L. 511/s.

Aleg. CVI.

Sprawozdanie

komisyi drogowéj o wniosku posła Apolinarego Jaworskiego w sprawie budowy kolei z Husiatyna do Stanisławowa i z Zagórza do Grybowa, Żywca i Czaczeg.

Wniosek ten, przez Wysoki Sejm komisyi drogowéj do rozpoznania przekazany, domagający się, by c. k. Rząd w najbliższéj sesyi Rady państwa wniósł przedłożenie względem budowy kolei z Husiatyna do Stanisławowa a z Zagórza do Żywca, jest tylko powtórném wyrażeniem żądań, które dotąd niemal w każdéj sesyi sejmowéj występowały i tak długo ponawiać się muszą, póki komunikacye kolejowe naszego kraju nie będą uporządkowane w sposób odpowiadający potrzebom jego produkcyi i handlu. Że w téj mierze rzeczywiste jeszcze u nas istnieje zacofanie, że zatém bezskuteczne dotąd Reprezentacyi krajowéj żądania są uprawnione, dowieść można nie tylko porównaniem naszych stósunków kolejowych ze stosunkami innych prowincyi Państwa, ale i bliższém rozpatrzeniem się we właściwościach naszych kolei, które wskutek tego wyjątkowe, a dla interesów kraju wcale niekorzystne nabrać musiały znaczenie. Ogólny nawet pogląd na sprawy kolei wykaże:

po 1sze — Jak wielce upośledzonym jest kraj nasz co do ilości mil wybudowanych linii kolejowych.

Według rządowego zbioru dat statystycznych 1873 r. wypada mil kolei

	na jednę milę kwadratową	na 100.000 mieszkańców
w Galicyi	0·12	3·00
zaś w Austryi niższéj	0.39	6·68
w Austryi wyższéj	0·26	7·23
w Styryi	0·25	8·61
w Karyntyi	0·24	12·78
w Krainie	0·19	6·99
w Czechach	0·36	6·41
w Morawii	0·29	5·53
w Szląsku	0·46	7·98

Od tego czasu weszła wprawdzie w ruch jeszcze kolej ze Stryja do Stanisławowa w długości 14·16 mil, lecz tym ci hojniéj obdarzone były i inne prowincye nowemi kolejami;

po 2gie. Znaczna część naszych komunikacyj kolejowych nie służy handlowi lub przemysłowi, lecz tylko celom strategicznym i to tak dalece, że z całéj długości naszych kolei 29% na tę wyjątkową kategoryę przypada;

po 3cie. Tak rozprawy w Radzie Państwa i zapadłe w niej uchwały w sprawach budowy kolei — niemniéj i program przyszłéj polityki kolejowéj przez c. k. Rząd zapowiedziany jasnym są dowodem, że we wszystkich innych prowincyach Austryi budowę kolei głównych, za ukończoną uważać wypada, że w dzisiejszéj sieci komunikacyj kolejowych tamże mieszczą się nietylko wszystkie pierwszorzędne drogi żelazne, ale nawet, iż w niéj już teraz znajdziesz niemało takich kolei, które albo jako równoległe, konkurencyjne uważane być mogą, albo téż więcéj lokalnym interesom służą. W innych prowincyach więc chodzi tylko teraz o budowę bocznych, główne linie raczéj zasilających komunikacyj — jednem słowem budowa tamże nie ma już zaspokojenia koniecznych potrzeb produkcyi i handlu, lecz tylko ich wygodę na oku. Jakżeż odmiennie i o ile niekorzystniéj przedstawiają się w obec tego stosunki w kraju naszym. Jedno tylko można powiedzieć, po za Lwowem dopiero ku wschodowi w dwa ramiona rozdzielająca się linia podłużna dająca dla produkcyi i handlu kraju naszego na przestrzeni 1364· ob. mil kwadratowych ku zachodowi ledwo dwa punkta eksportowe; ku wschodowi zaś trzy punkta, które otworem stoją dla produkcyi sąsiedniego, odmiennemi zupełnie zasadami handlowéj polityki kierującego się państwa. O sieci kolei w kraju naszym, o całości dążącéj do pewnego naprzód skreślonego celu mowy nie ma. Dotąd pozostaje jeszcze bez ukończenia kolej Albrechta — i lata jeszcze zapewne miną, zanim zapowiedziana budowa kolei ze Lwowa ku Tomaszowowi będzie rozpoczętą — wreszcie napróżno domagają się żyźne okolice Podola i przemysłowe podnóża Karpat za pośrednictwem Reprezentacyi krajowéj związku z Europą.

po 4te. Podczas kiedy inne prowincye Państwa austryackiego zapomagane funduszami państwowemi, już od lat dawnych zyskały odpowiednie środki komunikacyjne w bitych gościńcach, znajdziesz w kraju naszym rozległe ku północy położone przestrzenie, gdzie budowa takich dróg przechodzi siły ludności i dla braku kamiennego materyału prawie jest niemożliwą. Smutne to położenie uznał téż Sejm krajowy, a licząc w granicach możliwości na ofiarność stron interesowanych, oraz wyrażając zapewnienie, że z ogólnémi funduszami kraju do dzieła budowy komunikacyi w tych, wszelkiéj pomocy pozbawionych okolicach, przystąpi, uchwalał Sejm w latach 1874 i 1875 rezolucye, wzywające c. k. Rząd do udzielenia ze swéj strony skromnéj pomocy, aby w północno-wschodniéj części kraju zbudowane być mogły, choćby drugorzędne koleje. Czyż nie należałoby się spodziewać, że c. k. Rząd, który na ostatniéj sesyi Rady państwa konieczność budowy tego rodzaju komunikacyi i przyszłość ich tak wymownie wykazywał, zechce wziąść zapowiedziany udział w wysileniach kraju i zubożałéj ludności? czyż zasady nowo inaugurowanéj polityki kolejowéj mają mieć zastósowanie tylko we wszystkich innych prowincyach państwa ze zwykłém wykluczeniem naszego upośledzonego kraju? bliska przyszłość okaże;

po 5te. Komisya nie może pominąć w końcu także wysokości taryf, według których z niezaprzeczoną dla produkcyi i handlu stratą, pobierane bywają przez zarządy krajowych kolei należytości przewozowe. Nie wchodząc w bliższy rozbiór tego przedmiotu, przytaczamy tę okoliczność tutaj li jako dowód mylnego ustroju istniejących u nas linii kolejowych, — bo się zaprzeczyć nie da, że tam gdzie wolność ruchu jest tamowaną, handel i produkcya oddane są na łaskę i niełaskę Towarzystw uprzywilejowanych, że tam o prawidłowéj organizacyi stosunków kolejowych mowy być nie może. Wspomnieliśmy o téj okoliczności również ze względu na przykre dla kraju naszego zarządzenie c. k. Rządu, według którego koncesya na budowę kolei z Białéj do Żywca, téj wyjściowéj końcówki przyszłéj kolei podkarpackiéj, daną jest zarządowi kolei północnéj, który to zarząd posiadając dotąd podobną część z Krakowa do Mysłowiec, obciąża handel nasz do Prus tak wysokiemi taryfami, iż li

z powodu przesadnych kosztów na téj małéj przestrzeni, wywóz płodów sprzedajnych z małym a zwykle chwiejnym zyskiem niemożliwym się staje.

Z powyż wyłuszczonych powodów przystąpiła komisya drogowa z uznaniem do wniosku Szanownego posła A. Jaworskiego — i aczkolwiek zastrzedz się musi przeciw mniemaniu, jakoby tym wnioskiem wyczerpane były wszystkie wymagania kraju — owszem oświadczając wyraźnie, że w niém tylko żądanie niezbędnych potrzeb jest wyrażone — przedstawia go Wysokiemu Sejmowi w następującéj nieco stylistycznie zmienionéj formie:

„Wysoki Sejm raczy uchwalić następujące rezolucye:

po 1. Wzywa się c. k. Rząd, by raczył jak najspieszniéj zarządzić budowę kolei ze Lwowa do Tomaszowa, oraz w najbliższéj sesyi Rady państwa wniósł przedłożenie względem budowy kolei z Husiatyna do Stanisławowa i z Zagórza na Grybów-Żywiec do Czaczeg;

po 2. Ponawiając swe rezolucye z dnia 13. października 1874 i 20. maja 1875, Sejm królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiém księstwem krakowskiém wzywa c. k. Rząd, aby z odpowiednią subwencyą z funduszu państwowego wziął udział w budowie dwóch drugorzędnych kolei w północno-wschodniéj części naszego kraju.

Lwów 18. kwietnia 1876.

Piotr Gross
przewodniczący komisyi drogowéj
i sprawozdawca.