

Krzysztof Broński

Katedra Historii Gospodarczej i Społecznej
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Powstanie i działalność krajowego składu publicznego w Krakowie na przełomie XIX i XX wieku

Streszczenie

Galicja jako wewnętrzna kolonia oraz najuboższy region monarchii habsburskiej poszukiwała możliwości wyjścia z błędnego koła zacofania gospodarczego i modernizacji kraju. Wraz z uzyskaniem autonomii w latach 60. XIX w. następuje stopniowy rozwój gospodarczy tego regionu. Galicyjskie władze autonomiczne prowadzą politykę gospodarczą, której celem jest rozwój różnych sektorów gospodarki. W latach 80. galicyjskie władze autonomiczne podjęły działania, których celem było utworzenie krajowych składów publicznych w zachodniej i wschodniej Galicji, wspomagających rozwój handlu. Po długich staraniach udało się pod koniec lat 80. utworzyć takie składy na zboże i alkohol we Lwowie i Krakowie. Koszty założenia składów pokryte zostały z budżetu krajowego. Składy te przechowywały obce towary za odpłatnością. Skład lwowski funkcjonował tylko kilka lat – już w 1898 r. został zamknięty i wystawiony na sprzedaż. Jednym z powodów likwidacji była zła lokalizacja. Uważano, że gdyby taki skład powstał w Tarnopolu, miałby większe szanse na prowadzenie działalności. Skład krakowski był lepiej zlokalizowany i funkcjonował do końca istnienia Galicji. W składzie krakowskim przechowywane było głównie zboże z Rosji, które eksportowano do Niemiec. Trafiało się także zboże węgierskie i wschodniogaliczyjskie, które dostarczano do młynów krakowskich i okolicznych.

Słowa kluczowe: Galicja, publiczny dom składowy, zboże, handel.

Galicja uchodziła za jedną z najbardziej zacofanych gospodarczo prowincji Austrii. Istotnie mimo przeprowadzonych tu stosunkowo wcześniej reform agrarnych nie miała dogodnych warunków rozwoju gospodarczego. Oddzielona Karpatami od innych części monarchii oraz sztuczną granicą polityczną od reszty ziem polskich nie potrafiła ani podnieść się na wyższy poziom produkcji rolniczej, ani wykorzystać bogactw naturalnych do stworzenia silnego przemysłu. Nie mogła bowiem zapewnić sobie rynków zbytu na terenie monarchii, gdzie istniały prowincje dobrze uprzemysłowione oraz inne o wysokiej kulturze rolnej. Przed Galicją stał więc niezmiennie problem znalezienia metod i sposobów wyjścia z impasu. W okresie autonomicznym coraz częściej pojawiały się wezwania do pracy nad rozwojem gospodarczym kraju. Jednym z podstawowych zadań Sejmu Krajowego było ustawodawstwo w sprawach tzw. kultury krajowej¹. Galicyjskie władze autonomiczne starały się prowadzić politykę gospodarczą, której celem była poprawa sytuacji ekonomicznej kraju. Jednym z wymiernych przykładów takiej działalności jest utworzenie krajowych składów publicznych ułatwiających rozwój handlu zewnętrznego. Celem niniejszego szkicu jest zarysowanie genezy powstania i działalności krajowego składu publicznego w Krakowie².

Austriackie prawo określało domy składowe jako przedsiębiorstwa, które na podstawie specjalnej koncesji trudnią się „przemysłowym” przechowywaniem towarów na cudzy rachunek³. Koncesję na założenie publicznego domu składowego nadawało austriackie Ministerstwo Handlu, niekiedy w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu⁴. Czynności publicznych domów składowych należące do zakresu ich działalności uważano za handlowe, same zaś przedsiębiorstwa domu składowego za kupców [Buzek 1913, s. 732]. Taryfy opłat domu składowego ustanawiał jego zarząd, natomiast regulamin działalności składu publicznego zatwierdzało Ministerstwo Handlu, względnie Ministerstwo Skarbu.

¹ Było to określenie dla polskiego odbiorcy niezbyt jasne. W austriackim ustawodawstwie państwowym pod pojęciem *Landeskultur* rozumiano sprawy agrarne. W Galicji interpretowano ten termin szerzej, ale też przede wszystkim w znaczeniu ekonomicznym. Por. [Grodziski 1993, s. 85].

² Pośrednio pokazana została kolonialna zależność Galicji od władz wiedeńskich, w tym mocno rozwinięte procedury biurokratyczne, co utrudniało autonomicznym władzom krajowym prowadzenie polityki gospodarczej i hamowało rozwój tego regionu. Dodatkowym impulsem do podjęcia tej tematyki jest likwidacja pozostałości przedsiębiorstwa składowego przy ul. Warszawskiej, w ramach prowadzonego procesu rewitalizacji tego obszaru.

³ W monarchii habsburskiej wyróżniano domy składowe prywatne i publiczne. Różnica między obu kategoriami składów polegała na tym, że mogły być indosowane tylko listy składowe wydane przez skład publiczny. Z tej zasadniczej różnicy wynikało wiele różnic szczegółowych. Por. [Piwocki 1902, s. 291; Buzek 1913, s. 732–733].

⁴ Gdy chodziło o założenie domu składowego, choćby tylko po części przeznaczonego do przechowywania towarów podlegających kontroli urzędów cłowych lub podatkowych, wówczas koncesję nadawano w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu.

Do lat 80. XIX w. w Galicji nie było publicznych domów składowych ułatwiających prowadzenie handlu zewnętrznego. Ówczesne władze krajowe dostrzegały potrzebę uruchomienia w Galicji takich przedsiębiorstw. W styczniu 1886 r. Sejm podjął uchwałę polecającą Wydziałowi Krajowemu przedsięwzięcie działań w celu uruchomienia w Galicji publicznych przedsiębiorstw składowych z prawem wydawania listów składowych (warrantów). Wydział Krajowy podjął rokowania z Bankiem Krajowym Królestwa Galicji i Lodomerii co do utworzenia w Galicji takich składów. Bank nie chciał przyjąć na siebie obowiązku uruchomienia rzeczonych składów i wyraził jedynie gotowość ich popierania stosownym kredytem i udzielaniem zaliczek na warranty. Proponował zarazem, aby składy utworzyły galicyjskie władze krajowe. Nie przestając na odpowiedzi Banku Krajowego, Wydział Krajowy zwrócił się w tej sprawie do obu krajowych towarzystw rolniczych we Lwowie i Krakowie oraz do samorządu miejskiego Lwowa i Krakowa.

Towarzystwo Wzajemnego Kredytu w Krakowie, do którego za wskazówką krakowskiego Towarzystwa Rolniczego zwrócił się Wydział Krajowy, nie wyraziło zgody na prowadzenie składu publicznego we własnym zakresie. Zaproponowało jednak utworzenie dla tego przedsiębiorstwa osobnego stowarzyszenia, które byłoby wspierane przez Towarzystwo Wzajemnego Kredytu i któremu oddano by do użytku wybudowane lub zakupione z budżetu krajowego składy publiczne [*Sprawozdanie Komisji...* 1887]. Podobnie Lwowski Bank Rolniczy, do którego zwrócił się Wydział Krajowy z zapytaniem na wniosek Towarzystwa Gospodarczego Galicyjskiego, nie chciał się podjąć wybudowania składu publicznego we Lwowie.

Przedstawiając Sejmowi przebieg rokowań, Wydział Krajowy nie przedłożył w kwestii uruchomienia w Galicji krajowych składów publicznych żadnego konstruktywnego wniosku. Pomimo tego Komisja Gospodarstwa Krajowego wyraziła opinię, że zorganizowanie składów publicznych jest dla rolnictwa galicyjskiego oraz dla stosunków ekonomicznych kraju sprawą ważną i nie należało zrażać się trudnościami, jakie napotymano w dotychczasowych rokowaniach. Główna trudność w realizacji projektu polegała na znalezieniu środków finansowych na wybudowanie składów. Komisja Gospodarstwa Krajowego wniosła, by Sejm polecił Wydziałowi Krajowemu kontynuację działań mających na celu uruchomienie publicznych składów, a także by czynił starania u władz austriackich o prawo lombardowania w banku austro-węgierskim warrantów publicznych składów zbożowych [*Sprawozdanie Komisji...* 1887]. Sejm w styczniu 1887 r. podjął w tej kwestii stosowną uchwałę uwzględniającą sugestie Komisji.

Wydział Krajowy podjął więc rokowania z prezydentem Lwowa oraz Dyrekcją Towarzystwa Wzajemnego Kredytu w Krakowie. Dyrekcja Towarzystwa stwierdziła, że skład publiczny należy założyć przede wszystkim w Krakowie i na ten cel zakupić z budżetu krajowego magazyny od Galicyjskiego Banku dla Handlu

i Przemysłu, administrację zaś tych składów publicznych prowadzić może oddzielnie stowarzyszenie⁵ [*Sprawozdanie Komisji...* 1887].

W styczniu 1888 r. Sejm polecił Wydziałowi Krajowemu, aby ten postarał się o uruchomienie po jednym domu składowym w dwóch znaczniejszych miastach w zachodniej i wschodniej części kraju na podstawie gwarancji finansowych władz krajowych. Na ten cel Sejm przeznaczył coroczną kwotę w wysokości 21 tys. złr wypłacaną maksymalnie do końca 1912 r. Fundusze te, o ile nie wystarczałyby własne dochody domów składowych, wykorzystane być mogły przede wszystkim na pokrycie kosztów oprocentowania i amortyzacji kapitałów instytucji zainteresowanych w założeniu składów. Sejm zobowiązał Wydział Krajowy do przeprowadzenia rokowań z gminami, w których miały powstać domy składowe. W razie ich negatywnego rezultatu rokowania należało prowadzić z instytucjami finansowymi lub dającymi odpowiednie gwarancje spółkami, aby przyjęły na siebie obowiązek uzyskania koncesji na domy składowe. Sejm upoważnił także Wydział Krajowy do zawarcia potrzebnych umów o założenie i utrzymanie domów składowych, pod warunkiem że gminy, w których domy te zostaną założone, zobowiążą się do partycypowania w kosztach ich założenia i utrzymania. Podjętą uchwałę przesłał Wydział Krajowy magistratom Krakowa i Lwowa, wzywając je, aby rozstrzygnęły kwestię, czy gmina byłaby skłonna na podstawie gwarancji ze strony władz kraju przyjąć na siebie obowiązek uzyskania koncesji na skład publiczny, wykonania zobowiązań wynikających z tych koncesji i utrzymywania składu publicznego pod kontrolą Wydziału Krajowego. Pytano również, czy gmina mogłaby wspierać finansowo publiczny dom składowy, jeżeli taki skład założyłaby instytucja finansowa lub spółka poparta przez władze krajowe [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889].

Gdy negocjacje z Radą Miejską w Krakowie rozpoczęte z początkiem 1888 r. przedłużały się, Wydział Krajowy przygotował we współpracy z komisją wyznaczoną przez Radę Nadzorczą Towarzystwa Wzajemnego Kredytu projekt umowy, na mocy której „Towarzystwo Wzajemnego Kredytu, chcąc oddać usługę krajowi i przyczynić się do dobra rolników, lecz nie mogąc ani majątkiem, ani dochodami własnymi do tego się przyczynić, podejmuje się zarządu publicznym składem krajowym w Krakowie jako pełnomocnik Wydziału Krajowego” [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889]. Według warunków tej umowy, Wydział Krajowy powierzył Towarzystwu Wzajemnego Kredytu jako swojemu pełnomocnikowi bezpośredni zarząd publicznym składem krajowym w Krakowie. Realizacja składu miała być finansowana wyłącznie z budżetu krajowego, a Towarzystwo Wzajemnego Kredytu objąć miało skład całkowicie urządzony. Towarzy-

⁵ Ponieważ Sejm nie był skłonny do pokrycia kosztów założenia magazynów z budżetu krajowego, Wydział Krajowy nie mógł przyjąć projektu przedłożonego przez dyrekcję Towarzystwa Wzajemnego Kredytu w Krakowie.

stwo miało zorganizować administrację składu według zasad określonych przez Wydział Krajowy. Wydział miał natomiast opracować regulamin składu i przygotować taryfę opłat za świadczone przez niego usługi. Wydatki na administrację przedsiębiorstwa planowano pokrywać z budżetu krajowego, natomiast wszelkie wpływy składu pobierane być miały na rachunek tego budżetu.

Na podstawie uchwały sejmowej z 16 października 1888 r. Wydział Krajowy zaciągnął w Towarzystwie Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie pożyczkę w wysokości 400 tys. złr, oprocentowaną 4,5%, spłacalną w 50 półrocznych ratach, począwszy od 1 stycznia 1889 r. Pożyczka ta służyła do pokrycia wydatków związanych z uruchomieniem publicznych składów krajowych w Krakowie i Lwowie⁶. Wykonując uchwałę sejmową z 20 stycznia 1888 r., Wydział Krajowy rozpoczął w maju tegoż roku starania o nabycie gruntów lub magazynów odpowiednich na składy krajowe. Po bezskutecznych negocjacjach z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda o nabycie od niej gruntu odpowiedniego pod składy, zakupił w 1888 r. nieruchomości wraz z magazynami zbożowymi od Galicyjskiego Banku dla Handlu i Przemysłu w Krakowie za cenę 120 tys. złr. Nieruchomość ta położona w Krakowie przy ul. Warszawskiej miała powierzchnię ok. 0,5 ha⁷. Znajdowały się na niej:

- magazyn murowany zbożowy o trzech kondygnacjach składowych,
- magazyn zbożowy parterowy, mogący pomieścić ok. 1000 t zboża,
- magazyn zbożowy parterowy drewniany, mogący pomieścić ok. 400 t zboża,
- dom parterowy murowany bez piwnic, o powierzchni zabudowanej 120 m²,
- dom mieszkalny, o powierzchni 244 m²,
- tor kolejowy wraz ze zwrotnicą rozdzielający się na dwa tory łączące magazyny zbożowe z torami Kolei Północnej [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 5].

Aby rozpoznać możliwość utworzenia składów na spirytus i zboże oraz zapoznać się z problematyką administracji składów publicznych, Wydział Krajowy wydelegował do zwiedzenia tego rodzaju przedsiębiorstw za granicą Karola hr. Scipiona, mającego objąć stanowisko dyrektora przyszłego składu krajowego w Krakowie, oraz inż. S. Chrzęszczewskiego, któremu Wydział Krajowy polecił

⁶ Z uzyskanej pożyczki Wydział Krajowy przeznaczył 200 tys. złr na zakup placu i magazynów na publiczny skład w Krakowie, na ich przebudowę, urządzenie składu zbożowego, na zbudowanie składu spirytusowego i domu administracyjnego. Kwota ta nie tylko wystarczyła na zupełne ukończenie potrzebnych przebudów i nowych budowli oraz na zakup i instalację potrzebnych urządzeń i przyrządów wszelkiego rodzaju itd., ale nawet pozostała nadwyżka w wysokości 14 116 złr [*Sprawozdanie Komisji...* 1889, s. 1–2].

⁷ Znacznie taniej, bo za cenę 95 tys. złr Wydział Krajowy nabył od księcia Kaliksta Ponińskiego w sierpniu 1889 r. nieruchomości o powierzchni 1,5 ha, położoną obok dworców Kolei Czerniowieckiej i Kolei Galicyjskiej im. Karola Ludwika przy ul. Grodeckiej we Lwowie, wraz z budynkiem murowanym dwupiętrowym na magazyn zbożowy i lokalem administracyjnym.

opracowanie planu budowy magazynu spirytusowego i projektu urządzeń mechanicznych w magazynie zbożowym. Zwiedzili oni składy uważane za wzorcowe w Wiedniu, Linzu, Innsbrucku, Monachium i Peszcie.

Ponieważ ani składu na spirytus, ani budynku odpowiedniego na urządzenie w nim takiego składu nie było na terenie nieruchomości nabytej w Krakowie, Sejm zlecił Wydziałowi Krajowemu sporządzenie planu budynku na skład spirytusu ze zbiornikami na 5000 hektolitrów, zaopatrzonego w urządzenia do szybkiego przyjmowania, mierzenia i oddawania spirytusu składanego przez producentów. W październiku 1888 r. Magistrat Krakowski zatwierdził plany i wydał pozwolenie na realizację inwestycji [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 6–7]. Inwestycja ta została zrealizowana w 1889 r.⁸

Równocześnie Wydział Krajowy polecił urządzić magazyn murowany przeznaczony na skład zboża. Na podstawie planu i kosztorysu opracowanego przez inż. S. Chrzęszczewskiego, a zatwierdzonego przez Wydział Krajowy zlecono dostarczenie i montaż tych urządzeń. Realizację zadania oddał Wydział Krajowy trzem firmom: Krakowskiej Gazowni Miejskiej, fabryce L. Zieleniewskiego w Krakowie i fabryce G. Luthora w Braunschweigu. Ogólna kwota wydatków na zakup i urządzenie publicznego składu krajowego połączonego z publicznym składem wolnym na zboże i spirytus w Krakowie wyniosła 185 884 złr [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 10].

Nowa ustawa o zakładaniu składów publicznych uchwalona przez obie izby Rady Państwa, a zatwierdzona przez cesarza w kwietniu 1889 r. orzekała, że do podania o koncesję na skład publiczny należy dołączyć regulamin ułożony dla tego składu. Regulamin ten należało przygotować według regulaminu wzorcowego zgodnie z zapisem nowej ustawy o składach publicznych. Ponieważ Ministerstwo Handlu zapewniło, że regulamin taki ułoży, Wydział Krajowy musiał czekać na wydanie przez rząd wiedeński regulaminu wzorcowego, na którego podstawie miał ułożyć regulamin dla publicznego składu w Krakowie i dołączyć go do podania o koncesję. Gdy w czerwcu 1889 r. Ministerstwo Handlu oświadczyło, że odstąpiło od wydania regulaminu wzorcowego, Wydział Krajowy przygotował regulamin dla publicznego składu w Krakowie oraz taryfę opłat w tym składzie [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 11]. W regulaminie zapisano m.in., że „skład publiczny krajowy dla zboża i spirytusu założony został w Krakowie, gdyż z tego składu publicznego leżącego przy węźle dróg żelaznych mogą być produkty wysyłane: albo do Prus i wszystkich portów Morza Bałtyckiego i Północnego, albo na wielkie targowiska nadreńskie i francu-

⁸ Nowy budynek na skład spirytusu o 5000 hektolitrach pojemności kosztował 11 849 złr. Koszty urządzenia magazynu o pięciu zbiornikach mieszczących owe 5000 hektolitrów spirytusu wynosiły 17 934 złr, a cały magazyn spirytusowy wraz z kompletnym urządzeniem wewnętrznym kosztował 29 783 złr [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 7].

skie, albo do Wiednia i Szwajcarii, albo wreszcie do portów Morza Adriatyckiego i do Włoch” [*Regulamin...* 1889]. Po opracowaniu regulaminu Wydział Krajowy przedłożył Ministerstwu Handlu podanie o koncesję, które jednak wycofał, gdy w Ministerstwie Handlu oświadczone, iż wkrótce wydana zostanie instrukcja do układania regulaminów dla składów publicznych. Gdy jednak Ministerstwo Handlu instrukcji tej nie wydało, Wydział Krajowy wniósł do tegoż Ministerstwa podanie o koncesję, dołączając opracowany przez siebie regulamin dla składu publicznego w Krakowie z prośbą o jego zatwierdzenie. Ministerstwo Handlu przesłało regulamin i podanie o koncesję do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Ministerstwa Sprawiedliwości, a zarazem zwróciło się do Ministerstwa Skarbu. Ministerstwo Skarbu poleciło Krajowej Dyrekcji Skarbu we Lwowie, aby ustaliła warunki „ze stanowiska skarbowego” dla wolnego składu w Krakowie. Władze skarbowe po rozpoznaniu sytuacji *in situ* zaleciły przygotowanie osobnego składu na owies jako produkt podlegający opłacie konsumpcyjnej, ewentualnie wykorzystanie jednego ze składów na ten cel. Żądano ponadto utworzenia ekspozytury cłowej, względnie utrzymania asystenta cłowego z budżetu krajowego, utrzymania urzędnika skarbowego oraz utrzymania jednego pokoju dla straży skarbowej [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 11].

Po porozumieniu przeznaczono magazyn murowany na skład zboża krajowego, natomiast drugi magazyn i część trzeciego na skład zboża tranzytowego, a pozostałą część trzeciego magazynu na skład owsa. Komisja Dyrekcji Skarbu uznała magazyn spirytusowy za wzorowo urządzony tak pod względem bezpieczeństwa, jak i łatwości kontroli. Na wniosek Wydziału Krajowego Komisja zgodziła się, aby zaniechać ekspozytury cłowej, natomiast administracja składu miała płacić urzędnikowi dochodzącemu w miarę potrzeby ustaloną opłatę dzienną.

Zakupione magazyny były połączone z Koleją Północną torem przebiegającym w części po placu składowym będącym własnością kraju, a w części po gruncie należącym do Kolei Północnej, zaś kontrakt, który istniał pomiędzy Bankiem Galicyjskim dla Handlu i Przemysłu a dyrekcją Kolei Północnej, zapewniał wykorzystanie tego połączenia. W kontrakcie tym zapisano, że w razie gdyby składy te zmieniły właściciela, nowy właściciel powinien postarać się o odnowienie kontraktu. Wydział Krajowy, zawiadamiając pismem z 21 czerwca 1889 r. dyrekcję Kolei Północnej o nabyciu przez kraj magazynów zbożowych wraz z torem łączącym te magazyny z Koleją Północną, zażądał odnowienia tego kontraktu. Dyrekcja Kolei Północnej nie dawała żadnej odpowiedzi, dopiero wskutek interwencji Wydziału Krajowego oświadczyła, że nie ma żadnej przeszkody, by istniało połączenie torem kolejowym pomiędzy dworcem w Krakowie a wspomnianymi magazynami [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 12]. Na odwołującą załatwienie sprawy odpowiedź Kolei Północnej Wydział Krajowy wystosował do jej dyrekcji w lipcu 1889 r. pismo, oświadczając, że przyjmuje wszystkie warunki

umowy z 27 czerwca 1876 r., zawartej pomiędzy Koleją Północną a poprzednim właścicielem magazynów, a tym samym wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki z umowy tej wypływające. Odnośnie do zastrzeżeń i uwag dyrekcji Kolei Północnej Wydział Krajowy oznajmił, że Generalna Inspekcja Kolei Austriackich, która badała plany tej budowy przedłożone jej przez Magistrat Krakowski, oświadczyła, że nie wnosi uwag do projektowanej budowy magazynu na spirytus, jeżeli budynek ten będzie postawiony z ogniotrwałego materiału i ogniotrwale pokryty. Magistrat Krakowski uznał zastrzeżenia kolei za bezzasadne, dlatego zatwierdził 13 października 1888 r. przedłożone plany i wydał pozwolenie na budowę. Dlatego gdy skład na spirytus zbudowano na mocy udzielonego pozwolenia i z materiału ogniotrwałego i ogniotrwale go pokryto, gdy nadto odpowiadał wszystkim wymogom wskazanym przez Generalną Inspekcję Kolei Austriackich, nic nie mogło stać na przeszkodzie dowozowi i wywozowi składanego w tym magazynie spirytusu torem łączącym go z Koleją Północną.

Dyrekcja Kolei Północnej dopiero w połowie sierpnia 1889 r. przesała Wydziałowi Krajowemu pismo wraz z dodatkiem do kontraktu zawierającym warunki niemożliwe do przyjęcia. Gdy nie chciała odstąpić od postawionych warunków, Wydział Krajowy wystosował do Ministerstwa Handlu podanie, w którym po obszernym przedstawieniu całej sprawy i uzasadnieniu swych żądań, odwołując się do ustawy z 28 kwietnia 1889 r. o składach publicznych, monitował Ministerstwo Handlu, aby formalnie uregulowało wzajemne stosunki między dyrekcją Kolei Północnej a publicznym składem będącym własnością kraju, położonym w Krakowie przy dworcu tej kolei. W dniu 7 września 1889 r. Wydział Krajowy wniósł także pismo do generalnej dyrekcji austriackich kolei o uwzględnienie taryfowe w przewozie produktów do publicznego składu krajowego w Krakowie i z tegoż składu kolejami państwowymi. Generalna dyrekcja w piśmie z 21 września 1889 r. oświadczyła, że podanie to przekazała dyrekcji Kolei Północnej, przy której leży skład publiczny krajowy, „gdyż dopiero po otrzymaniu przyznania reekspedycji przez dyrekcję drogi żelaznej północnej będzie mogła dyrekcja dróg żelaznych austriackich udzielić uwzględnienie” [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu...* 1889, s. 13–14].

Pomimo że krajowy skład publiczny w Krakowie był gotowy, nie mógł być otwarty ze względu na brak koncesji oraz na fakt, że Ministerstwo Handlu nie uregulowało jeszcze wzajemnych stosunków między dyrekcją Kolei Północnej i składem publicznym krajowym w Krakowie co do użytkowania torów kolejowych łączących Kolej Północną z krakowskim składem.

W styczniu 1889 r. sankcję cesarską otrzymała uchwała Sejmu galicyjskiego z 16 października 1888 r., zgodnie z którą Sejm:

– przyjął wszelkie zobowiązania potrzebne do uzyskania koncesji na wolne składy według rozporządzeń władz austriackich z 19 czerwca 1866 r.,

– otworzył Wydziałowi Krajowemu kredyt do wysokości 400 tys. złr na założenie wolnych składów na zboże i spirytus w Krakowie i we Lwowie.

Ponadto Sejm polecił Wydziałowi Krajowemu zaciągnięcie kredytu w Towarzystwie Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie w wysokości 400 tys. złr, z obowiązkiem spłacenia tej pożyczki w ciągu 25 lat, począwszy od 1 stycznia 1889 r. Rozpoczęcie działalności składów we Lwowie i Krakowie planowano na początek 1889 r. [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego w przedmiocie...* 1889, s. 1–2].

Komitet Towarzystwa Rolniczego w Krakowie wniósł w 1889 r., w porozumieniu i z poparciem Towarzystwa Gospodarskiego we Lwowie, petycję o utworzenie składu chmielowego przy publicznych składach zboża i spirytusu w Krakowie.

Komisja gospodarstwa krajowego podzielała opinie towarzystw rolniczych lwowskiego i krakowskiego, że „założenie składu chmielowego już w roku bieżącym powinno by być dokonane, z uwagi jednak że obecne położenie kraju z powodu klęsk tegorocznych⁹ nie pozwala na zwiększenie wydatków, chociażby najbardziej produktywnych, a z drugiej rzecz cała w ciągu roku lepiej przestudowaną zostanie i tak Wydział Krajowy, jak i dyrekcja Towarzystwa Wzajemnego Kredytu, jako pełnomocnik działająca, będą w stanie dokładnie i we wszystkich kierunkach wykończony przedstawić projekt, z należyтым uwzględnieniem koniecznej w naszym położeniu oszczędności” [*Sprawozdanie Komisji...* 1889, s. 1].

Wydział Krajowy starał się, by skład publiczny krakowski przy zachowaniu zasad oszczędności, był jednak należycie urządzony. Zawarta przez Wydział Krajowy z Towarzystwem Wzajemnego Kredytu w Krakowie umowa zapewniała składowi publicznemu w Krakowie kierownictwo dbające o funkcjonowanie i rozwój tej krajowej instytucji. Tak więc w Krakowie posiadała Galicja publiczny skład na zboże o pojemności przeszło 3000 t i na spirytus o pojemności tylko 5000 hektolitrów.

Ogólny obrót zboża w składzie krakowskim kształtował się stosunkowo dobrze (w 1890 r., tj. roku otwarcia składu, obrót zbożem wynosił 721 wagonów, zaś w 1891 r. już 1592 wagony), natomiast obrót spirytusem był na niskim poziomie. Wydział Krajowy na podstawie obrotu zbożem w składzie krakowskim uważał za rzecz konieczną przystąpienie do rozszerzenia magazynów zbożowych w Krakowie. W tym celu Wydział Krajowy planował wybudowanie trzypiętrowego murowanego magazynu, biorąc pod uwagę dwa projekty inż. S. Chrząszczewskiego. Pierwszy zakładał zburzenie dwóch mniejszych już istniejących magazynów i zbudowanie w ich miejsce nowego, co miało kosztować 146 200 złr. Drugi zakładał zakup

⁹ W 1889 r. w Galicji wystąpiła klęska nieurodzaju spowodowana ogromną posuchą. Susza trwała od początku kwietnia do drugiej połowy lipca. Zbiory były prawie o 1/3 niższe od przeciętnych, co w wymiarze finansowym T. Rutowski szacował na ok. 100 mln złr. Por. [Rutowski 1890, s. 12].

gruntu przyległego do Kolei Północnej o powierzchni 16,5 a i wybudowanie magazynu – koszt wyniósłby 161 600 zł¹⁰.

W styczniu 1898 r. Sejm przyjął sprawozdanie Wydziału Krajowego dotyczące aktywności Wydziału w zakresie administracji krajowym składem publicznym w Krakowie za 1897 r.¹¹

W sprawozdaniu z 1898 r. Komisja Gospodarstwa Krajowego zwróciła uwagę na potrzebę połączenia drugim torem szynowym składu z dworcem kolejowym w celu ułatwienia dostawy i odstawy wozów na placu składowym. Komisja skonstatowała z zadowoleniem, że „przewidywania Wydziału Krajowego odnośnie żywotności składu zbożowego w Krakowie, przedstawione w sprawozdaniu z 1896 r., istotnie się sprawdzają. Z każdym rokiem zwiększa się obrót, co nie tylko chroni od deficytu tę pozycję budżetu, ale nadto zabezpiecza zysk tym pewniej, że na najbliższą przyszłość odpada potrzeba czynienia jakichkolwiek inwestycji” [*Sprawozdanie Komisji...* 1899, s. 1]. Wskutek niepomyślnej koniunktury światowej spadł w 1899 r. obrót składu krakowskiego z 2842 wagonów do 2316 wagonów. Preliminarz wydatków (zwyyczajnych i nadzwyczajnych) wyniósł na 1900 r. 19 116 zł, zaś preliminarz dochodów 20 275 zł, nadwyżka wynosiła zatem 1159 zł.

Analizując budżet składu krakowskiego preliminowany i wykonany w 1898 r., zauważamy, że dochody składu preliminował Wydział Krajowy w wysokości 15 384 zł, wydatki w kwocie 15 741 zł, przewidziany preliminarzem niedobór wynosił więc 367 zł. Według zamknięcia rachunkowego dochody wyniosły w 1898 r. 18 625 zł, przewyższyły więc preliminarz o 3241 zł, wydatki wyniosły zaś 18 798 zł, czyli były od preliminarzowych wyższe o 3047 zł, niedobór był więc mniejszy od preliminowanego.

Wynik finansowy przedsięwzięcia składowego w Krakowie za 1899 r. przedstawia się mniej pomyślnie niż w poprzednim roku. Dochody składu preliminowano na 1899 r. w kwocie 19 435 zł, osiągnięto zaś dochody 19 809 zł, zatem wyższe od preliminowanych o 374 zł. Wydatki preliminowane w kwocie 19 348 zł wyniosły faktycznie 19 914 zł i przekroczyły sumę preliminowaną o 566 zł. Wskutek tego zamiast preliminowanej nadwyżki powstał w 1899 r. niewielki niedobór w kwocie 105 zł, pokryty z budżetu krajowego. Obsada personalna składu krakowskiego wynosiła wówczas 8 osób.

¹⁰ Do zakupu owego gruntu od Kolei Północnej przywiązywał Wydział Krajowy dużą wagę ze względu na jego znakomite położenie [*Sprawozdanie Komisji...* 1892, s. 6].

¹¹ Skład we Lwowie funkcjonował zaledwie kilka lat, gdyż w 1898 r. Wydział Krajowy poszukiwał nabywcy lub dzierżawcy składu. Już po pierwszych kilku latach funkcjonowania składu lwowskiego dostrzegano niekorzystną lokalizację tego przedsięwzięcia. Uważano, że lokalizacja składu w Tarnopolu byłaby znacznie korzystniejsza w porównaniu ze Lwowem. Skład krakowski działał do końca istnienia Galicji.

Całkowity obrót zboża i towarów w krajowym składzie publicznym w Krakowie w 1900 r. wynosił 1879 wagonów, zmniejszył się znacznie w porównaniu z wynikiem z 1899 r. – 2316 wagonów, i 1898 r. – 2842 wagonów. Był to efekt niepomysłnej koniunktury na światowym rynku zbożowym [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego...* 1901, s. 2].

Z faktem zmniejszania się obrotów składu liczył się Wydział Krajowy, układając preliminarz budżetu składu na 1901 r. Poszczególne jego pozycje prelininowano możliwie ostrożnie, uwzględniając niepomysłną pod względem handlowym sytuację. Przyjęta została kwota wydatków 33 688 koron i kwota dochodów 35 100 koron. Nadwyżka wynieść miała 1412 koron, a jej osiągnięcie było zadaniem zarządu składu, jeśli tylko „stan targu zbożowego nie zmieni się na gorsze, przez sprzężystą a oględną gospodarkę i należyte wyzyskanie obrotu”. Kilka lat później, tj. w 1906 r., preliminarz budżetu składu zamykał się w kwotach 34 417 koron wydatków i 33 710 koron dochodów, przewidywał więc niedobór w kwocie 707 koron [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego...* 1905, s. 2].

Zamknięcie budżetu składu za 1907 r. wykazuje, że z powodu tych nadzwyczajnych robót ostateczny wynik był mniej korzystny od planu budżetowego o 3758 koron. W szczególności na niezbędne wzmocnienie budynków składów i rekonstrukcję kominów wydano 4216 koron, z czego kwotę 2000 koron ujęto w budżecie na 1906 r., resztą zaś obciążono budżet na 1907 r. Na zaprowadzenie w składzie wodociągu, do której to instalacji został zarząd składu przez Magistrat Krakowski wezwany, poniesiono wydatek 864 koron. Wreszcie na niezbędną rekonstrukcję mieszkań magazyniera i woźnego wydano 1954 korony. Istniejącej starej windy nie można było naprawić, dlatego Wydział Krajowy upoważnił dyrekcję składu do sprzedaży windy, za co uzyskano 1430 koron. Natomiast Wydział Krajowy postanowił zainstalować w składzie nową windę elektryczną, której koszt obliczony został na sumę 5200 koron. Kwotę tę zapreliminował Wydział Krajowy w budżecie krajowym na 1908 r. W preliminarzu tym wstawiono w wydatkach nadzwyczajnych kwotę 7700 koron, w tym kwotę 2500 koron na roboty adaptacyjne w budynkach składu [*Sprawozdanie Wydziału Krajowego...* 1908].

W sprawozdaniu Komisji Gospodarstwa Krajowego o zarządzie krajowym składem publicznym za 1907 r. podniesiono, że instytucja ta przynosi krajowi deficyt, a ilość towarów dawanych na skład, następnie suma zaliczek uzyskiwanych na podstawie warrantów składowych w ostatnich kilku latach wcale nie rosła. Organizacja składu publicznego w Krakowie kosztowała budżet krajowy 800 tys. koron, spłacanych przez 25 lat. Coroczne deficyty finansowe wynosiły: w 1907 r. – 3689 koron, w 1906 r. – 4660 koron, w 1905 r. – 4261 koron, w 1904 r. – 5600 koron, w 1903 r. – 7224 korony, w 1902 r. – 7745 koron. Tylko 1901 r. przyniósł nadwyżkę w wysokości 1884 koron. W 1900 r. – niedobór wynosił 5443 korony, a w 1899 r. – 210 koron. Wszystkie poprzednie lata także zamykały się deficytem.

Liczba wagonów towaru przyjętych na skład wynosiła: w 1907 r. – 696, w 1906 r. – 707, w 1905 r. – 851, w 1904 r. – 734, w 1903 r. – 749, w 1902 r. – 776, w 1901 r. – 1028, w 1900 r. – 948. W latach wcześniejszych było to rocznie ok. 1500 wagonów [Sprawozdanie Komisji... 1907, s. 1–3].

Wydział Krajowy dopatrywał się deficytu w działalności składu krakowskiego w ogólnych niekorzystnych warunkach gospodarczych spowodowanych czynnikami zewnętrznymi, np. wojną rosyjsko-japońską, a szukał szans w przyszłości, m.in. w upaństwowieniu Kolei Północnej czy budowie kanału Odra–Wiśła. Dopiero w sprawozdaniu z r. 1906 K. Paygert¹² zwrócił uwagę, że wielkie składy handlowe mają rację bytu w krajach eksportujących zboże, takich jak Węgry czy USA. Ani Galicja, ani cała Przedlitawia do krajów eksportujących zboże nie należały. Stąd jego zdaniem wynikał słaby rozwój składownictwa, zwłaszcza publicznego. Dostrzegano też przyczyny natury lokalnej. Nieliczni więksi producenci zboża w Galicji posiadali własne spichlerze i kapitał. Mogli więc z zapasami czekać na lepszą koniunkturę na zboże bez korzystania ze składów publicznych. Natomiast „producenci mniejsi odnosiliby pożytek ze składów tylko wtedy, gdyby znajdowały się one w pobliżu miejsca produkcji i udzielały bez skomplikowanych formalności wydatnych zaliczek i to nie tylko na zboże złożone, ale i takie, które ma się urodzić. Brak kapitału obrotowego sprawia, że dziś przeważnie sprzedają zboże na pniu. (...) Na fakt ten zwracał uwagę sprawozdawca komisji gospodarstwa krajowego jeszcze w 1896 r., optując za zamknięciem krajowych składów” [Sprawozdanie Komisji... 1907, s. 4]. W dalszej części sprawozdania Komisja Gospodarstwa Krajowego zaznaczyła, że ze składu korzystał prawie wyłącznie handel zbożem, i to głównie tranzytowy, z Królestwa i Rosji idący do Niemiec. Trafiało się na składzie także zboże wschodniogalicyskie i węgierskie, które dostarczano do młynów krakowskich i okolicznych. Używanie składu przez handel tranzytowy miało przeważnie charakter reekspedycyjny (czyszczenie, workowanie itp.), rzadziej spekulacyjny. Na uwagę zasługuje to, że ze składu korzystali przeważnie mniejsi kupcy. Zarząd składu był krytykowany za małą aktywność w pozyskiwaniu klientów składu. Nieodpowiednia była również polityka taryfowa. Opłaty za skład nie były wprawdzie wysokie, ale za to koszty dodatkowe, np. za czyszczenie czy workowanie, były za duże, co powodowało, że kupcy różnych chwytali się sposobów, „byleby tylko nie znaleźć się w konieczności złożenia towarów w składzie krajowym” [Sprawozdanie Komisji... 1907, s. 4]. Zdaniem Komisji Gospodarstwa Krajowego nieracjonalność polityki taryfowej składu objawiała się także w tym, że nie wykorzystywano faktu, że Kraków był miejscem, gdzie rozwijał się handel otrębami. Racjonalna polityka taryfowa powinna była faworyzować pod względem taryfowym otręby, gdy tymczasem obciążała je w stosunku

¹² Kornel Paygert (1868–1936), poseł do Sejmu Krajowego, ekonomista, profesor w uniwersytecie lwowskim.

do zboża podwójnymi kosztami. Ponadto skład nie uwzględniał dużych klientów, którym należało dawać znaczne upusty. Możliwe było również stosowanie na większą skalę zaliczkowania towarów. Komisja widziała potrzebę kompleksowej reformy funkcjonowania składu, np. w zakresie rodzaju składowanych towarów, budowy drugiego toru, stworzenia biura akwizycyjnego, ułatwienia spraw celnych, akcyzowych i dalszego transportu koleją. Zastanawiano się również nad możliwościami wydzierżawienia składu krakowskiego. Ta koncepcja była jednak brana pod uwagę jako dalsza, gdyż skład, będąc w rękach władz krajowych, mógł być skutecznym narzędziem polityki gospodarczej. Niezależnie od konieczności reformy funkcjonowania składu krakowskiego Komisja Gospodarstwa Krajowego uważała za wskazane wdrożenie akcji zakładania stowarzyszeniowych domów składowych w różnych częściach Galicji, połączonych z zaliczkowaniem towarów oraz organizacją skupu i sprzedaży nie tylko zboża i płodów rolnych, lecz także różnych innych produktów gospodarstwa wiejskiego. Mogłyby one podejmować współpracę m.in. z kółkami rolniczymi [*Sprawozdanie Komisji...* 1907, s. 4].

W wyniku uchwalonych przez Sejm w 1908 r. wniosków Komisji Gospodarstwa Krajowego, jak też powziętych przez tę Komisję w 1910 r. wniosków dotyczących zarządu składu Wydział Krajowy podjął badania dotyczące potrzeby dalszego istnienia składu krajowego oraz pozostawienia składu w dotychczasowym miejscu, ewentualnie przeniesienia w inne miejsce. Ponadto analiza obejmowała sposób prowadzenia przedsiębiorstwa w zarządzie własnym lub też wydzierżawienia go, z pozostawieniem charakteru publicznego, jak też podjęcia najniezbędniejszych reform i urzędzeń zdolnych poprawić obroty handlowe.

Potrzebę istnienia krajowego składu publicznego uzasadniała niedostateczna podaż powierzchni magazynowej w Krakowie. Według danych statystycznych od jesieni 1910 r. do końca kwietnia 1911 r. zmagazynowano 2325 wagonów przewożonego przez Kraków zboża. Kraków dysponował poza składem krajowym magazynami o powierzchni 5293 m². Na powierzchnię tę składał się magazyn prywatny będący w zarządzie Galicyjskiego Akcyjnego Banku Hipotecznego, magazyn zbożowy na nowym dworcu i stary magazyn kolejowy. Powierzchnia ta była za mała, aby mogła pomieścić wspomnianą liczbę wagonów. Biorąc pod uwagę ruch innymi artykułami, Komisja Gospodarstwa Krajowego stwierdziła, że „Kraków za mało posiada magazynów towarowych w obecnym stadium, żeby możebną była myśl o zwijaniu magazynu krajowego składu publicznego, przedstawiającego – odliczywszy powierzchnię wynajętą – pojemność 4300 m². Potrzeba więc istnienia krajowego składu publicznego jest aż nadto udowodnioną; potrzebę tę Komisja uznaje” [*Sprawozdanie Komisji...* 1912].

Wydział Krajowy z wyznaczonych mu przez Sejm zadań usiłował wywiązać się jak najlepiej, ale w jego imieniu przedsiębiorstwo było tylko administrowane, a nie zarządzane, co miało swoje negatywne konsekwencje. Dlatego też Komisja

Gospodarstwa Krajowego stwierdziła, że „rozwój przedsięwzięcia uzależniony jest od osobistego interesu czynnika, który go prowadzi. Urzędowanie a prowadzenie interesu – to dwa odmienne pojęcia. Prowadzenie interesu wymaga czegoś więcej, aniżeli odbycia godzin urzędowych. Licząc się z danymi warunkami, Wydział Krajowy urzędników może mieć do dyspozycji; krajowy skład w Krakowie natomiast wymaga kupieckich zabiegów, działalności kupieckiej” [*Sprawozdanie Komisji...* 1912]. Komisja opowiadała się zatem, zgodnie z intencją Wydziału Krajowego, za wydzierżawieniem krajowego składu publicznego w Krakowie, co dawało większe szanse na jego rozwój. Sejm Krajowy uznał dalsze funkcjonowanie krakowskiego składu za zasadne.

Literatura

- Buzek J. [1913], *Administracja gospodarstwa społecznego*, Lwów.
- Grodziski S. [1993], *Sejm krajowy galicyjski 1861–1914*, t. 1, Warszawa.
- Piwocki J. [1902], *Ustawa przemysłowa i odnoszące się do niej ustawy i przepisy*, Lwów.
- Regulamin dla publicznego składu krajowego w Krakowie dla zboża wszelkiego rodzaju i spirytusu*, Alegat 3 do sprawozdania Wydziału Krajowego L. 43.921/89.
- Rutowski T., *Kłęski elementarne w Galicji*, Lwów 1890.
- Sprawozdanie Komisji Gospodarstwa Krajowego w przedmiocie projektu założenia publicznych składów*, Alegat 175 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1887.
- Sprawozdanie Komisji Gospodarstwa Krajowego z petycji c. k. Towarzystwa rolniczego krakowskiego i lwowskiego o urządzenie składu chmielowego wraz z siarkarnią i prośbą przy publicznych składach zboża i spirytusu w Krakowie*, Alegat 94 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1889.
- Sprawozdanie Komisji Gospodarstwa Krajowego o zarządzie krajowego składu publicznego, połączonego ze składem wolnym w Krakowie, tudzież o administracji realnością byłego składu krajowego we Lwowie*, Alegat 155 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1899.
- Sprawozdanie Komisji Gospodarstwa Krajowego o sprawozdaniu Wydziału Krajowego w przedmiocie krajowych składów publicznych w Krakowie i we Lwowie*, Alegat 219 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1892.
- Sprawozdanie Komisji Gospodarstwa Krajowego o zarządzie krajowym składem publicznym, połączonym ze składem wolnym w Krakowie*, Alegat 437 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1907.
- Sprawozdanie Komisji Gospodarstwa Krajowego o sprawozdaniu Wydziału Krajowego w przedmiocie zarządu krajowym składem publicznym, połączonym ze składem wolnym w Krakowie*, Alegat 1169 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1912.
- Sprawozdanie Wydziału Krajowego o założeniu i urządzeniu publicznego składu krajowego dla zboża i spirytusu w Krakowie*, Alegat 87 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1889.

Sprawozdanie Wydziału Krajowego w przedmiocie projektu założenia publicznych składów krajowych na zboże i spirytus we Lwowie, Alegat 88 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1889.

Sprawozdanie Wydziału Krajowego o zarządzie krajowym składem publicznym połączonym ze składem wolnym w Krakowie, Alegat 51 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1901.

Sprawozdanie Wydziału Krajowego o zarządzie krajowym składem publicznym, połączonym ze składem wolnym w Krakowie, Alegat 376 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z r. 1905.

Sprawozdanie Wydziału Krajowego o zarządzie krajowym składem publicznym, połączonym, ze składem wolnym w Krakowie, Alegat 53 do Sprawozdań Stenograficznych Sejmu Krajowego z 1908 r.

The Origin and Activities of the Regional Public Warehouse in Cracow at the Turn of the Twentieth Century

As an internal colony and the poorest region of the Habsburg Monarchy, Galicia was looking for opportunities to escape the vicious circle of underdevelopment and to modernise. After gaining its autonomy in the 1860s, the region's economy gradually improved. The Galician autonomous government implemented economic policy which sought to develop various sectors of the economy. In the 1880s, the Galician autonomous government took measures to establish regional public warehouses in the western and eastern parts of the region, supporting the development of trade.

After a great deal of effort, in the late 1880s warehouses were created for grain and alcohol in Lviv and Cracow. Establishment costs were covered by the national budget, and the warehouses stored all foreign goods for a fee. However, the warehouse in Lviv was poorly located, and operated for only a few years before being shuttered and put up for sale in 1898. It was believed that it would have been more likely to succeed had it been built in Ternopil. The warehouse in Cracow, which stored mostly Russian grain being exported to Germany, was better located and operated until Galicia ceased to exist. The Hungarian and Eastern Galician grain stored in Cracow was also processed in flour mills in the city and its surroundings.

Keywords: Galicia, public warehouse, grain, trade.