

Sprawozdanie

komisyi kolejowej nad petycją Wydziału Rady powiatowej Gorlickiej o przemianę części trasy kolei transwersalnej Zagorzany — Wola Łużańska — Stróże Niżne na trasę Zagorzany - Gorlice - Ropa — (Gródek)-Grybów.

Wysoki Sejmie!

Wydział Rady powiatowej Gorlickiej podnosi w swej petycyi, że przez zatwierdzenie trasy Zagorzany - Wola Łużańska - Stróże Niżne zostały w wysokim stopniu pokrzywdzone i zapoznane ekonomiczne interesa powiatu tego, a szczegółowo interesa licznych i bogatych kopalń i rafinerji naftowych i innych przedsiębiorstw przemysłowych, w dolinie rzeki Ropy na przestrzeni od Grybowa do Gorlic gęsto rozsiadłych. Dla większej części powyższych zakładów przemysłowych i kopalń, pozostałaby trasa Zagorzany-Stróże Niżne bez wszelkiej korzyści, albowiem dotychczasowy transport na osi do stacyi lub od stacyi Grybów kolei tarnowsko-lełuchowskiej, pozostałby jeszcze zawsze wygodniejszym tak w kierunku do Tarnowa jak i do Węgier, do dowozu do przyszłej stacyi w Gorlicach i kołowania następnie trasą Zagorzany-Wola Łużańska-Stróże Niżne.

Żądanie powyższe powiatu Gorlickiego jest poparte w osobnych petycyach przez reprezentację miasta Gorlic, które podnosi, że przyzwolona przez Ministerstwo handlu budowa odnogi kolejowej z Zagorzany do Gorlic, nie może jeszcze bynajmniej zaspokoić ekonomicznych i handlowych interesów miasta tego, tudzież przez licznych właścicieli rafinerji i kopalń naftowych oraz parowych tartaków w dolinie rzeki Ropy położonych.

Nadmienić jednak wypada, że z drugiej strony za utrzymaniem trasy Zagorzany-Stróże Niżne zostało wniesione przez właścicieli przedsiębiorstw naftowych w Libuszy, w Lipnikach, w Wojtowoy, w Krygu, w Męcinie, w Kobylance itp. podanie do Wydziału krajowego na dniu 6. lutego b. r. do l. 6.739, które komisyi kolejowej przez Wydział krajowy do rozpoznania odstąpiono. Powyżsi petenci nie podają jednak przeciw trasie Zagorzany-Gorlice - Ropa - Grybów żadnych zarzutów, a podnoszą jedynie, że dla nich byłaby trasa północna jako o 4 kilometry w kierunku do kolei tarnowsko-lełuchowskiej krótsza, tem samem korzystniejszą.

Ministerstwo handlu zatwierdziło budowę trasy Zagorzany - Wola Łużańska - Stróże Niżne, z odnogą Zagorzany-Gorlice i podaje jako powody nieprzychylenia się do wyboru trasy Gorlice-Ropa-(Gródek)-Grybów, że trasa ta ostatnia natrafiłaby w dolinie Ropy na usuwiska, coby bez-

pieczeństwo ruchu na tej części kolei umniejszało, następnie, że przeprowadzenie trasy doliną Ropy zwiększyłoby koszta budowy kolei transwersalnej o przeszło pół miliona guldenów.

W petycji Wydziału Rady powiatowej Gorlickiej przedłożono jednak orzeczenie co do geologicznych stosunków terenu doliny rzeki Ropy, wydane przez c. k. starszego komisarza górniczego p. Henryka Waltera i geologa p. Dr. Emila Dunikowskiego, w którym ci znawcy wprawdzie potwierdzają, że w dolinie rzeki Ropy znajdują się miejscami usuwiska, lecz utrzymują zarazem, że usuwiska te nie mogą być ważną dla budowy przeszkodą i że podobne usuwiska nie w mniejszym stopniu także i na trasie Zagorzany-Stróże Niżne się znachodzą.

Nakoniec nadmienia się, że trasa Zagorzany-Stróże Niżne ma długości kilometrów 19, trasa zaś Gorlice-Ropa (Gródek)-Grybów, po odliczeniu zatwierdzonej już przestrzeni Zagorzany-Gorlice, miałaby również 19 kilometrów długości.

Przy rewizji trasy galic. kolei transwersalnej na przestrzeni Zagórz-Grybów, która się odbyła w Jaśle w dniach 7., 8. i 9. lipca 1881, oświadczyli się reprezentanci Izb handlowo-przemysłowych we Lwowie i w Krakowie, niemniej jak i reprezentant Wydziału krajowego i c. k. Starostwa górniczego w Krakowie z całą stanowczością i jednomyślnie za trasą Gorlice-Ropa- (Gródek) — Grybów.

Reprezentant lwowskiej Izby handlowej oświadcza przy powyższej sposobności „że interes ekonomiczno-handlowy kraju wymaga bezwarunkowo, ażeby trasa była przeprowadzoną na Gorlice, Ropę wprost do Grybowa, w obec którejto potrzeby ekonomicznej kwestya zwiększonych kosztów budowy na uwzględnienie niezasługuje“. Delegat Izby handlowej krakowskiej uzasadnia oświadczenie swe za trasą powyższą także i tą uwagą „że z przyczyny już dawniej (w r. 1872) projektowanej trasy z Grybowa na Ropę do Gorlic, powstały w tej okolicy liczne zakłady przemysłowe, naftowe i drzewne, które obecnie pomijać nie należy. Większe koszta budowy tej linii, nie mogą usprawiedliwić wyboru trasy na Stróże Niżne“ i żąda urządzenia stacyi w Gorlicach i w Kopie.

Zastępca c. k. Starostwa górniczego w Krakowie przemawia również stanowczo za trasą doliną rzeki Ropy, Grybów-Gródek-Gorlice, twierdzi „że trasa ta najwięcej odpowiada potrzebom przemysłu naftowego i przywiązuje szczególniejsze do takowej znaczenie, albowiem prowadziłyby w pobliżu najbogatszego terenu naftowego, który przy sprzyjających warunkach komunikacyi co raz większy rozwój tego przemysłu rokuje.“

Nakoniec delegat Wydziału krajowego złożył oświadczenie „że pomiędzy Gorlicami a Grybowem trasa na Ropę (Gródek) interesowi kraju najwięcej odpowiada. Może ona być kosztowniejszą, lecz koszt większy byłby wyrównany wyższemi dochodami tej linii“. W obec zarzutów c. k. jeneralnej inspekcji dróg żelaznych, że trasa doliną Ropy przedstawia znaczne trudności w budowie z powodu usuwisk, zaleca delegat pomieniony „jak najusilniej ponowną rewizję stosunków terenu trasy Grybów — Ropa — Gorlice i tylko na ten wypadek, gdyby trudności te przez jakie nadzwyczajne środki techniczne zwalczone być musiały, przystałby na trasę z Gorlic do Grybowa na Stróże Niżne“.

C. k. komisarz rządowy przychylił się do zdania zastępcy Wydziału krajowego i zebrana komisya powzięła jednomyślną uchwałę, ażeby „wybór trasy z Gorlic do Grybowa, a względnie Wola Łużańska do Stróżów Niżnych uczynić zawisłą od ponownie przedsięwzięć się mających studyów technicznych względem zbadania właściwości terenu“.

Wydział Rady powiatowej Gorlickiej twierdzi w swej petycji, że powyższe badania ponowne dotychczas przeprowadzone nie zostały.

W obec powyższych tak dobitnie i jednomyślnie objawionych opinii delegatów Wydziału krajowego, Izb handlowych i c. k. Starostwa górniczego, niemniej na podstawie informacji własnych, podziela komisya kolejowa w całej pełni przekonanie, że przeprowadzenie trasy galic. kolei transwersalnej z Zagorzany przez Gorlice, dolinę rzeki Ropy do Grybowa, odpowiadałoby najwięcej potrzebom przemysłu naftowego i drzewnego powiatu Gorlickiego. Wszelkie środki i urządzenia, które

do utrzymania i rozwoju kopalń i dystalarni nafty się przyczyniają, szczególnie w dolinie Ropy w olej skalny i w zakłady przemysłowe wyjątkowo uposażonej, należy uważać nie za lokalny lecz za ekonomiczny interes całego kraju a nawet i państwa, ile że przemysł naftowy po opodatkowaniu nafty stał się ważnym źródłem dochodów dla skarbu państwowego.

Podniesione przez c. k. jeneralną inspekcję dróg żelaznych zarzuty przeciw trasie Gorlice — Ropa — Grybów, a mianowicie trudności terenu z powodu usuwisk i zwiększenie z tej przyczyny kosztów budowy o przeszło pół miliona guldenów, nie są zdaniem komisji kolejowej takimi przeszkodami, któreby usprawiedliwiały pominięcie tak ważnych i żywotnych interesów ekonomicznych tamtejszej okolicy i kraju.

Co do wrzekomych usuwisk, przedstawiona powyżej opinia znawców geologów nieupatruje w takowych żadnej przeszkody, uznaje takowa jedynie za trudności budowy i dodaje zarazem, że trudności te przy kolejach karpackich są zwyczajne, i że zachodzą w równej mierze i na trasie Zagorzany — Stróże Niżne.

Wiadomo także powszechnie, że w roku 1872 przy trasowaniu kolei Grybów — Zagórz zdecydowano się takową przeprowadzić doliną rzeki Ropy, z czego wynika, że ówczesne badania nie wykryły wcale tak ważnych przeszkód terenu, któreby mogły spowodować do wyboru innego kierunku kolei.

Z opinii złożonej przez c. k. jeneralną inspekcję dróg żelaznych wypływa również, że przeprowadzenie trasy doliną Ropy nie jest niemożliwe, lecz że trudności techniczne jakie ta trasa przedstawia spowodowałyby powiększenie kosztów budowy, które powiększenie c. k. Ministerstwo handlu, jak wyżej nadmieniono, na przeszło pół miliona guldenów oblicza.

Powyższe pół miliona umniejszają się atoli znacznie, albowiem należałoby od tej sumy potrącić kosztą budowy odnogi z Zagorzany do Gorlic, które wynoszą 110.000 zł., niemniej przyrzeczoną dla tej trasy prestacę powiatu Gorlickiego po 1 cencie od guldena podatków przez lat 20 (= 13.000 zł.) prestacą miasta Gorlic przyrzeczoną w sumie 8.000 zł. i ofiarność właścicieli gruntów i przemysłowców pod kolej zajmą się mających, tudzież innych prestacyj w naturze i w pieniądzech wartości około 10.000 zł.

Oprócz tego przy trasie południowej oszczędziłby skarb państwa kosztą urządzenia stacyi w Stróżach Niżnych.

Zwiększenie kosztów budowy trasy południowej Gorlice — Ropa — Grybów zamiast północnej Zagorzany — Stróże Niżne, wyniosłoby tedy co najwyżej sumę 350.000 guldenów, która nadwyżka w obec ekonomicznych i handlowych korzyści tej linii i w obec tego, że linia południowa zapewniałaby daleko większe dochody od linii północnej, niepowinnaby w żaden sposób wpłynąć na porzucenie tej trasy a na wybór północnej.

Jako względ ważny musi komisja kolejowa podnieść i tę okoliczność, że ze sumy 24 milionów guldenów przez Radę Państwa na budowę galic. kolei transwersalnej przeznaczonej, po odstąpieniu budowy w przedsiębiorstwo, kosztą całej budować się mającej przestrzeni ostatecznie na sumę 20.514.000 guld. się zredukowały, w skutek czego skarb Państwa nad preliminarz sumę niemal 3 $\frac{1}{2}$ miliona guldenów zaoszczędził.

Nadwyżka kosztów. jakaby spowodowała budowa trasy Gorlice — Ropa — Zagorzany, znalazłaby swe pokrycie w nieznacznej części zaoszczędzonej przez Rząd sumy.

Uznając tedy żądanie powiatu Gorlickiego za usprawiedliwione i interesami ekonomicznymi tak powiatu tego niemniej jak i całego kraju uzasadnione, oczekując następnie, że c. k. Rząd zechce uwzględnić tak ważne interesa krajowe, szczególnie, gdy to ze stosunkowo bardzo małą ofiarą uczynić może, komisja kolejowa przedstawia Wys. Sejmowi do uchwalenia niżej podaną rezolucję.

Ze względu jednak, że jak powszechnie wiadomo c. k. Ministerstwo handlu pozawierało już z przedsiębiorstwami kontraktą o budowę kolei transwersalnej i komisja osądzić nie może, o ile c. k. Ministerstwo mogłoby jednostronnie bez zgody na to przedsiębiorców, jeszcze obecnie odstąpić od trasy Zagorzany — Stróże Niżne a wybrać trasę Gorlice — Ropa (Gródek) — Grybów

przeto komisya kolejowa nie formułuje w proponowanej rezolucyi kategorycznego żądania lecz tylko warunkowe, ażeby zmienił trasę północną na południową „o ile to jest jeszcze możliwe.“

Na wypadek gdyby zmiana trasy, czy to z przyczyny, że przedsięwzięcie budowy na takową przystaoby niechcieli, czy też dla innych ważnych przyczyn okazała się niemożliwą, komisya kolejowa w zamiarze przyniesienia pomocy przemysłowi naftowemu tamtejszej okolicy proponuje drugi ustęp rezolucyi żądający, ażeby w takim wypadku c. k. Rząd przy układaniu taryf przewozowych dla galic. kolei transwersalnej poczynił wszelkie możliwe koncesyje i ulgi dla wywozu i przywozu ze stacyi Gorlice i Grybów i do tychże dla produktów przemysłu naftowego i dla narzędzi, materiałów i machin dla użytku przemysłu naftowego przeznaczonych.

Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„I. Wzywa c. k. Rząd, ażeby o ile to jest jeszcze możliwe zarządził zmianę trasy galic. kolei transwersalnej Zagorzany — Stróże Niżne na trasę Zagorzany — Gorlice — doliną rzeki Ropy do Grybowa, a względnie, ażeby przy układaniu taryf dla galic. kolei transwersalnej poczynił wszelkie możliwe koncesyje i ulgi dla wywozu i przywozu produktów przemysłu naftowego i dla narzędzi, materiałów i machin dla przemysłu tego przeznaczonych“.

„II. Przez powyższą uchwałę zostają załatwione petycje miasta Gorlic z dnia 19. września br. L. s. 387 pet. 292 i właścicieli kopalń i destylarni nafty z dnia 20. września roku 1882 L. s. 398 pet. 300.“

We Lwowie dnia 29. września 1882.

Przewodniczący

H o p p e n.

Sprawozdawca

Dr. Henryk Max.