

Aleg. 222.

## Sprawozdanie

komisyi kolejowej o wniosku posła Abrahamowicza względem budowy kolei żelaznej ze Lwowa do Winnik (l. s. 1260).

### Wysoki Sejmie!

C. k. główna fabryka tytoniu w Winnikach pozbawiona jest dotychczas połączenia kolejowego. Wskutek tego od dawna roztrząsane bywają projekta budowy kolei żelaznej do Winnik. Najnowszym projektem tego rodzaju jest zamiar budowy rzeczywiście najkrótszej i najtańszej odnogi od przystanku c. k. kolei państwowej (dawniej kolei Karola Ludwik) „Podborzec“ do fabryki winniczej.

Wskutek połączonych zabiegów gminy miasta Lwowa, gminy Winniki, reprezentacyi powiatu lwowskiego, Izby handlowo-przemysłowej we Lwowie i właścicieli zakładów przemysłowych znajdujących się na rucie Lwów-Winniki, c. k. Rząd powstrzymał budowę odnogi z Winnik do Podborzec, oczekując propozycyi co do ewentualnej zmiany trasy. Wniosek posła Abrahamowicza, zgodnie z życzeniami wszystkich wyżej wymienionych czynników, stanowczo podnosi kwestyę budowy kolei żelaznej z Winnik do Lwowa, zamiast do Podborzec.

Powody, które przemawiają za budową kolei żelaznej z Winnik do Lwowa są według informacji, przez komisję kolejową zasiągniętych, następujące:

Projektowana linia frachtowa „Winniki-Podborzec“ służyłaby tylko dla tej części transportów c. k. fabryki tytoniu w Winnikach, które przychodzą lub odchodzą z dalszych okolic, gdy dla licznych transportów tejże fabryki do Lwowa i dla ruchu osobowego linia ta byłaby zupełnie bezużyteczną, a na czas nieobliczalny budowę kolei lokalnej ze Lwowa do Winnik uczyniłaby niemożliwą.

Budowa koleli żelaznej ze Lwowa do Winnik wymagałaby wprawdzie znacznie wyższego nakładu niż krótka linia z Winnik do Podborzec. Lecz jak to słusznie podniósł poseł Abrahamowicz przy uzasadnieniu wniosku swojego, zwiększony koszt budowy linii „Lwów-Winniki“ dla ekonomicznego podniesienia miasta Lwowa i jego najbliższej okolicy niezmiernie ważnej i potrzebnej, byłby do pewnego stopnia ofiarą, ze strony państwa dla stolicy kraju naszego, ale ofiarą która byłaby tylko pewnego rodzaju rekompensatą za ofiary, jakie ponosi całe państwo, a więc w odpowiedniej mierze i nasz kraj, na inwestycye wiedeńskie.

Zresztą ofiara owa nie byłaby nawet prawdopodobnie zbyt wielką, jeżeli się zważy, że liczne cegielnie fabryczne i dwa duże browary, a wreszcie i samo miasto Lwów niewątpliwie przyczyniłyby się w odpowiedniej formie i w odpowiedniej mierze albo do złożenia kapitału

zakładowego na budowę, albo też do stałego zapewnienia dochodów dla linii Lwów-Winniki. Nakoniec i kraj nie odmówiłby zapewno temu projektowi pomocy zarówno jak innym ekonomicznie ważnym kolejom lokalnym.

Uznając przeto dążność wniosku p. Abrahama na zasługującą na usilne poparcie imieniem kraju — komisya kolejowa wnosi zgodnie z wnioskodawcą:

### Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby przeprowadził z c. k. Rządem rokowania o budowę połączenia kolejowego c. k. głównej fabryki tytoniu w Winnikach ze stacją „Lwów-dworzec główny“ — zamiast projektowanej linii fraktowej Winniki-Podborec.

We Lwowie dnia 6. Lutego 1895.

Przewodniczący:

*Zaleski. w. r.*

Sprawozdawca:

*T. Merunowicz w. r.*