu, którychby się dopraszały, użyć powagi i nacisku w chwili właściwej, powołując się na ciągłe i wszechstronnie wypowiedane życzenia kraju, obniżenia taryf przewozowych dotyczące; w tem wszystkim jednak te wyrazy „ile możliwości“ a w niemieckim „soweit als thunlich“, pozostawiają dalekie pole do elastycznej interpretacji. Dlatego ja, pragnąc je nacechować wybitniej, proponuję następujący dodatek, na który sprawozdawca, mimo tak wyczerpującego sprawozdania, zapewne się zgodzić zechce, tj. aby w ostatniej alinei ustępu drugiego na stronnicy szóstej po wyrazach „drogami żelaznemi Karola-Ludwika, lwowsko-czerniowiecką i północną“ dodać: „ze słusznem uwzględnieniem potrzeb handlu i ruchu wewnętrznego“ (des internen Verkehrs).

Już kolega Kamiński bardzo trafnie podniósł jako handel i przemysł w ruchu wewnętrznym właśnie bardzo dotkliwych ciosów doznaje, a to szczególnie z powodu wysokich taryf kolejowych, i że mianowicie Kraków pod tym względem bardziej od innych w kraju miejscowości jest upośle-

dzony. Ja z mego stanowiska nie mogę jak tylko skonstatować tę okoliczność; bo rzeczywiście kolej nie uwzględnia wcale wewnętrznego ruchu i stosunków przemysłu krajowego, ale obniża taryfy swe li z korzyścią dla handlu z zagranicą, gdyż taniej przychodzi export zboża, które wywożone bywa na targi zagraniczne, niż przywóz tego, przypuśmy z Rzeszowskiego, Tarnowa lub Bochni do Krakowa. Skutkiem tego masa zboża wychodzi transito do Myśłowic, Katowic itd., mijając Kraków, a my tego samego osiągnąć nie możemy; przez co traci przemysł młynarski miasta i okolicy Krakowa, bo młyny Królewskie i wokolice, płacąc drożej za dowóz ziarna niż pruskie, dalej od Krakowa położone, snadnie konkurować nie mogą z Myśłowickimi i Katowickimi młynami.

Słusznie więc podniósł tę sprawę już hr. Ludwik Wodzicki, że wysokie taryfy powstrzymują rozwój handlu, bardziej zaś jeszcze przemysłu krajowego, bo obniżki taryf idą na korzyść wywozu zagranicznego, bez sprzyjania zarówno industryi krajowej.

Tem słusznym żądaniom więc zarządy kolei krajowych dłużej opierać się niezechcą, i niewątpliwie będą działać nadal z tem samym wyrozumieniem, z jakim już zaczęły obniżać ceny przewozowe, aczkolwiek dotąd nie zaspokoily jeszcze słusznym wymaganiami ruchu wewnętrznego, co zaś na pierwszym miejscu podnoszę.

Za porozumieniem jednak obojóm, które podniósł p. Smolka, dałoby się to zaś łatwiej osiągnąć, niż, że tak powiem — dekretoowaniem z góry. Jeśli zaś możemy liczyć na to, że Rząd projekt ustawy, o której sprawozdawca mówi, przedłoży do sankcyi cesarskiej, a Najj. Pan tejże udzieli, to skutek będzie rzeczywiście szybszy, acz zdaje się, że w sferach wyższych przeprowadzenie tej ustawy właśnie z powodów prawnych natrafia na trudności; w przeciwnym bowiem razie nderżającą jest rzeczą, dla czego by Minister handlu od roku i dłużej nie przedkładał owej ustawy do sankcyi.

Mniejsza zaś o to, jaką drogą dójdziemy do celu, byle go raz osiągnąć, albowiem tego zataić nie możemy, jakoż w wewnętrznym ruchu widocznie uposledzeni jesteśmy, bo dla nas taryfa jest większą niż dla zagranicy, a ząd ciągłe i słuszne skargi. Uważam przeto za rzecz odpowiednią, żeby

dla lepszej wybitności po słowach: „drogami żelaznemi Karola Ludwika, lwowsko-czernowiecką i północną“, były dodane słowa: i ze słusznem uwzględnieniem potrzeb handlu i ruchu wewnętrznego.“ Nie powiadam, „że szczególnem uwzględnieniem“, nie żądam wyjątku dla nas, tj. czegoś szczególnego, ale tylko to czego się słusznie domagać możemy, ażebyśmy, mianowicie pod tym względem, nie byli gorzej traktowani od interesentów zagranicznych.

Marszałek. Wniosek p. Wajgla podam do poparcia. Kto go popiera, zechce wstać. (Dostateczna ilość wstaje.) Jest poparty.

P. Sanguszk o Proszę o głos.

Marszałek. P. Sanguszk o ma głos.

P. Sanguszk o Nim przemówię, chciałem się zapytać p. Wajgla, czy zgadza się z wnioskiem p. Ludwika Wodzickiego. (P. Wajgiel: zgadzam się w zasadzie, ale chcę, aby przyjęć i moją poprawkę). Ja jestem za redakcją p. Ludwika Wodzickiego, i chciałbym ją poprzeć. W samej rzeczy to co jest niekorzystnego i najzgubniejszego dla kraju w tych całych taryfach, to jest to, że zabijają przemysł krajowy. Przemysłowcy nasi potrzebują z odległości mil kilkunastu lub kilkadziesiątu sprowadzać płody surowe dla swoich fabryk. Jedni potrzebują kartofli, drudzy buraków, a w skutek wysokiej taryfy przewozowej nie mogą taniego dostać materiału. Mamy w okolicy naszej buraki, które mogłyby być spotrzebywane w cukrowni w Sędziszowie, jednakże nie można ich tam przewozić, ponieważ taryfa jest za wysoką. Teraz powstała nowa fabryka w Tarnowie dla wyrobu krochmału i syropu kartoflanego, bardzo znaczna fabryka Holendra, tenże jednak nie może z daleka sprowadzać ziemniaków, ponieważ ceny transportu są za wielkie; może tylko przerabiać te ziemniaki, które się znajdują w najbliższej okolicy miasta, i które wozami sprowadzają się do miasta, gdyż te wysokie taryfy sprawiają to, że z dalszych stron żadną miarą sprowadzić materiału fabrycznego nie można.

Popieram najmocniej sposób wyrażenia się poprawki p. Ludwika Wodzickiego dla tego, że podług mego przekonania przemysł u nas przy tych taryfach jest niemożliwy. To co powiedziano, że

Ministerstwo ma ręce związane przez swoje układy z dyrekcją kolejową, to może być prawdą i o tem nie wątpię, ale Ministerstwo powinno przecież uważać na to, aby kraj, którym rządzi, mógł wyżyć. Więc popieram wniosek p. Ludwika Wodzickiego.

Marszałek. Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Przedstawiłem już przy rozprawie ogólnej, że poprawka p. Wodzickiego jest zawartą rzeczywiście już we wniosku komisji, gdyż wyraz „produkcya“ obejmuje tak rolniczą jak i przemysłową produkcję. Jednak, jeżeli poprawka ta ma myśl ową uczynić wybitniejszą, to nie sprzeciwiam się jej, tem więcej, że zgadzają się na nią inni członkowie komisji. Co do poprawki wniesionej przez p. Wajgla, wskazać muszę naprzód, że wyrażenie: „o ile możliwości“ odnosi się tylko do jednostajnego uregulowania; albowiem nie mogą ułożyć bezwzględnie jednakowe taryfy na wszystkich kolejach, ale tylko jednostajnie, o ile możliwości uklasyfikowane. Dodatek zaś proponowany przez p. Wajgla na końcu wniosku, tj. aby dodać „z szczególnem uwzględnieniem potrzeb handlu i ruchu wewnętrznego“, jest jak mniemam zbyteczny, albowiem we wniosku komisji jest mowa o potrzebach całego handlu, a przeto objęte są potrzeby tak zewnętrznego jak i wewnętrznego handlu.

Marszałek. Przystąpimy do głosowania. Podam najprzód do głosowania dodatek p. Wajgla.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Ponieważ to jest dodatek a nie poprawka, wnoszę, ażeby głosować naprzód nad wnioskiem komisji bez dodatku, a potem nad dodatkiem, jeżeli wnioskodawca zgodzi się na to.

P. L. Wodzicki. Mnie się zdaje, że p. sprawozdawca moją poprawkę przyjął w imieniu komisji, idzie tutaj tylko o dodatek p. Wajgla; zgadzam się zupełnie z wnioskiem p. sprawozdawcy.

Marszałek. Więc proszę odczytać wnioskiem komisji z dodatkiem p. Wodzickiego.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta):

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

Marszałek. Kto się z tym punktem zgadza zechce rękę podnieść. (Większość.) Punkt drugi z poprawką p. Wodzickiego przyjęty. Teraz ostatek p. Wajgla, słyszeliśmy go już, więc uważam za niepotrzebne odczytanie. Kto się z dodatkiem p. Wajgla zgadza, zechce wstać. (Mniejszość.) Dodatek upadł.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta):

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

Sejm dla tego nie mógłby powiedzieć jakie kroki ma Wydział przedsięwziąć, gdyż niemożna przewidzieć przyszłości. Nie czynimy odpowiedzialnym Wydziału i nie powiemy: jeśliby nie przyszła ustawa do skutku, że Wydział jest odpowiedzialnym, tylko upoważnia się go do zrobienia tego, co będzie uważał za stosowne do przeprowadzenia tych uchwał.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Więc rozprawa zamknięta. Podam pod głosowanie punkt trzeci. Kto się z tym punktem zgadza, zechce rękę podnieść. (Większość.) Punkt trzeci jest przyjęty. P. Kamiński ma głos.

P. Kamiński. Właśnie co powzięta uchwała zmierza do wywarcia presyi na zarządy kolejowe. Jestto w dalekiem polu, jak się ta rzecz rozwiąże, czy ta ustawa w Radzie Państwa zostanie uchwaloną (Sprawozdawca. Już od półtora roku jest uchwaloną) i do sankcyi monarszej przedłożoną, czy nastąpi ta sankcya i czy Rząd weźmie się do układów z Towarzystwami kolejowemi. Ja chciałbym, ażeby dzisiaj już były

namacalne następstwa tych rokowań z kolejami a mianowicie z kolejami naszymi i sądzę, że nie wykroczę przeciw temu orzeczeniu, że te koleje mają zakreślone prawo na lat dziesięć. Jeszcze raz nadarza mi się sposobność podniesienia i sprostowania uwagi co do składu Rady administracyjnej kolei Karola Ludwika.

Faktycznie uważam, że w składzie Rady administracyjnej jest obecnie taki stosunek: 10 krajowców na 8 Niemców. Sądzę przeto, że przy takim składzie Rady administracyjnej, krajowcy nasi jeżeli nie błyszcżą nieobecnością swoją, to mogą wpłynąć istotnie w tym kierunku, w jakim mój wniosek zdąży. Podnoszę, panowie, że kolej czerniowiecka, która jest w ciągłym niedoborze i której kupony wynoszą  $7\frac{1}{2}\%$  pomimo tego obniżyła taryfę dla wewnętrznego i zewnętrznego handlu. — Kolej zaś Karola Ludwika, której kupony są po  $5\frac{1}{2}\%$ , która jest tylko dopełnieniem kolei czerniowieckiej i która nie tylko nie ma niedoboru, ale nawet wielką nadwyżkę, utrzymuje większą taryfę od przewozu zboża tak w handlu zewnętrznym jakoteż i wewnętrznym. Byłoby więc do życzenia, aby choć w tym względzie co do handlu zbożowego postawiono taryfę na równi z czerniowiecką tak pod względem handlu wewnętrznego jak i zewnętrznego.

Jeżeli Sejm uchwałę powezmie, i jeżeli Wydział krajowy uczyni takie przedstawienie zarządowi, w którym jest większość Polaków, których imion tu nie cytuję, bo nie widzę tego potrzeby — to sądzę, że wtedy będzie można mieć pewną otuchę, iż ci panowie, którzy zawiadują koleją Karola Ludwika i w którychto ręku leży możność zniżenia tej taryfy, postarają się w interesie kraju i w interesie swoim własnym o zrównanie taryfy dla wewnętrznego i zewnętrznego ruchu zbożowego na kolei Karola Ludwika z temi, które są zaprowadzone na kolei lwowsko - czerniowieckiej. Dlatego wnoszę jako dodatek czwarty do uchwały (czyta):

„Sejm wzywa Wydział krajowy o bezwzględne uczynienie stosownego przedstawienia do zarządu kolei Karola Ludwika, aby taryfę przewozową na zboże, tak w handlu wewnętrznym jak zewnętrznym, z taryfą na kolei lwowsko - czerniowieckiej obecnie praktykowaną zrównać chciał.“

Nie pragnę, aby kolej Karola Ludwika obniżyła taryfę, lecz tylko, aby ją na równi postawiła z taryfą kolei lwowsko - czerniowieckiej.

Marszałek. Podam ten dodatek p. Kamińskiego do poparcia.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta powtórnie wniosek p. Kamińskiego.)

Marszałek. Kto popiera ten dodatek, zechce wstać. (Dostateczna ilość.) Jest poparty.

P. Sanguszko. Proszę o głos.

Marszałek. P. Sanguszko ma głos.

P. Sanguszko. Nie mogę się zgodzić z tym wnioskiem, a to dla tej przyczyny, że nam nie idzie o to, aby taryfę kolei Karola Ludwika zrównać z taryfą kolei lwowsko - czerniowieckiej, ale idzie o to, aby Węgrzy, którzy są naszymi najniebezpieczniejszymi konkurentami, nie przychodzili na wszystkich targach europejskich z cenami nie równie niższymi, np. o 2 złr. na korcu w Hamburgu.

Nie idzie nam, podług mego zdania, o potrzebę zrównania taryf kolei Karola Ludwika z taryfami kolei czerniowieckiej, tylko przynajmniej o zrównanie z taryfami na kolejach węgierskich praktykowanymi, które dla nas są prawdziwym niebezpieczeństwem. Dlatego nie mogę się zgodzić z tym wnioskiem posła Kamińskiego.

P. Grocholski. Przedewszystkiem muszę podnieść, że twierdzenie p. Kamińskiego co do składu Rady administracyjnej kolei Karola Ludwika nie zgadza się z istotą rzeczy. Nie dziesięciu krajowców na ośmiastu, ale dziesięciu na dziesięciu jest w Radzie administracyjnej. Bo prócz tych ośmiastu, których wybierają akcyonariusze, Rząd mianuje dwóch jeszcze od siebie.

Z tych dziesięciu zaś krajowców jest prezesem Towarzystwa Polak, który tym sposobem nie ma głosu. A jeżeli w przemówieniu p. Kamińskiego, który się wyraził, że ci panowie błyszcżą tam nieobecnością swoją miałby być zarzut zrobiony dla członków polskich Rady zawiadowczej, z których jeden prowadzi tu jedną z najznakomitszych instytu-

cyj krajowych, drugi obecnie przewodniczy naszemu Sejmowi, trzeci zaś jest członkiem Wydziału krajowego bardzo czynnym, jeżeliby rzeczywiście zarzut ten miał być uzasadniony, to chyba trzeba, aby ci panowie porzucili urzęda, które z pożytkiem dla kraju piastują, a pojechali do Wiednia i tam siedzieli. Czyby kraj zyskał, o tem pozwolę sobie wątpić.

Co do wezwania, które p. Kamiński proponuje, to co za cel jest tego wezwania, czy to ma być rozkaz, czy prośba? Jeżeli to jest rozkaz, to Sejm nie ma prawa dawać takie rozkazy; — jeżeli prośba, to Sejm się poniza prosząc. Ja więc imieniem Wydziału krajowego proszę panów nie dawajcie takiego polecenia Wydziałowi krajowemu, któreby ubliżyło krajowi w jednym lub w drugim kierunku, bo jeżeli to ma być żądanie, aby prywatny w swoich prywatnych interesach zrobił jakie zarządzenie i obniżył cenę, to tem sobie też ublizymy.

Tem samem prawem można by powiedzieć, udajcie się do tego producenta, niech zniży cenę swojego towaru.

P. Wajgiel. Prosiłem o głos tylko na wypadek, jeżeliby proponowany przez p. Kamińskiego art. 4. się utrzymał, gdyż chciałem do tego art. postawić poprawkę. P. Kamiński wspomina w swoim wniosku tylko o zbożu, o innych nasionach zaś nie, mianowicie o nasionach olejnych. Ja więc proponuję po wyrazach „na zboże...“ dodać i „rzepak, tudzież nasiona wszelkiego rodzaju z wyjątkiem koniczu....“

Marszałek. Kto popiera ten ewentualny wniosek p. Wajgla. (Dostateczna ilość) Jest poparty.

P. Kamiński. Proszę o głos.

Marszałek. P. Kamiński ma głos.

P. Kamiński. To oburzenie, jakie ze słów szan. p. Grocholskiego okazuje się, że tu Sejm i Wydziału nie może groźbą ani prośbą zniewolić zarządu kolei do znizienia taryfy jest bez podstawy, gdyż we wniosku moim nigdzie nie ma ani prośby ani groźby, jest tylko to, co Sejm uchwała i uchwalie może w każdym stosunku czy do władzy, czy

do kogo innego, droga przedstawienia. W obecnym składzie rzeczy kolej Karola Ludwika wyższe taryfy ma niż kolej czerniowiecka; żeby taryfa kolei Karola Ludwika była zrównana z taryfą kolei czerniowieckiej, to nie jest przymusem ani prośbą, jest to tylko przedstawieniem. Ja sędzę, że przedstawienie tak poważnego organu jakim jest nasz Sejm, może spowodować to, co zamierzamy, tj. zrównanie taryfy. Jeżeli mamy mieć wzgląd na dobro kraju, sędzę, że to byłoby nieślusznem niby pod pozorem, że to ubliżałoby godności Sejmowi usuwać się od wszelkiej czynności. Ja nie widzę w tem żadnego ubliżenia, jeżeli organ nasz przedstawi potrzebę aby taryfy były zrównane, jak to widzieć pragnie mój przeciwnik. Obstać zatem przy mojej poprawce.

Marszałek. Nikt głosu więcej nie żąda?  
(Nikt.) Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Co do poprawki, a raczej nowej uchwały, bo tu nowa uchwała jest proponowana przez p. Kamińskiego, nie mogę imieniem komisji za nią się oświadczyć, gdyż w komisji nie była wnoszona.

Komisja we wnioskach przedstawionych przez siebie Sejmowi wskazuje drogę ustawodawczą dla radykalnego przeprowadzenia reformy taryf kolejowych na wszystkich kolejach galicyjskich; wniosek zaś p. Kamińskiego, na inną zupełnie drogę rzecz sprowadza; środek przez p. Kamińskiego proponowany, aby wyrzucić moralny nacisk na zarząd kolei „Karola Ludwika“, powiększej części z Polaków złożonej należy do działania opinii publicznej i jej organów, i tam zdaniem mojem jest zupełnie słuszny.

Tą drogą opinia publiczna nacisk wywierać może i powinna nie tylko o tymczasowe i częściowe obniżenie taryfy na kolei „Karola Ludwika“, w której zarządzie zasiada wielu Polaków lecz także o usunięciu wielu niedogodności i o zaprowadzeniu wielu zmian wymaganych przez publiczność. Ale droga ta nie zupełnie przystępuje ciału ustawodawczemu. Ciało ustawodawcze powinno starać się, aby przyszła do skutku ustawa przeprowadzająca całkowitą reformę taryf na wszystkich drogach żelaznych galicyjskich.

Obawiam się, że ci, którzy mają interes w tem, aby sprawa obniżenia i uregulowania taryf tą drogą radykalnej reformy nie była poprowadzoną, będą się starać wepchnąć znów całą tę sprawę na ścieżkę, jaką dotąd postępowała, na ścieżkę skarg i przedstawień. Patrzymy co się już stało: oto ustawa, przed 16 miesiącami uchwalona zgodnie w obu Izbach Rady państwa, a zdolna przeprowadzić reformę wymaganą niezbędnymi potrzebami handlu, przemysłu i rolnictwa, nie przysłała jeszcze do dziś dnia do skutku. Należy użyć całej powagi Sejmu, aby sprawę tak ważną posunąć dalej drogą skutecznej i ogólnej reformy taryf, do ich obniżenia i uregulowania na wszystkich kolejach galicyjskich, a nie nie dodawać, co by osłabiło uchwały Sejmu w tym kierunku powzięte. Środka zaś proponowanego przez p. Kamińskiego, użyć obok tego może opinia publiczna przez organa swoje.

Marszałek. Podam poprawkę p. Kamińskiego pod głosowanie. Proszę ją odczytać.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta poprawkę powtórnie).

• Marszałek. Kto jest za przyjęciem tego dodatkowego punktu, zechce wstać. (Mała liczba posłów powstaje.) Poprawka upadła.

P. Hönigsman. Proszę o głos.

Marszałek. P. Hönigsman ma głos.

P. Hönigsman. Ja upatruję główną przyczynę, dlaczego taryfy kolejowe nie bywają u nas obniżane w tem, że cały zarząd kolei galicyjskich z centralnym zarządem kolei galicyjskich nie przebywa u nas w kraju, tylko za granicą. Zarządy te nie mają przeto z nami najmniejszej styczności, a nawet są o kilkadziesiąt mil oddalone od kolei, których zarząd prowadzą. Owóż ten centralny zarząd nie może mieć nawet czucia z interesami kraju, nie może poznać ani bezpośrednio, ani pośrednio potrzeby kraju, ponieważ wszystkie posady obsadza po największej części niekrajowcami, którzy nie są w stanie objaśnić je co do faktycznych potrzeb kraju — i to zdaniem mojem jest jedną z najgłówniejszych przyczyn, dlaczego nie mają

czucia dla kraju i tak się opierają nawet z własnym uszczerbkiem temu obniżeniu taryf kolejowych.

Dlatego stawiam wniosek następujący jako punkt 4. (czyta):

„Sejm wyraża przekonanie, że centralne zarządy (dyrekcye) kolei galicyjskich powinny się znajdować w kraju.“

Marszałek. Kto ten punkt popiera, zechce rękę podnieść. (Popierają.) Jest poparty. Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Ponieważ wniosek, jaki teraz uczynił tu p. Hönigsman, nie odnosi się wprost do przedmiotu obniżenia taryf kolejowych, któryto przedmiot Sejm przekazał naszej komisji do roztrząśnienia, przeto komisya nasza, nie mogła tu z wnioskiem takim przed Sejm wystąpić, chociaż z myślą w nim wyrażoną zgadzają się zapewne wszyscy członkowie komisji, a przynajmniej ja zgadzam się z nią zupełnie. Ale kiedy już ten wniosek jest tu postawiony, oświadczam co do mnie, że go jak najsilniej popieram, a oświadczają to także i inni członkowie komisji naszej.

Głosy: Prosimy o przeczytanie tego wniosku.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Wniosek ten opiewa (czyta):

„Sejm wyraża przekonanie, że centralne zarządy (dyrekcye) kolei galicyjskich powinny znajdować się w kraju.“

Marszałek. Kto jest za tym punktem, zechce wstać. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Gdy ta uchwała przyjęta została, prosilibym, aby mogła być zamieszczona w kolei jako uchwała trzecia, zaś uchwała, która ma numer trzeci, odnosząca się do Wydziału, aby była czwartą, i stosownie do tej zmiany, będzie powiedzianem w tej czwartej uchwale, w drugim wierszu zamiast „dwie“ —

„trzy“. Tak tedy punkt czwarty brzmieć będzie (czyta):

„4. Sejm upoważnia Wydział krajowy do przedsięwzięcia wszelkich kroków, które za stosowne uzna, aby trzy powyżej wyrażone uchwały sejmowe jak najprędzej skutek utrzymały.“

P. ks. Sanguszko. Proszę o głos.

Marszałek. P. Sanguszko ma głos.

P. ks. Sanguszko. Wysoka Izba uchwaliła ten wniosek p. Hönigsmanna, jednakowoż ja myślałbym, że rezolucya ta powinna być jako osobna uchwała uważana, gdyż treść jej nie tyczy się już znizienia taryfy.

P. Hönigsmann. Proszę o głos.

Marszałek. P. Hönigsmann ma głos.

P. Hönigsmann. Ja także jestem tego zdania, aby nie zaprowadzano tego porządku, jaki sprawozdawca mieć chce, albowiem uchwała powzięta na mój wniosek, w samej rzeczy nie odnosi się bezpośrednio do sprawy obniżenia taryf, a Wydział krajowy pod tym względem nie mógłby żadnych kroków przedsiębrać. Jestto tylko wyrażenie się Sejmu, który swoją powagą owo wypowiadając, może wyrzucić ten skutek, którego dopiąć chcemy.

P. Wajgiel. Proszę o głos.

Marszałek. P. Wajgiel ma głos.

P. Wajgiel. Jeżeli wnioskodawca p. Hönigsmann sam twierdzi i uznaje, że jego wniosek nie stoi w związku z kwestyą znizienia taryf i uważa go jako wniosek osobny, więc należało ten wniosek rzeczywiście osobno traktować i w tym celu odesłać go wprzód do komisji.

Marszałek. Tak, ale wniosek jest już przyjęty i uchwalony, więc nie można go już odsłać do komisji. Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt.) Więc p. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Mnie się zdaje, że p. Hönigsmann zgodził się na to, aby jego wniosek przyjęty, umieszczony był jako uchwała trzecia z porządku, a następnie uchwała czwarta

upoważniająca Wydział krajowy do przedsięwzięcia stosownych kroków. Jaki krok uzna Wydział za stosowny względem tej trzeciej uchwały, taki spełni. Mniemam, że takie uporządkowanie byłoby najstosowniejsze już teraz. Choćbowiem uchwała co do siedziby zarządów kolei nie ma bezpośredniego związku z poprzednimi uchwałami tyczącymi się taryf, jednak została przez Wysoką Izbę wraz z poprzednimi uchwalona, więc musi być w odpowiednim miejscu umieszczoną.

Marszałek. Kto się zgadza z referentem, aby porządek umieszczenia uchwalonych punktów był zmieniony, zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest większość.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Następuje druga część sprawozdania, tycząca się dwóch petycyj rad powiatowych, tj. łancuckiej i gródeckiej (czyta):

„Petycye wydziału rady powiatowej łancuckiej i wydziału rady powiatowej gródeckiej, tyczą się wprowadzenia 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.

Wspomniemy tu naprzód, że już poprzednio Wydział krajowy pismem z d. 30. lipca b. r. odsunął żądanie takie, wniesione do niego przez wydział rady powiatowej łancuckiej, 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 niestuszne i nieuzasadnione, a to z powodów następujących: Z brzmienia §. 3. prawomocnej ustawy z d. 8. maja r. b. najwyraźniej wypływa, że od 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 przypisane 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 funduszu 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 Wysocki Sejm raczył przejść do porządku dziennego nad petycjami wydziałów powiatowych gródeckiego i łańcuckiego.

Marszałek. Rozprawa otwarta.

P. Zbyszewski. Proszę o głos.

Marszałek. P. Zbyszewski ma głos.

P. Zbyszewski. Kwestya załatwienia tych dwóch petycyj zdaje mi się być bardzo drobną, a jednak ta kwestya wpływa zasadniczo na ustawodawstwo krajowe. Ze sprawozdania komisji widzimy, że dwa powiaty dopominały się już, aby im wolno było pobierać dodatek do podatku opłacanego przez kolej żelazną. Te obydwa powiaty oddalone zostały przez Wydział krajowy, a obecnie wnosi komisya, aby i Sejm nad ich żądaniami przeszedł do porządku dziennego. Otóż zastanowić się musimy, czy to żądanie jest ugruntowane w ustawie; mojem przekonaniem rzecz się ma przeciwnie.

Prawda, że w ustawie państwowej z d. 8. maja b. r. nie stoi nic o tem, aby powiaty miały prawo pobierania dodatków od podatków, które opłacają koleje. Ale w takim razie trzeba iść do początku powstania tej ustawy i jak się ona wyrobiła. Otóż trzeba wiedzieć, że już w r. 1862. rozpoczęła się ta kwestya w Radzie Państwa przez interpelacyę do Rządu. Rząd wówczas powiedział, iż nie może zrobić żadnego wniosku, ponieważ się to sprzeciwia ustawie przemysłowej. W następnych latach po dwakroć była wnoszona ustawa o rozkład dodatków opłacanych od podatku zarobkowe-

go przez towarzystwa kolejowe, drugą razą nawet wniosek był rządowy. Obydwa razy była uchwaloną ustawa przez Izbę niższą, i obydwa razy była odrzuconą przez Izbę wyższą. Po raz trzeci uchwalona w r. 1868. w Izbie niższej, zawierała w §. 3. następujący dodatek (czyta):

„Czyli rozdział podatków, przedsiębiorstwu kolei żelaznej przypisanych w pewnym kraju na gminy pojedyncze ma być przedsięwzięty, zostawia się do rozstrzygnięcia ustawodawstwa krajowego.“

Ustęp ten został przez Izbę wyższą wprost opuszczony, i jak przyszła ustawa ponownie do Izby niższej, wówczas sprawozdawca w Izbie niższej powiedział, że wprawdzie Izba wyższa odrzuciła ten ustęp, tyczący się ustawodawstwa krajowego, jednakowoż oświadczył wyraźnie, iż jedynie dlatego został opuszczony, że Izba wyższa nie chciała się wdawać w zakres działania ustawodawstwa krajowego. Stało się to d. 28. kwietnia tego roku. Ministrowie, którzy byli obecni tak przy uchwaleniu ustawy w Izbie niższej, jak i w Izbie wyższej, przeciw temu się nie oświadczyli. Oczywiście rzecz, że Rząd zapatrywał się tak, jak i sprawozdawca ówczesny w Radzie Państwa, że kwestya rozdziału dodatków, tak powiatowych jak gminnych, a nawet i rozdziału samego dodatku krajowego, jest kwestyą samego ustawodawstwa krajowego, i że nam w tym przedmiocie samostnie rozstrzygać należy. Otóż zdaje mi się, że tak Wydział krajowy, jak i my postąpilibyśmy nieprawnie, a może nieogłędnie, gdybyśmy tę rzecz odrzucili. Podług dzisiejszego stanu ustawodawstwa my mamy prawo nakładać na podatki przez kraj opłacane, dodatki nie tylko krajowe, ale i powiatowe a nawet gminne. Dlategobym wnosił, żebyśmy zamiast przechodzić do porządku dziennego nie przesadzili naszego stanowiska i przyjęli następujący wniosek (czyta):

„Petycje wydziałów powiatowych gródeckiego i łańcuckiego odsyłają się do Wydziału krajowego z poleceniem, ażeby na przyszłej sesji sejmowej przedłożył projekt do ustawy względem sposobu rozdzielienia podatku dla przedsiębiorstw kolei żelaznej przypisanego, na pojedyncze powiaty i gminy, w celu poboru dodatków powiatowych i gminnych.“

Może mi będzie zarzucono, że rzecz ta jest bardzo trudna. Ja wiem o tem, że rozwiązanie byłoby trudne. Pobierają się takie dodatki od podatków w Prusiech według długości, przerysowanej pewną przestrzeń kolei, pobierają się i w Anglii. W Anglii mianowicie podług układów dobrowolnych. Tam każde hrabstwo, każde miasto, a właściwie każdy pewny obszar administracyjny godzi się z koleją, która przez jego terytoryum przechodzi, i taki dodatek gminny pobiera, na jaki z przedsiębiorstwem się ugodzi; a przecież i na tej podstawie koleje w Anglii istnieją, i istnieją w daleko większej liczbie niż u nas. Dlatego sądzę, że choć są trudności, ale są różne drogi, nad którymi będzie się mógł Wydział krajowy zastanowić i nam przedłożyć stosowny projekt.

Marszałek. Podam poprawkę p. Zbyszewskiego do poparcia.

Sprawozdawca p. Chrzano wski (odczytuje ją jeszcze raz).

Marszałek (po odczytaniu). Kto ją popiera, zechce wstać. (Dostateczna ilość.) Jest dostatecznie popartą.

P. Grocholski. Proszę o głos.

Marszałek. P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski. Mnie się zdaje, że p. Zbyszewski więcej mówił o tem, czegoby sobie można życzyć, niż o tem, co możemy osiągnąć. Ustawodawstwo nasze krajowe tak co do gmin, jak i co do reprezentacji powiatowych wyraźnie orzeka, od jakich podatków wolno pobierać dodatek. Otóż kardynalny warunek jest, żeby dodatek do podatku był w gminie przepisany (vorgeschrieben) i w gminie uiszczany. Od innego podatku nikt nie ma prawa pobierać dodatku, ani gmina, ani powiat.

Na tej podstawie były ciągle te projekta wnoszone do Rady Państwa, iż ta zasada stosuje się do kraju. Co Izba poselska w tej sprawie przy obradach orzekła i jak się tam kto wyrażał, tego nie wiem, bo nie pamiętam, i sprawozdania z tego dnia, tj. z d. 23. kwietnia, nie mam pod ręką.

Ale my mamy ustawę i w obec tej ustawy sądzę, że dokąd ustawa nie będzie zmienioną, dotąd my na żaden sposób nie możemy z takiej

uchwały, jaką p. Zbyszewski projektuje, żadnej mieć korzyści. Ustawa ta opiewa dosłownie — pozwolicie panowie, że ją odczytam po niemiecku, gdyż to jest ustawa państwowa (czyta):

„§. 3. Die Gesamtsumme der von einer nicht unter dem §. 2. begriffenen Eisenbahnunternehmung zu entrichtenden Erwerbs- und Einkommensteuer ist zum Zwecke der Vorschreibung auf die betreffenden Länder in folgender Weise zu vertheilen: Befindet sich die oberste Geschäftsleitung der Unternehmung in einem der Länder, welche die Bahn durchzieht, so sind vorweg 40% der Steuer in diesem Lande in Vorschreibung zu bringen, die restlichen 60 Percente aber auf die sämtlichen Länder, welche die Bahn durchzieht, nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecke zu vertheilen, und daselbst vorzuschreiben. Befindet sich aber die oberste Geschäftsleitung der Unternehmung in einem Lande, welches die Bahn nicht durchzieht, so sind in diesem Lande 10% vorzuschreiben, die restlichen 90% aber in den Ländern, welche die Bahn durchzieht nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecke in Vorschreibung zu bringen. — Die Vorschreibung hat in der Gemeinde, wo sich der Sitz der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung befindet, oder wenn diese ausserhalb des Landes sich befindet, wo sich der Sitz der Betriebsleitung im Lande befindet, und falls in diesem Lande eine Betriebsleitung nicht bestünde, in der Hauptstadt dieses Landes zu geschehen.“

A zatem podatek ma być przypisany w tej gminie, która jest siedzibą najwyższego zarządu całego przedsiębiorstwa, jeżeliby w kraju zarządu przedsiębiorstwa nie było, to tam, gdzie jest siedziba zarządu ruchu, a jeżeli zarządu ruchu nie ma w kraju, to wtenczas w stołecznym mieście kraju ma być przypisany i pobierany ten dodatek. Postanawia zatem ta ustawa kategorycznie, że podatki albo tam, gdzie jest siedziba zarządu lub ruchu, albo gdy tych w kraju nie ma, w stołecznym mieście pobierane być mają. Jakże więc to może być, aby chcieć ich tego prawa pozbawić i przenieść je na innych? Lwów np. jest siedzibą dyrekcji ruchu kolei Karola Ludwika i dotąd kolei lwowsko - czerniowieckiej, więc może nałożyć na koleje dodatek do podatku dochodowego i zarobkowego, i ma do tego podług ustawy niezaprzeczalne

prawo żądać od towarzystw kolejowych zapłaty dodatku, a towarzystwo bez żadnego oporu musiałoby tę opłatę uiszczać. Jakimże prawem, uiszczając ją tutaj, miałoby także w Łańcucie i w Gródku uiszczać. Mnie się zdaje, że jak długo ta ustawa, którą przytoczyłem, nie będzie zmienioną, my nie możemy nic uchwalać. Chodzi także o to, czy to jest przedmiotem ustawodawstwa państwowego, gdzie podatek ma być komuś przypisany. Mnie się zdaje, że to nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż cała podatkowość jest rzeczą ustawodawstwa państwowego, więc i to jest przedmiotem ustawodawstwa państwowego.

Jeszcze na jeden zarzut, który podniósł p. Zbyszewski, muszę zwrócić uwagę. Powiedział on, że w Anglii towarzystwa kolei żelaznych godzą się z gminami, przez których terytorya kolej przechodzi. Być może, że w Anglii rzecz ta jest praktyczną, ale nasze gminy nie stoją na tym stopniu wykształcenia jak tamte. Gdybyśmy, pominiawszy podstawę prawniczą, ze względów utylitarnych przyznali gminom pojedynczym to prawo, to być może, że miałyby z tego korzyść, ale dla kolei byłaby to największa niesprawiedliwość. Zresztą w Anglii nie ma podatku gruntowego; w Anglii kolej nie płaci dodatków do podatku gruntowego. Gminy i reprezentacje powiatowe, które dodatek ten u nas płacą, są do tego obowiązane i muszą, bo to wszystko, o czem mówiłem, tyczy się podatku dochodowego i zarobkowego, a nie domowego ani gruntowego. Podatek gruntowy i domowy są w powiecie przypisane, i od tych podatków gminy i reprezentacje powiatowe mają prawo żądać dodatków od kolei przechodzących przez ich terytorya. Z tych względów ja nie mogę głosować za wnioskiem p. Zbyszewskiego.

Marszałek. Nikt więcej głosu nie żąda?

P. Zbyszewski. Proszę o głos.

Marszałek. Posel Zbyszewski ma głos.

P. Zbyszewski. Ponieważ p. Grocholski odczytał ustęp dotyczącej ustawy po niemiecku, więc zdaje mi się, że Wysoka Izba pozwoli, ażebyhym odczytał także po niemiecku to, co dalej w tej sprawie postanowiono. Otóż pozwoli książę Marszałek pięć minut czasu, gdyż bardzo krótko

chcę to przedstawić. W rozprawie odbytej na posiedzeniu d. 28. kwietnia stoi (czyta):

„Weiter hat das hohe Herrenhaus den Satz Ob eine Vertheilung der in einem Lande vorgeschriebenen Steuer einer Eisenbahnunternehmung, auf einzelne Gemeinden stattzufinden hat, bleibt der Entscheidung der Landesgesetzgebung vorbehalten, weggelassen. Der Ausschuss glaubte, dass dieser Beisatz ohneweiters wegbleiben kann, weil mit demselben nichts anderes ausgedrückt werden wollte, als dass man durch dieses Gesetz in die Landesgesetzgebung nicht eingreifen wollte.“

Na każdy sposób to orzeczenie sprawozdawcy pokazuje, że rzecz ta jest niejasną, jeżeli tam powiedziano: „gehörig zur Landesgesetzgebung“, dlatego też obstał przy moim wniosku i zdaje mi się, że takowym niczemu nie przesądzam.

Marszałek. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Chrzanowski. Byłoby to bardzo pięknie, gdyby to, co w komisji lub w Izbie mówiono, włożonem zostało w ustawę; ale na nieszczęście ustawa brzmi inaczej. Owoż w ustawie, którą poseł Grocholski przeczytał, jest przeciwnie oznaczonem wyraźnie miejsce, w którym podatek dochodowy, a raczej 90% tego podatku ma być przypisane i pobierano. W ustawie jest jak najwyraźniej orzeczone, że ma być przypisany albo tam, gdzie jest miejsce zarządu ruchu na kolei, albo jeżeli zarząd ruchu nie znajduje się w kraju, to w stolicy tego kraju — więc nie można podatku tego w każdym powiecie przypisywać i pobierać. Zaś według ustaw krajowych tam tylko może być pobierany dodatek do podatku, czy to krajowy, czy powiatowy, gdzie jest pobierany podatek na rzecz Państwa. Od całej sumy, która wynosi 90% podatku dochodowego, płaconego przez kolej „Karola Ludwika“ we Lwowie, ma prawo kraj pobierać dodatek krajowy na potrzebę całego kraju, a oprócz tego miasto Lwów miałoby znów prawo pobierać od tej całej sumy podatku dodatek gminny. Aby powiaty mogły pobierać dodatek powiatowy od jakiegoś afanku 90 części podatku dochodowego płaconych przez kolej „Karola Ludwika“ we Lwowie skarbowi Państwa, musiano by zmienić całą zasadę ustanowioną przez ustawy krajowe, że dodatek do podatków, czy to krajowy, czy powiatowy, czy gminny, tam tylko może być

rozpisany i pobierany, gdzie pobierany jest podatek na rzecz Państwa, od którego to podatku należy się ten dodatek.

Jeśli zaś wnioskodawca p. Zbyszewski żąda, aby Wydział krajowy zaprojektował ustawę, że ma być w każdym powiecie pobierana na rzecz Państwa część podatku dochodowego przez kolej „Karola Ludwika“ płaconego we Lwowie, a raczej płacić się mającego we Lwowie od 1870. r., to ustawa taka nie mogłaby przyjść do skutku, z powodu że rozpisywanie podatków państwowych i wskazywanie miejsc, gdzie mają być pobierane należy do ustawodawstwa państwowego, a sprzeciwia się ustawie z d. 8. maja, której Sejm zmienić nie może.

Zresztą zażądanie zmiany tej ustawy państwowej z d. 8. maja przez Radę Państwa, lub też przeprowadzenie przez Sejm wyżej wskazanej zmiany zasady orzeczonej ustawą krajową, mogłoby pociągnąć za sobą upadek korzystnej dla kraju naszej ustawy z d. 8. maja r. b., która z takim oporem przyszła do skutku, a mocą której kraj ma pobierać dodatek krajowy od 90 części podatku dochodowego przypisanych w stolicy kraju.

Z tych powodów wnoszę, ażeby wniosku p. Zbyszewskiego nie przyjąć.

Marszałek. Poddam pod głosowanie najprzód wniosek p. Zbyszewskiego.

Sprawozdawca p. Chrzanowski (czyta go powtórnie).

Marszałek. Kto jest za tym wnioskiem, zechce wstać. (Mniejszość.) Upadł.

Kto jest za wnioskiem komisji, aby przejść nad tym przedmiotem do porządku dziennego, zechce wstać. (Większość.) Jest przyjęty.

Teraz z porządku dziennego następuje sprawozdanie komisji konstytucyjnej o sądach pokoju. Sprawozdawcą jest p. Grocholski.

(Głosy: Uwolnić sprawozdawcę od czytania sprawozdania.)

Sprawozdawca p. Grocholski. Ja sędzę, abyśmy jako zasadę nie przyjmowali uwalniać spra-

wozdawców od czytania. My przecież nie tylko dla siebie lub dla ścisłego koła obradujemy, ale jesteśmy pod kontrolą kraju, więc trzeba aby kraj wiedział co jest. Jeżeli gazeta jakaś nie zechce łaskawie umieścić naszego sprawozdania, wtedy nie przyjdzie ono do wiadomości publicznej i nie będzie w zapiskach stenograficznych. Przy rzeczach większych rozmiarów trudno tego żądać od sprawozdawcy, aby przeczytał całe sprawozdanie, ale to, które komisja konstytucyjna na dziś przygotowała, jest krótkie, więc przeczytać je potrzeba (czyta sprawozdanie patrz — Aleg. LIX.)

Marszałek. Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta. Poddam pod głosowanie wnioski komisji.

Sprawozdawca p. Grocholski (czyta powtórnie wnioski komisji).

Marszałek. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Następuje z porządku dziennego sprawozdanie komisji drogowej o wywłaszczeniu na cele drogowe. Sprawozdawca p. Guiewosz ma głos.

(Głosy: Prosimy o zamknięcie posiedzenia.)

Słyszę głosy za zamknięciem posiedzenia. Kto jest za zamknięciem posiedzenia zechce wstać. (Większość.) Posiedzenie zamknięte. Wieczornego posiedzenia dziś nie będzie, bo komisje jeszcze mają roboty swoje pokończyć.

Następne posiedzenie będzie jutro dnia 29. października o 10. godzinie z rana.

Porządek dzienny na d. 29. października 1869.

1. Sprawozdanie komisji administracyjnej o projekcie rządowym, ustanawiającym termin ostateczny do zgłoszenia powinności podlegających indemnizacji. — Sprawozdawca poseł Samelson.

2. Sprawozdanie komisji administracyjnej o wniosku rządowym co do ponoszenia kosztów pertraktacji w sprawach serwitutowych. — Sprawozdawca p. Samelson.

3. Sprawozdanie komisji administracyjnej w przedmiocie wykupna prawa poboru roślin z cudzych gruntów stawowych. — Sprawozdawca p. Samelson.

4. Sprawozdanie komisji do reform ustawy gminnej o wniosku Wydziału krajowego, i o petycjach względem zmian w ustawie gminnej. — Sprawozdawca p. Smarzewski.

5. Sprawozdanie komisji drogowej o wywłaszczeniu na cele drogowe. — Sprawozdawca p. Gniewosz.

Stan. hr. Tarnowski. Komisya kolejowa spełniwszy swoje zadanie rozwiązała się.

Koniec posiedzenia o godz. 12. min. 21. z południa.