

Sprawozdanie

komisji kolejowej o wniosku posła Polanowskiego w przedmiocie budowy
kolei Lwów-Żółkiew-Rawa.

Wysoki Sejmie!

Wniosek przekazany komisji kolejowej zdążający do ponowienia usiłowania o budowę kolei jeżeli nie na całej linii Lwów-Żółkiew-Rawa-Tomaszów (Netreba), to przynajmniej ze Lwowa do Rawy, która jest stacją główną na kolei już w budowie będącej Jarosław-Sokal, jest wnioskiem, który od dawna poruszany w tej Wysokiej Izbie niewątpliwie ponownie opieki Jej dozna.

Kolej tym duktem reprezentuje tak silnie interesa żywotne kraju i Państwa, że ustawą państwową prawomocną powziętą przez obydwie Izby prawodawcze i sankcyonowaną 24. maja 1874 roku wydawała się zapewnioną. Ważne przeszkody musiały być powodem, że pomimo ustawy i gwarancyi dotąd nie została wykonaną, pomimo że Koło polskie w Radzie Państwa jakoteż i Wysoki Sejm nie zaniedbali upominać się o nią.

Już w roku 1875 na posiedzeniu Rady Państwa z dnia 2. marca Prezes Koła polskiego Jego Excellencya Kazimierz Grocholski postawił interpelacyę do c. k. Rządu, którą silnemi argumentami uzasadniając, nagłą potrzebę budowy tej linii wykazał i zapytał: „Czy i jakie zarządzenie c. k. Rząd przedsięwziął, by *jak najprędzej* wskutek ustawy kolej ta była wybudowaną“.

Wysoki Sejm w przeszłym roku na posiedzeniu 10. października 1881 powziął *jednogłosną* uchwałę:

„Sejm wyraża przekonanie, że przyjsie do skutku kolei Lwów-Tomaszów w myśl ustawy z dnia 24. maja 1874 l. 85 D. p. p. byłoby dla kraju wiele pożądanem“.

Rady powiatowe, miasta, a w ostatnich latach stolica kraju Lwów i miasto Żółkiew dopominały się o budowę tej kolei, a to nietylko uchwałami swoich reprezentacyi, ale wysłaniem deputacyi do Wiednia, a Rada miasta Lwowa nadto wyborem stałej komisji, której celem popieranie budowy kolei Lwów-Żółkiew, i dodatniemi wnioskami uchwalonemi dnia 4. października 1882 roku na posiedzeniu pełnej Rady miejskiej.

Widzimy tedy w akeyi cały szereg korporacyi i ciał parlamentarnych, jak dotąd nadaremnie upominających się o budowę tej kolei. W tym położeniu wniosek p. Polanowskiego wydaje się naturalną konsekwencyą poprzednich usiłowań i uchwał i zasługuje na jak najsilniejsze poparcie Wys. Izby.

Z jednej strony stoi na przeszkodzie wybudowaniu całej linii aż do Tomaszowa niemożliwość otrzymania połączenia Tomaszowa z kolejami Krolestwa Polskiego, z drugiej strony wielkie koszta

zakładania kolei pierwszorzędnej. Owóż chcąc zacząć, wydaje się wnioskodawcy i komisji kolejowej potrzebnem wyrazić życzenie, by kolej ta była budowaną jako drugorzędna, szeroko-torowa, by na teraz wydać koncesyę tylko ze Lwowa na Żółkiew do Rawy ruskiej, a tym sposobem choć wielką część korzyści dla kraju osiągnąć.

Komisya kolejowa przechodząc do ustępu II wniosku Polanowskiego mniema, że chcąc się przyczynić do osiągnięcia celu, winna doradzać Wysokiemu Sejmowi uchwalenie choćby minimalnej subwencyi z funduszu krajowego, a nie wątpi, że Wydział krajowy mając za sobą uchwałę Wysokiego Sejmu popartą choćby małą subwencyą z funduszu krajowego tém skuteczniej działać potrafi, tak w rokowaniach z c. k. Rządem, jakoteż w wezwaniu do ofiarności tak stolicy kraju, jakoteż odnośnych powiatów, miast i obywateli interesowanych.

Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„I. Sejm wzywa c. k. Rząd, aby przyspieszył budowę kolei Lwów-Żółkiew-Rawa jako drugorzędnej szeroko-torowej.“

„II. Sejm uchwała subwencyę dla kolei drugorzędnej szeroko-torowej ze Lwowa na Żółkiew do Rawy w kwocie 100.000 zł. wypłacalnej w trzech latach.“

„III. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu przeprowadzenie w sprawie tej kolei rokowań z c. k. Rządem, jakoteż z miastem Lwowem, Żółkwią i innemi Radami powiatowemi, oraz z właścicielami obszarów dworskich co do ofiarności na rzecz tej kolei.“

Lwów dnia 5. października 1882.

Zastępca przewodniczącego:

Mycielski.

Sprawozdawca

Stanisław Polanowski.