

Aleg. 182

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o budowie kolei w powiecie kolbuszowskim odnośnie do petycyi L. 536, 708 i 876 powiatów Rzeszów, Kolbuszowa, Tarnobrzeg, Nisko.

Wysoki Sejmie!

Wskutek wniosku posła Tyszkiewicza i tow. z r. 1905 zajął się Wydział krajowy zbadaniem połączenia powiatu kolbuszowskiego z istniejącą siecią kolejową w kraju i przedstawia wyniki badań i studyów w sprawozdaniu Dep. IV. z czynności w sprawach kolejowych za r. 1906 pod punktem 18.

Ze sprawozdania powyższego wynika, że dla części kraju ograniczonej istniejącymi liniami kolejowymi w trójkącie Przeworsk-Dębica-Rozwadów a obejmującej powierzchnię łączną około 2.800 km.², jest budowa kolei, przecinającej odpowiednio tę część kraju, rzeczą pożyteczną ze względu na potrzebę ekonomicznego jej rozwoju.

W szczególności zaś wymagają tego ekonomiczne interesa powiatu kolbuszowskiego, który należy do tych nielicznych już powiatów naszego kraju, które nie mają ani jednego kilometra kolei, a powiat ten liczy 868 kwadratowych kilometrów i przeszło 74.500 mieszkańców (spis z r. 1900).

Wybudowane już linie Dębica-Tarnobrzeg-Rozwadów i Przeworsk-Rozwadów, prowadzone wzdłuż granicy kraju, nie obsługują potrzeb miejscowych i dlatego sieć kolejowa wymaga tamże koniecznie uzupełnienia.

Przy wyborze kierunku trasy mieć należy na uwadze następujące momenty:

1) nowa linia kolejowa nie może być koleją dowozową (t. zw. ślepą), lecz musi łączyć istniejące już linie, gdyż inaczej byłoby jej znaczenie ekonomiczne podrzędne;

2) linia ta, jako połączenie dwu normalnotorowych kolei, musi być również normalnotorową;

3) projektowana linia kolejowa powinna wychodzić z miasta obwodowego Rzeszowa, gdyż cała ludność interesowanej części kraju grawituje do Rzeszowa, gdzie jest siedziba Sądu obwodowego, kilka szkół średnich, Dyrekcji skarbu, oraz gdzie koncentruje się cały przemysł i handel środkowej Galicyi, zasilany od południa koleją Jasioł-Rzeszów;

4) kolej ta przechodzić musi przez miasto Kolbuszowę, jako siedzibę władz powiatowych;

5) linia projektowana nie powinna ominąć miasteczka Majdan, które jest geograficznie centralnym punktem powiatu, i obok którego znajdują się pokłady szutru kopalnego, zaspokajające potrzeby drogowe wszystkich ościennych powiatów;

6) linia projektowana powinna łączyć się przedewszystkiem z jakąś stacją kolei Przeworsk-Rozwadów, gdyż wtedy odpowiadałaby kierunkowi handlu, t. j. ze wschodu na zachód i tworzyłaby dla Rzeszowa bardzo znaczne skrócenie ruty, przyczem uznaje się za najodpowiedniejszy punkt złączenia stację Nisko;

7) ze względu na potrzebę obsłużenia miejscowości położonych na północ od Majdanu ku Tarnobrzegowi, wskazanąby była także budowa odnogi z Majdanu do Tarnobrzega.

Zważywszy wszystkie powyższe momenta, dochodzi komisya kolejowa, rozpatrując wszystkie przez Wydział krajowy przestudyowane alternatywy, do przekonania, że najodpowiedniejszą linią byłaby kolej Nisko-Bojanów-Majdan-Kolbuszowa-Rzeszów z ewentualną odnogą Majdan-Tarnobrzeg.

Kolej taka łączyłaby trzy miasta powiatowe, t. j. Nisko, Kolbuszowa i Tarnobrzeg, oraz miasteczka Majdan i Głogów z miastem obwodowym Rzeszowem a oprócz tego obsługiwałaby bardzo znaczny obszar ciężenia, w którym znajdują się piękne lasy i liczne zakłady przemysłowe.

Ekonomiczne znaczenie odnogi do Tarnobrzegu leżałoby w tem, że linia ta stanowiłaby najkrótsze połączenie kolei transwersalnej z drogą wodną w porcie w Nadbrzeziu, a nadto ułatwiałaby wywóz siana z wielkich obszarów łąk tam położonych jak niemniej i drzewa ze stosunkowo znacznych obszarów leśnych.

Długość przybliżona wynosiłaby:

a) linia Rzeszów-Majdan-Nisko	83 km.
b) odnogi Majdan-Tarnobrzeg	23 km.

Przyjąwszy koszt budowy przeciętnie od kilometra po 70.000 K, otrzymamy kapitał zakładowy:

dla linii Nisko-Rzeszów około	5,300.000 K
dla odnogi Majdan-Tarnobrzeg około	1,600.000 K.

Rentowność powyższych kolei obliczona przez krajowe biuro kolejowe na podstawie ruchu osobowego i towarowego obecnie istniejącego w jej obszarach ciężenia — a więc bez brania w rachubę naturalnego przyrostu po otwarciu kolei przedstawia się w ten sposób, że dochód brutto na 1 kilometr:

a) linii Nisko-Rzeszów wynosi około	4.700 K. zaś
b) odnogi Majdan-Tarnobrzeg około	4.100 K.

Takim samym dochodem brutto rozporządzają obecnie istniejące koleje lokalne Borki w.-Grzymałów i Łupków-Cisna, przyczem przeciętny stosunek wydatków eksploatacyjnych do dochodów brutto wynosi około 55% do 60%.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń odnośnie do wydatków eksploatacyjnych nie można przypuścić, aby stosunki powyższe zmieniły się na niekorzyść i dlatego przyjąć można czysty dochód na 1 km.:

a) dla kolei Nisko-Rzeszów około	1.900 K.
b) dla kolei Majdan-Tarnobrzeg około	1.600 K.

Z powyższego wynika jasno, że proponowane połączenie kolejowe powiatu Kolbuszowskiego z istniejącą siecią kolejową również i ze względu na zapewnioną rentowność na jaknajsilniejsze poparcie zasługuje.

Za połączeniem projektowanej kolei w Nisku z linią Rozwadów-Przeworsk przemawia jeszcze i ta okoliczność, że dla połączenia zgłoszono już ze strony interesentów miejscowych udziały w wysokości K. 300.000.

Wszystkie powyżej naprowadzone okoliczności przemawiają zatem, że budowa kolei N i s k o - R z e s z ó w z ewentualną odnogą M a j d a n - T a r n o b r z e g jest potrzebną i użyteczną oraz że budowa ta powinna być zrealizowana.

Sprawozdaniem powyższem załatwia komisya kolejowa petycyę Wydziału powiatowego w Nisku i Rzeszowie L. s. 536, 708 i 876 i wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm uznaje ze względu na ogólne interesa kraju za użyteczną i potrzebną budowę kolei lokalnej z Niska przez Bojanów, Majdan, Kolbuszowę do Rzeszowa wraz z ewentualną odnogą z Majdanu do Tarnobrzegu.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by w chwili gdy stan sił technicznych krajowego biura kolejowego na to zezwoli, opracował projekt wstępny powyższych linii kolejowych przyzem zaleca się, by przy projektowaniu tej normalnotorowej kolei lokalnej zastosowano typ możliwie najtańszy kolei gospodarczej, zużytkowując ile możliwości jako podtorze korpusy dróg istniejących.

III. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby w stosownej chwili wdrożył rokowania u Rządu co do wydatnej subwencji państwowej na budowę powyższych kolei lokalnych oraz przeprowadził pertraktacyę z interesentami prywatnymi oraz miastami i powiatami co do ich udziału w kosztach budowy i przedstawił w swoim czasie wyniki powyższych pertraktacyi i wnioski co do finansowego pokrycia kosztów budowy tej kolei.

Zastępca przewodniczącego:

Meciński, w. r.

Sprawozdawca:

Stan. Jędrzejowicz, w. r.

