L. Sejm. 717/882.

Aleg. 95.

Sprawozdanie

Komisyi kolejowej o wniosku w przedmiocie budowy kolei żelaznej, mającej połączyć kolej Karola Ludwika z granicą Królestwa Polskiego.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 18. Września b. r. L. 306. przekazany został komisyi kolejowej do sprawozdania wniosek następujący:

„Poleca się Wydziałowi krajowemu by wszedł w rokowania z c. k. Rządem w celu rychłego doprowadzenia do skutku budowy kolei żelaznej z Rzeszowa w kierunku północnym do granicy Królestwa Polskiego, ewentualnie względem udziału, jakim fundusz krajowy przyczynić się ma do pokrycia kosztów tej budowy.

Zanim komisya mogła wszechstronnie rozważyć powyższy wniosek i zbadać różnorodne kwestye w bezpośrednim związku z nim będące, wniesiona została do Wysokiego Sejmu znaczna liczba petycyj, odnoszących się do tego przedmiotu, a Wysoka Izba petycye te tejże samej Komisyi do sprawozdania przekazała.

Zadanie Komisyi w ten sposób uległo zmianie i stało się cokolwiek trudniejszem, zamiast bowiem pierwotnego wniosku, Komisya znalazła się w obec kilku projektów, które wypadało jej porównać i za jednym z pomiędzy nich się oświadczyć.

Wspomnione petycye świadczące o ogólnem zajęciu, jakie wywołał w mowie będący wniosek, obejmują co do treści trzy odrębne działy.

1. Petycye Rady powiatowej Rzeszowskiej, miasta Rzeszowa i okręgowego Towarzystwa rolniczego Rzeszowskiego, opatrzone największą liczbą podpisów, oświadczają się bezwarunkowo za wnioskiem w tej osnowie, jak on był postawiony.

2. Petycya Rady powiatowej Mieleckiej przemawia za liniją wychodzącą z Tarnowa.

3. Petycye miasteczek Sieniawy, Leżajska i Ulanowa, czterech obszarów dworskich i sześciu gmin wiejskich — wszystkie jednobrzmiące — a petenci projektują w nich liniję wychodzącą z Jarosławia.

W końcu petycya Rady powiatowej w Nisku, żądająca modyfikacyi w pierwotnym wniosku o tyle, żeby kolej z Rzeszowa do Nadbrzezia nie na Kolbuszowę ale na Nisko budowana była.

Komisya jest najpierw w zasadzie tego zdania, że każda linija komunikacyjna, przecinająca północną część kraju od kolei Karola Ludwika do granicy Królestwa, jest pod względem handlowym i ekonomicznym ważną i pożyteczną.

Nie tylko miałaby taka kolej znaczenie lokalne dla okolic, przez które będzie przeprowadzoną, ale wywarłaby niewątpliwie wpływ wielki i ożywiający na znaczną przestrzeń kraju, rozciągającą się na prawym brzegu Wisły i na obu brzegach Sanu.

Okolica ta produkuje wielką ilość zboża, okowity i bydła a zmuszoną jest dla zbytu, produkta swoje odstawiać do kolei Karola Ludwika o 10 do 12 mil odległej. — Nie ulega wątpliwości, że cały ten transport odbywałby się nową koleją a tem samem zapewniłby jej znaczne dochody.

Projektowana kolej przecinałaby okolice, obfitujące w lasy a dochodząc do Wisły w punkcie, gdzie rzeka ta jest zawsze spławną, ułatwiałaby ruch handlowy drzewem pomiędzy krajem a Warszawą i Gdańskiem.

Jeżeli obok tego zważymy, że ruch handlowy i osobowy między Galicyą i Królestwem Polskiem jest dosyć wielki, stosunki między obu krajami liczne a że przytem na całej długości granicy austryacko-rossyjskiej od Krakowa aż do Brodów nie ma ani jednego połączenia kolejowego, to możemy zdaje się bez żadnej przesady twierdzić, iż w razie wybudowania projektowanej liniji cały ruch handlowy i osobowy między częścią Królestwa, mianowicie Gubernią Radomską i Lubelską a Galicyą, skierowałby się do tej kolei.

Wzgląd ten jest tem ważniejszy a rzecz tem więcej prawdopodobna, że począwszy od Sandomierza istnieje na Wiśle regularny ruch statków parowych do Puław, zkąd znowu niedawno wybudowana kolej nadwiślańska tworzy połączenie z Warszawą i Lublinem.

To są w streszczeniu ważniejsze względy ekonomiczne, przemawiające w zasadzie za budową projektowanej kolei; — przechodząc następnie do kwestyi, która z projektowanych linii zasługuje przed innemi na pierwszeństwo, miała komisya na uwadze najpierw wzgląd kosztów, jakie budowa za sobą pociągnie. — Z tego punktu widzenia roztrząsając szczegółowo wszystkie w petycyach poruszone projekta, przyszła komisya do przekonania, że linja z Rzeszowa na Kolbuszowę do Nadbrzezia, przedstawia się najkorzystniej, a to z następujących powodów:

a) Plany i kosztorysy szczegółowe dla linii Rzeszów Kolbuszowa-Nadbrzezie znajdują się zupełnie gotowe w aktach Wydziału krajowego.

b) Odległość z Rzeszowa przez Kolbuszowę do Nadbrzezia wynosi 73 kilometry i jest od linii powiatowej tylko 1·1 kilmetra dłuższą; odległość z Rzeszowa przez Nisko do Nadbrzezia wynosi 93 kilometry, zatem w porównaniu z pierwszą trasą więcej o 20 kilometrów.

Odległość z Tarnowa przez Mielec do tegoż samego punktu 108 kilometrów, więcej o 35 kilometrów.

Odległość z Jarosławia przez Leżajsk, Rudnik, Rozwadów 109 kilometrów, więcej o 36 kilom.

c) Trudności trasy mniej więcej jednakowe, chociaż i pod tym względem linia z Rzeszowa przez Kolbuszowę przedstawia się najkorzystniej, albowiem nie napotyka w całej długości na żadną rzekę, nie zachodzi przeto potrzeba budowy ani jednego mostu większych rozmiarów.

Linja z Tarnowa przechodzi przez Wisłokę, blisko jej ujścia, linja zaś z Jarosławia przecina rzekę Wisłok.

Za linją z Tarnowa przemawia jeden wzgląd nie małej wagi, to jest połączenie bezpośrednie z koleją rządową Tarnów-Leluchów; — gdyby jednak c. k. Rząd uznając słuszność wywodów okręgowego Towarzystwa rolniczego Rzeszowskiego wziął w przyszłości na uwagę przedłużenie linii projektowanej z Rzeszowa do Krosna, w takim razie obie linii projektowane przez Tarnów i przez Rzeszów przedstawiałyby i pod tym względem jednakowe korzyści.

Co się zaś tyczy petycyi, projektujących linią z Jarosławia, równie jak petycyi przemawiającej za poprowadzeniem linii z Rzeszowa do Nadbrzezia przez Nisko, to motywa na poparcie tych żądań przytoczone, stosują się zarówno do każdej z powyższych linii, dla tego komisya nie może żadną miarą, przy innych warunkach równych, zalecać linję dłuższą i kosztowniejszą w miejsce krótszej i tańszej.

Komisya oświadcza się przeto za linją Rzeszów-Kolbuszowa-Nadbrzezie jako najkrótszą, najtańszą i najbardziej odpowiadającą interesom tak lokalnym jakoteż i krajowym.

Według obliczeń znajdujących się w posiadaniu Wydziału krajowego, wynosiłby koszt budowy jednego kilometra tej kolei (z expropryacyą gruntów, materyałem ruchu i dodatkiem 15% na nieprzewidziane przekroczenia) 28 646 zł., długość zaś całej linii jak wyżej powiedziano 73 kilometry. Ponieważ jednak miejscowość Nadbrzezie, będąca komorą cłową austryacką, położona nad samą Wisłą, wymieniona jest raczej dla wskazania kierunku linii, nie jako istotny punkt, do którego kolej musiałaby dochodzić, można zatem na pewne przypuścić, że punkt krańcowy kolei będzie musiał być o parę kilometrów od Wisły oddalony, że zatem długość całej linii na 70 kilometrów przyjąć można.

Koszta całej budowy wynosiłyby w takim razie w okrągłej cyfrze dwa miljony złr. w. a.

Na podstawie powyższego wywodu stawia komisya wniosek:

Wysoki Sejm raczy powziąć następujące uchwały:

I. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd do dołożenia wszelkich starań, by połączenie drogą żelazną okolic Nadwiślańskich przy ujściu Sanu z koleją Karola Ludwika dla ekonomicznych stosunków tej części kraju żywotne i niezbędne, jak najspieszniej przyszło do skutku.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by wszedł z c. k. Rządem w rokowania co do trasy z Rzeszowa na północ w kierunku najprostszym, jako najmniej kosztownym — a ze względów handlowych i ekonomicznych najwłaściwszym, oraz co do ewentualnego przyczynienia się kraju do kosztów budowy.

III. Sejm upoważnia Wydział krajowy do przyjęcia imieniem kraju obowiązku przyczynienia się do kosztów tej kolei — jeżeli budowa w roku 1883. przynajmniej rozpoczęta będzie — kwotą pieniężną do wysokości 150.000 zł. w. a. płatną w trzech rocznych ratach, począwszy od roku 1884.

IV. Jeżeli rokowania z c. k. Rządem o pomienioną kolej doprowadzą do pomyślnego rezultatu, Wydział krajowy wstrzyma dalszą budowę drogi krajowej z Rozwadowa do Nadbrzezia.

V. Powyższemi uchwałami załatwione zostają petycye do tego przedmiotu się odnoszące.

Lwów dnia 3. Października 1882.

A. Hoppen,
przewodniczący.

J. Tarnowski,
sprawozdawca.

I. Związkowa Drukarnia we Lwowie.