

Srawozdanie

komisji kolejowej w sprawie petycji o poparcie kolei lokalnej
Borysław - Stebnik.

Wysoki Sejmie!

Konsorecyum współwłaścicieli dóbr Truskawiec w powiecie Drohobyckim pp. Stanisław hr. Żółtowski, książę Adam Sapieha i Leszek Prus Wiśniowski, wnieśli pod dniem 4. stycznia 1896 r. L. 377 petycję do Wysokiego Sejmu, dotyczącą zamierzonej przez nich budowy kolei lokalnej Borysław - Stebnik, dla ruchu towarowego i osobowego.

Kolej ta ma być normalno-torową, długości 12-680 kilometra. Punktem wyjścia jej byłyby Borysław - stacya c. k. kolei państwowej Drohobycz Borysław, a wiodłaby przez miejscowości Tustanowice i Truskawiec do Stebnika. Geograficzne położenie tej trasy, przedstawia ją jako z wielu względów pożądaną i korzystną, to też strony interesowane przesłuchane przy rewizyi, tak reprezentanci przyległych gmin i obszarów dworskich, Wydziału powiatowego, Wydziału krajowego, lwowskiej izby handlowej jak i skarbu salinarnego i c. k. kolei państwowych, oświadczyli się jednoznacznie za budową rzeczzonej kolei.

W okolicy Truskawca znajdują się mianowicie nowo odbudowane kopalnie rud cynkowych i ołowianych, w ostatnich czasach ożywia się tamże poszukiwanie nafty a kopalnie wosku ziemnego należą do obfitych.

Wszystkie te gałęzie przemysłu doznałyby znacznego poparcia przez zaprowadzenie komunikacji kolejowej.

Również wielką korzyść odniósłby przez wybudowanie projektowanej kolei zakład kąpielowy w Truskawcu, który już obecnie jest licznie uczęszczany, a z chwilą otwarcia stacyi kolejowej, znacznieby się rozwinął.

Ostatnim punktem kolei rzeczzonej ma być miejscowość Stebnik, gdzie się znajdują kopalnie soli i to jest okoliczność, która z jednej strony silnie przemawia za przychyleniem się zasadniczem do petycji a z drugiej strony na pierwszy plan wysuwa interes Rządu w sprawie niniejszej.

Kopalnie w Stebniku zawierają po Wieliczce najbogatsze pokłady soli w Galicyi a cierpią na tem, że wskutek braku należytych środków komunikacyjnych, zmuszone są do używania jako materiału opałowego wyłącznie drzewa. Przy takim systemie koszta produkcji są bardzo wielkie, bo najpierw zarząd salinarny spotrzebowuje niezmiernie ilości drzewa, a powtóre nie chcąc się narazić na stagnację w czasie, gdy dowóz drzewa jest utrudniony lub wprost niemożliwy, szczególnie w porze bezśnieżnych zim, utrzymuje na składach ogromne zapasy drzewa, co znaczy, że kapitał leży bezprocentowo.

W drzewo zaopatrują obecnie kopalnię Stebnicką c. k. zarządy lasów w Tu-
stanowicach i Dobrohostowie w ilości około 30.000 metrów kubicznych po cenie sto-
sunkowo niskiej. Ta sama zaś ilość drzewa spieniężona jako materiał tartakowy, lub
choćby tylko opałowy, ale sprzedana prywatnym konsumentom szczególnie w dal-
szych okolicach. dałaby znacznie wyższe dochody.

Jasną więc jest rzeczą, że w interesie Wysokiego c. k. Rządu leży, aby wa-
rzelnia soli w Stebniku mogła być opalana węglem, a to jest tylko wtedy możliwem,
jeżeli tani i pewny dowóz, przez wybudowanie kolei będzie zapewnionym.

Przy tych ogólnych uwagach, nadmienić także należy, że z czasem kolej Bory-
sław Stebnik może być dalej przedłużona aż do linii kolei państw. Drohobycz Stryj.

Powyższe powody skłaniają Komisję do zajęcia w zasadzie stanowiska przychyl-
nego petycyi. Do powzięcia jednak stanowczej decyzji, brak obecnie ścisłych dat fakty-
cznych. W tej mierze liczyć się należy przedewszystkiem z kosztami budowy. Sumę
kosztorysową podano na 385.000 złr. w. a. cyfra ta jednak nie obejmuje wszystkich
pozycji wydatków jakie muszą być poniesione, w ogóle zaś zbadać należy, czy za pod-
stawę przyjęto odpowiednie ceny jednostkowe. W szczególności w kosztorysie nie uwzględ-
niono zupełnie kosztów taboru kolejowego, pomimo że c. k. Ministerstwo handlu sta-
nowczo żąda wstawienia tej pozycji i oblicza kosztą na poważną sumę 84.000. złr. w. a.

Dokładnej i szczegółowej ocenie poddane też być muszą warunki rentowności
projektowanej kolei dotychczas tylko ogólnie i w przybliżeniu przedstawione.

Komisya ma dalej na względzie tę okoliczność, że obecnie niewiadomem jest
jaką kwotą z funduszków przeznaczonych na popieranie budowy kolei lokalnych
Wysoki Sejm jeszcze rozporządza, gdyż jakkolwiek pewnem jest, że niektóre z nowo
utworzonych kolei lokalnych dadzą dobre wyniki finansowe i pokryją oprocento-
wanie i amortyzację obligacyi pierwszeństwa przez Kraj gwarantowanych, to je-
dnak cyfry pozytywne nie dadzą się jeszcze zestawić.

Wreszcie dla gruntownego ocenięcia kwestyi niniejszej, konieczną jest wiado-
mość w jakiej mierze Wysoki c. k. Rząd poprze materialnie budowę omawianej kolei,
bo jeżeli się zważy wszystkie korzyści, jakie z niej dla W. Rządu wypłyną, to słusznie
żądać można, aby Wys. Rząd przyczynił się do tej budowy w znacznie wyższej mierze niż
to czyni przy innych kolejach lokalnych, na przykład aby pokrył cały koszt budowy
przestrzeni Truskawiec Stebnik, dla budowy zaś reszty linii projektowanej kolei t. j.
od Borysławia do Truskawca dał $\frac{1}{6}$ część kapitału zakładowego.

W tym stanie rzeczy Komisya kolejowa, będąc zdania, że do najbliższej sesyi
sejmowej wszystkie daty powyższe zebrać się dadzą i że wtedy dopiero będzie można
przystąpić do stanowczego załatwienia petycyi — wnosi Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1) Petycyę Konsorcjum współwłaścicieli dóbr Truskawiec w powiecie Droho-
byckim pp. hr. Stanisława Żółtowskiego i Sp. de praes. 4. stycznia 1896. L. 377, o po-
parcie budowy kolei Borysław-Stebnik odstępuje się Wydziałowi Krajowemu w celu
przeprowadzenia odpowiednich badań i zdania sprawy na następnej sesyi.

2) Poleca się Wydziałowi Krajowemu przeprowadzenie rokowań z c. k. Rzą-
dem, aby w znaczniejszej mierze przyczynił się do kosztów budowy tej kolei.

Lwów 3. lutego 1896.

Prezes:

Zaleski

Sprawozdawca:

Andrzej Potocki