

Aleg. 219

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o wniosku p. Buynowskiego i o petycyach w sprawie budowy kolei Dębica-Jasło.

Wysoki Sejmie!

Sprawa budowy kolei Dębica-Jasło, którą Wysoki Sejm od lat przeszło 10 się zajmuje, została podczas obecnej sesji sejmowej ponownie poruszoną, a to wnioskiem posła Buynowskiego i towarzyszy, oraz zbiorową petycją reprezentacji powiatowych w Pilźnie, Ropczycach i Jasle, jak niemniej i reprezentacji miast Jasła, Brzostka, Pilzna i Dębicy.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że jak najszybsze zrealizowanie tego projektu kolejowego jest kwestyą żywotną dla ekonomicznego rozwoju bardzo znacznej połaci zachodniej części naszego kraju, położonej między istniejącymi liniami kolejowymi Rzeszów-Jasło, Jasło-Stróże, Stróże Tarnów i Tarnów-Rzeszów i z tego względu na jak najgorętsze poparcie zasługuje.

Potrzebę tej kolei stwierdził już zresztą Wysoki Sejm uchwałą z dnia 4. lipca 1901, wzywającą Rząd, aby w najbliższej przyszłości przystąpił do jej budowy.

Niestety wezwanie to nie odniosło dotychczas pożądanego skutku i dlatego wskazanem jest ponowić je obecnie z całym naciskiem, domagając się budowy kolei Dębica-Jasło, jako kolei państwowej, gdyż linia ta będzie stanowić uzupełnienie sieci głównej kolejowej i przez zbliżenie drogi przewozowej do Krakowa dla stacji kolei transwersalnej położonych na wschód od Jasła o 25 kilometrów służyć będzie dla przewozu bardzo znacznej części transportów z kolei transwersalnej na kolej Karola Ludwika.

Do próśby zawartej w petycji powiatów i miast, by kolej Jasło-Dębica budować jako kolej lokalną na zasadzie ustawy z d. 17. lipca 1893 (Dz. u. kr. L 42.), Komisya kolejowa przychylić się nie może z jednej strony ze względu na to, że kolej ta nie będzie miała charakteru niższorzędnej kolei lokalnej, lecz przeciwnie przez połączenie dwu kolei głównych o bardzo silnym ruchu tworzyć będzie arteryę komunikacyjną o wybitnym charakterze kolei transitowej, a z drugiej strony również i ze względu na stan krajowych funduszków przeznaczonych na popieranie kolei niższorzędnych.

Stan zasobów finansowych krajowego funduszu kolejowego wykazany w sprawozdaniu Wydziału krajowego z czynności Dep. IV. za r. 1906 pod poz. 24 i 25. znajduje już swe przeznaczenie w zamierzonym w poparciu kolei Drohobycz Truskawiec w wysokości

Muszyna-Krynica w wysokości	850.000 K
i Jaworów-Bobrowka w wysokości	750.000 "

tak, że na subwencję dla kolei Lwów-Stojanów, której budowa podjęta być ma w najbliższej przyszłości, zachodzi już potrzeba podwyższenia dotychczasowej dotacji na cele kolejowe, jak to Wydział krajowy w sprawozdaniu swem o tej kolei przewiduje.

Ten stan zasobów finansowych kraju wyklucza zatem na dłuższy szereg lat możliwość objęcia linii Dębica-Jasło w program krajowej akcji kolejowej, gdy przeciwnie objęciu jej w sieć kolei państwowych tego rodzaju przeszkody na drodze nie stoją i nie ulega wątpliwości żadnej, że przy odpowiednim nacisku na Rząd zrealizowanie tego projektu jako kolei państwowej, będzie mogło być w najbliższej przyszłości zapewnionem, zwłaszcza, że odośne projekta przez interesentów już opracowane zostały.

Celem możliwego przyspieszenia zapewnienia budowy tej należy domagać się od Rządu, aby w budżet państwowy na r. 1908 wstawiono już odpowiednią kwotę na koszt wypracowania projektu kolei Dębica-Jasło.

Na podstawie powyższych uwag Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm uznaje projektowaną kolej Dębica-Jasło ze względu na ogólne interesy kraju za potrzebną i użyteczną.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby przeprowadził z c. k. Rządem definitywne rokowania w sprawie budowy kolei z Dębicy do Jasła jako kolei państwowej i zdał sprawę z wyniku tych rokowań na następnej sesyi.

III. Sejm wzywa Rząd, aby wstawił w preliminarz państwowy na r. 1908 kwotę potrzebną na koszt wypracowania projektu kolei Dębica-Jasło, oraz aby zarządził wypracowanie tego projektu przez organa rządowe o ile możliwości jeszcze w ciągu roku 1908.

Zastępca przewodniczącego:
Meciński.

Sprawozdawca:
Traczewski.