

Aleg. 116

## Wniosek

p. Kazimierza Lubomirskiego i tow. o budowę kolei w powiecie Myślenickim.

Wielokrotnymi uchwałami dał Wysoki Sejm wyraz przekonaniu o konieczności utworzenia połączenia kolejowego miasta Myślenice z istniejącymi kolejami żelaznymi jako użytecznego i potrzebnego ze względu na interes kraju. Uchwale z 4. lipca 1901 a więc jeszcze z końcem ubiegłej kadencji objął Wysoki Sejm linię Podgórze-Myślenice-Lubień w program krajowej akcji tych kolei, których budowa przeprowadzoną być miała w najbliższej przyszłości z tem, że kolej ta budowaną być ma jako wąskotorowa.

Koleje lokalne objęte w program akcji kraju na podstawie powołanej uchwały z 24. lipca 1901 zostały wszystkie w międzyczasie zrealizowane z wyjątkiem jednej, którą już w następnym roku jako niemożliwą zaniechano. Kolej Myślenicka mimo usilnych wieloletnich starań, przygotowania projektów i odbytych komisji do skutku nie przyszła, gdyż Wydział krajowy pomimo uchwały Wysokiego Sejmu zajął się zrealizowaniem innych później zgłoszonych czterech projektów, zapewniając ich budowę choć ówczesnym programem wcale nie były objęte.

Po wieloletnich zabiegach około zrealizowania tej kolei jako wąskotorowej a w szczególności po uzyskaniu od Rządu bardzo znacznej pomocy finansowej przez kredytowanie kosztów ruchu uznał Wydział krajowy za odpowiednie oświadczając się przeciwko zastosowaniu toru wąskiego kolei mimo, że sfinansowanie takiego projektu było już prawie gotowe i to z bardzo małą ofiarą finansową ze strony kraju.

Natomiast orzekł Wydział krajowy, iż uważa zastosowanie toru normalnego za odpowiednie z tego względu, że kolej normalno-torowa prowadząca na Myślenice stanowić będzie skrócenie znaczne dla połączenia kolei transwersalnej z linią Podgórze-Sucha.

Uniemożliwiwszy w ten sposób przyście do skutku projektu wąskotorowego i nie dopuściwszy do tego, aby projekt ten jako normalnotorowy zamieszczony został w rzędzie tych kolei lokalnych, których budowa zapewnioną została ostatnią ustawą państwową ze stycznia 1907 r. o kolejach lokalnych — nie występuje Wydział krajowy obecnie z żadnym pozytywnym wnioskiem odnośnie do kolei normalnotorowej mimo, iż Wydziałowi krajowemu dobrze wiadomo, że wskutek zmiany szerokości toru oraz charakteru kolei z wąskotorowej, dowozowej na kolej transitową, zmieniają się zupełnie i finansowe podstawy całego przedsięwzięcia.

Zaniepokojeni powyższym stanem rzeczy podpisani, uważając jak najszybsze doprowadzenie do skutku kolei Myślenickiej za niezbędne ze względu na ekonomiczny rozwój okolicy i łatwiejsze połączenie Krakowa z Podkarpaciem upraszają, by Wysoki Sejm raczył jeszcze w ciągu tej kadencji zapewnić finansowo budowę

tej kolei a to jako kolei krajowej lokalnej po myśli ustawy z 17. lipca 1893 (Dz. u. kr. l. 42.) przez udzielenie gwarancji kraju dla pożyczki pierwszeństwa w wysokości  $\frac{2}{3}$  części kapitału potrzebnego, pozostawiając ustalenie tej wysokości Wydziałowi krajowemu na podstawie technicznych badań, które krajowe biuro kolejowe jak najspieszniej przeprowadzić i ukończy winno.

Pdpisani zatem wnoszą:

I. Wysoki Sejm uznaje w myśl ustawy krajowej z 17. lipca 1893 D. u. k. Nr. 42. ze względu na ogólne interesa kraju, kolej lokalną normalnotorową łączącą powiatowe miasto Myślenice z koleją państwową Podgórze-Sucha z jednej strony z koleją transwersalną Chabówka-Nowy Sącz z drugiej strony, za użyteczną i potrzebną.

II. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju dla kolei powyższej na przeciąg lat 75 począwszy od dnia udzielenia koncesji, gwarancji rocznego dochodu równającego się rocznej sumie, potrzebnej do oprocentowania najwyżej po 4% i umorzenie pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez przedsiębiorstwo kolejowe w wysokości nie wyższej jak  $\frac{2}{3}$  części całego kapitału, ustalonego przez Wydział krajowy z tem, że na pokrycie powyższego zobowiązania służyć mają rozporządzalne zasoby funduszu kolejowego, przyczem zastrzega się dla powyższej kolei pierwszeństwo przed każdym innym nowo zgłoszonym projektem z wyjątkiem kolei Lwów-Stożanów.

Udzielenie gwarancji tej zależne jest od warunku, że pozostała  $\frac{1}{3}$  część kapitału zostanie zapewnioną przez państwo i interesentów miejscowych za akcje zakładowe lub pierwszeństwa zawiązać się mającego Towarzystwa akcyjnego.

III. Poleca się Wydziałowi krajowemu wypracowanie projektu szczegółowego powyższej kolei w ciągu r. 1907 przez własne organa bądź też, gdyby siły krajowego biura kolejowego okazały się nie wystarczającymi, przez poruczenie tego wypracowania inżynierowi cywilnemu, pod nadzorem biura kolejowego i upoważnia się Wydział krajowy do zaliczkowania na ten cel potrzebnych funduszy zwrotnych z funduszu budowy kolei, po jej finansowem zapewnieniu.

IV. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by przeprowadził rokowania z rządem celem wyjednania od tegoż wydatnej subwencji w formie objęcia akcji zakładowych tejże kolei oraz z interesentami miejscowymi co do ich udziału w kosztach budowy i przedstawił wyniki tych pertraktacji na jesiennej sesji sejmowej. O ileby zachodziła potrzeba przyjęcia gwarancji ciał autonomicznych zamiast wpłaty, Wydział krajowy będzie miał prawo zaliczyć odpowiednie sumy w ich miejsce, zapewniając sobie ich gwarancją oprocentowanie i amortyzację tychże.

**Wnioskodawca:**

***Kazimierz Lubomirski w. r.***

*Stadnicki, Jan Urbański, Pastor, Bal, Szwed, Stożalowski, Wincenty Gnoiński, Bednarski, Jabłoński, Winc. Kraiński, A. Lubomirski, Struszkiewicz, Starzyński, Jaworski, Piętań, Schnell, Lipiński, Federowicz, Potoczek, Skolyszewski, Wilczkiewicz, Miecz. Urbański, Kramarczyk, Stożalowski.*