

№ 84.

Kalendarzyk tygodniowy:

Pon. św. Teofila B. W.  
Wt. św. Pawła od Krz.  
Sr. św. Piotra M.  
Czw. św. Katarzyny Sen.  
Piąt. św. Filipa i Jakóba.  
Sob. św. Zygmunta Kr.  
Niedz. Grobu Chryst.

Wschód słońca: godz. 4 m. 40  
Zachód słońca: godz. 7 m. 15  
Dług. dnia godz. 14 m. 35

Cena prenumeraty:

W ŁODZI:

Rocznie rb. 6 k. —  
Półrocznie „ 3 „ —  
Kwartalnie „ 1 „ 50  
Miesięczn. „ - „ 50

Odnoszenie 10 k. m.  
Egz. pojedynczy 3 k.

Z przesyłką pocztową:

Rocznie rb. 7 kop. 40

Półrocznie „ 3 „ 70

ZAGRANICĄ:

Miesięcznie „ 1 „ 10

Redakcja

w Łodzi,

ul. Przejazd № 8.

Nr. telefonu 593.

# ROZWIÓJ

dziennik polityczny, przemysłowy, ekonomiczny, społeczny i literacki, ilustrowany

Poniedziałek, dnia 27 kwietnia 1908 roku.

Kantory: własny w Warszawie, ul. Krucza № 23; w Pabianicach u p. Teodora Minke;  
w Zgierzu, w aptece p. Patka; w Tomaszowie u p. Teodora Hilla.

CENA OGŁOSZEN: „Nadesłane” na 1-szej stronie 50 kop. za wiersz. Zwyczajne ogłoszenia za tekstem po 7 kop. za wiersz nonparelony lub jego miejsce. Małe ogłoszenia po 1 1/2 kop. od wyrazu (dla poszukujących pracy po 1 kop.). Reklamy i Nekrologi po 20 kop. za wiersz petitowy. Za dołączenie prospektów 36 rb. ARTYKUŁY bez oznaczenia honorarium Redakcja uważa za bezpłatne; rękopisów drobnych nie zwraca.

**Teatr WIELKI.**  
W poniedziałek, 27 kwietnia 1908 r.  
**Benefis „UŁANI”**  
KAROLINY TEXLOWEJ, na który uprzejmie zaprasza Benefisantka. 683

**W Czanieckiej Górze** są jeszcze letnie mieszkania do wynajęcia.

Adres: Czarniecka Góra przez Niekłan st. kol. Iwangrodzko-Dąbrowskiej.

## He zapłacemy za kolej Amurską?

Na powyższe pytanie «Głos warszawski» daje następującą odpowiedź:

Uchwalenie budowy kolei Amurskiej stało się już faktem dokonany. Czy długo skutki kroku tego na siebie czekać każą, przewidzieć dziś trudno, to jednak pewna, że niechybnie prędzej czy nieco później skutki te nastąpić muszą z całą bezwzględnością nieublaganej logiki faktów, wywołanych własnowolnie i — użyjmy najslabszego terminu — nieopatrznie.

Zanim jednak skutki tej antreprzyzy, stanowiącej o dalszych losach dziejowych Rosji, wydatki się będą mogły w dziedzinie politycznej, nie od rzeczy będzie zastanowić się nad tem, jakie ciężary kraj nasz z powodu tego przedsięwzięcia poniesie.

Ile przedewszystkiem ta nowa antreprzyza kosztować będzie naogół? Określwszy jej koszt ogólny postaramy się oznaczyć udział Królestwa w tym wydatku.

Kosztorys budowy kolei Amurskiej wynosi z górą 218 milionów rubli. Wszyscy jednak znawcy budowania kolei utrzymują, że koszt budowy do 300 milionów niezawodnie wzrośnie (czemu zresztą nawet ministerium komunikacji nie przeczy). Nadto budowa tej kolei wymagać będzie z konieczności jeszcze innych nowych inwestycji, a więc: budowania drugiego toru kolei Syberyjskiej oraz odnogi Tiumeń—Omsk, co łącznie kosztować ma 157 milionów rb. Do tego należy dodać 55 milionów na koszt uruchomienia (podług zamierzenia) 48 par pociągów. Słowem, antreprzyza ta wyraża się w koszcie ogólnym, sięgającym (a może przenoszącym) pół miliarda rubli, nie licząc kosztów straży, która np. na przestrzeni kolei Wschodnio-Syberyjskiej kosztuje 12 mil. rubli rocznie.

Oczywista, koszty kolei tej, podobnie zresztą jak koszt wszystkich kolei rządowych, nie będą pokryte przez jednorazowe opodatkowanie kraju,

ani przez jednorazowy wydatek z zapasu skarbowego (co zwłaszcza w Rosji byłoby niemożliwe), lecz pokryte będą drogą zaciągnięcia pożyczki państwowej.

Wobec niskiego kursu walorów państwowych rosyjskich, dla osiągnięcia pół miliarda rubli gotowizny trzeba będzie emitować około sześciuset milionów rubli pożyczki, co przy oprocentowaniu 5% w stosunku rocznym, wyraża się w opodatkowaniu «przyszłych pokoleń» sumą 30 milionów rubli rocznie.

Na tem jeszcze nie koniec. Przyznał w swej mowie, udowadniającej konieczność kolei Amurskiej, sam p. Stołypin, że kolej ta w pierwszych latach (od siebie dodamy: zapewne, we wszystkich latach) przynosić będzie około 30 milionów rubli rocznej straty.

Tak więc, na barki owych «szczęśliwych» pokoleń przerzucza się ciężar roczny sześćdziesięciu milionów rubli, bez amortyzacji, a więc ciężar coroczny, bez końca.

Jakim będzie — jakim, ściślej mówiąc, być musi w tej kolosalnej sumie rocznego haraczu udział Królestwa Polskiego?

Ściśle, naturalnie, określić się to nie da. Można jednak wyposrodkować cyfrę zapewne bardzo blisko odpowiadającą rzeczywistości.

Objektem płatniczym w sferze podatków jest ludność. Ciężar więc podatkowy (a kupon od długu oraz straty eksploatacyjne, rzecz prosta, pokrywane będą przez wpływ podatkowy), logicznie biorąc, rozkładać się powinien na poszczególne części składowe Państwa w stosunku do ich zaludnienia. Zaludnienie Królestwa Polskiego stanowi 8 proc. ogólnego zaludnienia Cesarstwa. Wobec tego (w stosunku ludnościowym) wypada ciężaru tego na Królestwo 4 miliony 800 tysięcy rubli rocznie.

Jest to jednak cyfra minimalna, w rzeczywistości zaś, niewątpliwie, będzie wyższą.

Wiadomo, że cechą charakterystyczną finansów państwowych rosyjskich jest oparcie dochodów skarbowych przedewszystkiem na podatkach niestałych (pośrednich). Kulturalniejszy okręg, więcej spożywający przedmiotów pierwszej po-

trzeby, jest konumentem znaczniejszym, stąd też pochodzi, że Królestwo położone nadto nad granicą zachodnią, a więc importujące już przez to samo znacznie więcej towarów oclonych, znaczny bardzo udział — znaczniejszy, niżby ze stosunku zaludnienia wypadło — przyjmuje we wpłacaniu do skarbu polatków pośrednich. Udział ten wyraża się w cyfrze 11,5 proc. Nadto, Królestwo Polskie ze względu na znaczniejszy rozwój stosunków handlowych i przemysłowych wpłaca również t. zw. opłat stemplowych więcej, niżby w stosunku zaludnienia wypadło, wpłaca bowiem 11 proc.

Drugą cechą charakterystyczną finansów rosyjskich jest przeciążenie Królestwa Polskiego podatkami stałymi (bezpośrednimi). Podatków tych wpłaca do skarbu Król. Polskie 9,5 proc., a więc również więcej, niżby się ze stosunku zaludnienia należało (8 proc.).

Biorąc powyższe wyliczenia cyfrowe pod uwagę, możemy bez przesady przyjąć, iż udział Królestwa w rozchodach na kolej Amurską określić można cyfrą 10 proc., o ile nie zostanie zmienionym system podatkowy w Państwie.

Minister skarbu nosi się z zamiarem wprowadzenia nowych opodatkowań: opodatkowania dochodu, wprowadzenia zwiększonego podatku od spadków, stempla alienacyjnego, opodatkowania elektryczności i t. d. Wszystkie te źródła przychodu skarbowego, niewątpliwie, stosunkowo więcej obciążą mieszkańców Królestwa niż mieszkańców Cesarstwa ze względu na większą kulturalność i większą dochodność kapitałów i pracy w Królestwie niż w Cesarstwie. Zamierzone więc reformy wykładnika ogólnego stosunku udziału Królestwa w wydatkach ogólnopństwowych nie zmienią.

Ustalić więc możemy, że antreprzyza kolei Amurskiej (wraz z odnogą Tiumeń — Omsk oraz z drugim torem kolei Syberyjskiej i z dopłatami skarbu) równa się nowemu opodatkowaniu Królestwa, wynoszącemu około 6 milionów rocznie (minimalnie 4,8 mil.).

Sześć milionów rubli rocznie — to znaczy prawie trzy razy tyle, ile — wedle obliczeń p. Żukowskiego (porów.: Dochody i wydatki Państwa w Królestwie Polskiem) skarb wydatkuje w Królestwie na utrzymanie poczt i telegrafów (2,3 mil., z których ciągnie skarb 6 mil. przychodu rocznego), półtrzecia raza tyle, ile wydaje skarb na oświatę w Królestwie (2,9 mil. rb.), dwa razy tyle, ile wydaje na drogi i komunikacje w Królestwie (3,1 mil.), a siedemset razy tyle, ile wydaje skarb w obrębie Królestwa na potrzeby kultury rolniczej (8 wyraźnie ośm tysięcy rubli).

Cyfra sześciu milionów rubli dopłaty Królestwa do kolei Amurskiej spadłaby do połowy, a nawet niżej, gdyby kolej nie była stratną lub gdyby nie było równoległej konieczności budowy nowych inwestycji (odnogi Tiumeń — Omsk i drugiego toru kolei Syberyjskiej). Kolej jednak długo — dopóki się wiele rzeczy zasadniczo nie zmieni — stratną będzie bezwarunkowo, nowe zaś inwestycje będą koniecznym dopełnieniem tego zamierzenia.













