

Aleg. 69.

## Sprawozdanie

komisyi kolejowej o wnioskach posłów Grossa i Romanowicza,  
w przedmiocie budowy dróg żelaznych.

### Wysoki Sejmie!

Komisji kolejowej przekazane zostały uchwałami Wysokiego Sejmu z dnia 24. i 28. września r. b. do zbadania i sprawozdania dwa wnioski, dotyczące się uzyskania koncesyi od c. k. Rządu na budowę kolei w północno-wschodniej części kraju.

Komisya kolejowa mniema, że z powodu łączności przedmiotu, gdy obydwaj wnioski dążą do koncesyonowania budowy kolei od miasta Sokala, jednoczesna rozprawa i załatwienie obydwu wniosków jest wskazaniem i dla tego o wnioskach jej przekazanych Wysokiemu Sejmowi jedno przedkłada sprawozdanie.

Wniosek posła Grossa ma na celu uzyskanie jak najrychlejsze koncesyi od c. k. Rządu do budowy kolei drugorzędnej z Sokala do Jarosławia.

Konsorcjum bowiem, złożone z Włodzimierza hr. Dzieduszyckiego, Adama hr. Gołuchowskiego, Stanisława Polanowskiego i Adama ks. Sapiehy, zamierza przeprowadzić rzecz od dawna pożądaną, t. j. budowę kolei drugorzędnej ze Sokala na Krystynopol, Bełz, Uhnów, Rawę, Lubaczów, Oleszyce do Jarosławia, a dopełniwszy wszystkich wstępnych warunków ku temu, oczekuje stanowczej koncesyi do budowy tej linii w moc ustawy z dnia 29. maja 1880 r.

Przestrzeń całej linii wynosi 146 klm., a siły pieniężne mające dostarczyć funduszu na tę kolej w wysokości 7,450.000 zł. a. w. są zapewnione.

Przeznaczeniem tej kolei jest stworzyć w okolicy żyznej i bogatej, a od ruchu handlowego dla braku stosownej komunikacji odciętej, arterję wywozu obfitych płodów, wciągnąć w ten wywóz niemniej bogatą część ziemi Hrubieszowskiej i Wołynia, połączyć tę linię w najprostszym, więc najtańszym kierunku z koleją Karola Ludwika, a tem samem otworzyć odpływ płodów krajowych do znaczniejszych placów handlowych, — wreszcie przyczynić się do korzystania ewentualnie z drogi wodnej Sanem, założeniem toru do prawego brzegu Sanu, portu, szpichlerzy i innych ku temu potrzebnych urządzeń.

Zbytecznym byłoby rozwodzić się szeroko nad potrzebą i użytecznością tej kolei — jest to bowiem ta sama linia, dla której Wysoki Sejm ciągle objawiał swą życzliwość, już bowiem w roku 1872 uznając jej potrzebę, a nie mogąc uchwalić z powodu drogłości materiału, budowę drogi krajowej, przeznaczył na ten cel subwencyę bezzwrotną po 50.000 zł. w. a. od mili; — ta sama linia, dla której Wysoki Sejm w roku 1874 wezwał c. k. Rząd, by jej budowę umożliwił subwencyą

po 150.000 zł. w. a. od mili, która była ciągłym przedmiotem usilnych starań delegacyi naszej we Wiedniu, a która tylko dla ówczesnego nieprzychylnego usposobienia sfer decydujących nie przysłała do skutku.

Faktem wspomnienia godnym jest, że Galicya, ów kraj biedny a zapoznany, przedmiot tylukrotnych cierpkich wyrzutów dla jegorzekomej finansowej bierności, — Galicya, którą przy hojnym szafowaniu funduszami państwowymi na koleje podobnej kategorii w innych krajach koronnych, zupełnie pominięto, — Galicya zawsze i wszędzie na własną skazana pomoc, pierwsza przystępuje do stworzenia kolei, mającej charakter nie czysto lokalny, lecz charakter kolei krajowej, bez jakiegokolwiek współdziałania państwowego.

Zdawać by się przeto należało, że c. k. Rząd chętnie i skwapliwie uwzględni słuszne życzenia kraju, udzielając koncesyi na budowę tej linii tem bardziej, gdy pod względem strategicznym, żadna nie zachodzi przeszkoda, gdy koncesyonaryusze wszelkich żądanych dopełnili warunków, i gdy jak reskrypt ministeryalny z dnia 17. września b. r. do l. 26.621 mówi: „przy ukończeniu pertraktacyi względem warunków koncesyi, ani pod względem technicznym ani finansowym, żadna nie zachodzi przeszkoda.“

A jednak od pierwszego podania o tak zwaną przedwstępną koncesyę, już dziewiąty upływa miesiąc, mimo że ze strony koncesyonaryuszów najmniejszej nie ma przyczyny odwołki i mimo, że w instrukcyi ministeryalnej co do wykonania ustawy z 29. maja 1880 (D. P. P. 57) powiedziano: „że wszelkie czynności urzędowe dotyczące projektów kolei lokalnych, winny z wszelkim „możliwym pośpiechem być załatwiane“.

Co więcej, wyżej cytowany reskrypt ministerstwa handlu dalej orzeka, że aczkolwiek nie ma ani pod względem technicznym, ani finansowym żadnych przeszkód, ministerstwo rezerwuje sobie jeszcze decyzyę, co do przedłożenia koncesyi do najwyższej sankcyi.

To może nie umyślne, jednak bardzo szkodliwe odwlekanie finalnego załatwienia ze strony c. k. Rządu, zabiegi czynione w celu wywołania w życie innych linii w tej okolicy, względ na konieczność korzystania z czasu przy wszystkich przedsiębiorstwach, gdzie znaczne kapitały zostały wciągnięte, to były powody wniosku posła Grosa, aby Wysoki Sejm temu, nie tylko w interesie pewnej okolicy, lecz całego kraju ważnemu dziełu, którego tyloletnim był orędownikiem, wobec c. k. Rządu udzielił swego silnego, a skutecznego poparcia. Te powody dzieli komisya kolejowa, i w tym celu Wysokiemu Sejmowi rezolucyę do uchwały przedkłada.

Wniosek posła Romanowicza zmierza do zbudowania linii kolejowej, Sokal-Lwów, o której koncesyonowanie, towarzystwo kolei Czerniowieckiej ubiegać się ma.

Komisya kolejowa z braku pewnych danych, nie była w możności zbadać szczegółowo warunki tego świeżo powstałego kolejowego projektu, ograniczyć się musiała w tym względzie jedynie na materiał dostarczony jej przez wnioskodawcę, przy motywowaniu wniosku w pierwszym czytaniu.

Względ na podniesienie dobrobytu, na rozwój ruchu handlowego w mieście Lwowie, obawa odwrócenia tego ruchu przez powstające linie kolejowe, dążność do skoncentrowania handlu w stolicy kraju, uzupełnienie sieci kolejowej w kierunku północnym, ułatwienie zaopatrzenia miasta w artykuły żywności, połączenie Lwowa z kolejami w Królestwie Polskiem i z miastem Warszawą bezpośrednio, to są powody, które wnioskodawca przytoczył na poparcie swego wniosku.

Powody te i życzenia komisya kolejowa zupełnie podziela — sądzi jednakże, że ich urzeczywistnienie zupełne i skuteczne wnioskiem wspomnianym osiągnąć się nie da.

Dobrobyt stolicy, i dobrobyt kraju są ze sobą ściśle połączone, nawzajem się wspierają, oddziałują i dopełniają.

Przemysł, zwiększona produkcyja, w ogóle zwiększone zasoby materialne przez ułatwioną komunikacyę w pewnej części kraju, oddziałują naturalnie i na jego stolicę; przemysłowiec, kupiec, właściciel domu, rzemieślnik miasta Lwowa, znajdzie w takim razie zawsze odbyt i należną nagrodę swej pracy i zabiegów, znajdzie ją łatwiej i skuteczniej, jak gdyby ruch handlowy



z uszczerbkiem kraju wejskać w nienaturalne i wymuszone tory. Uzupełnienie sieci kolejowej w kierunku północnym, połączenie z kolejami pruskimi, Królestwa polskiego i z miastem Warszawą w linii Sokal-Lwów, albo niedokładne albo weale żadne nie znajdzie załatwienie.

Linia Lwów, Żółkiew, Rawa, Bełż jest właściwym i jedynym środkiem ku temu, linia uzupełniająca znakomicie sieć kolejową ku półnoey — w interesie kraju, równie jak w interesie towarzystwa kolei Czerniowieckiej, której przeznaczenie i naturalny prąd na tę linię wskazują, to jest prowadzić płody Bukowiny, Multan i południowej Galicyi ku portom bałtyckim.

Linia ta już od roku 1874 przeszedłszy przez izby prawodawcze, a otrzymawszy Najwyższą sankcyę, ustawą dotychczas prawomocną potwierdzoną została.

Komisya kolejowa nie jest ani w możności, ani uprawnioną wskazać, z jakimi modyfikacyami odpowiednemi obecnemu systemowi kolejowemu linia ta do skutku przyjść może, wskazuje tylko w załatwieniu wniosku posła Romanowicza i dzieląc jego motywa, na sposób najwłaściwszy tychże dopełnienia.

W końcu jest komisya kolejowa tego zdania, które tutaj wypowiada, że ważność dla kraju linii Sokal - Jarosław, jest tego rodzaju, że zrobienie zawisłem jej przyjścia do skutku od jakiegokolwiek kolei w północno-wschodniej części kraju, lub koncesyonowanie podobnej kolei kosztem linii Sokal-Jarosław uważa za szkodę kraju i zapoznanie jego interesów.

W tem zrozumieniu i powyższemi zapatrywaniami wiedziona, Komisya kolejowa wnosi:

### Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm wzywa Wysoki Rząd, aby raczył jak najspieszniej przystąpić do udzielenia koncesyi na budowę drugorzędnej kolei żelaznej z Jarosławia, na Rawę, Uhnów, Bełż, Krystynopol do Sokala, rokującemu w tym względzie konsoreyum obywateli kraju naszego.

II. Sejm wyraża przekonania, że przyjście do skutku kolei Lwów, Tomaszów, (Netreba), w myśl ustawy z 24. maja 1874. L. 85. D. P. P. byłoby dla kraju wielce pożądanem.

III. Powyższemi uchwałami załatwia się petycye L. 482 reprezentacyi miasta Jarosławia i L. 500 Rady powiatowej Jarosławskiej.

**J. Mochnaeki.**

Przewodniczący.

**Apolinary Jaworski.**

Sprawozdawca.

