

We Lwowie dnia 2 lipca 1901.

Aleg. 143

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petycyach miasta Brzeżan, rady powiatowej w Brzeżanach i komitetu wykonawczego konsorcyum projektowanej kolei Lwów-Winniki-Przemyślany-Brzeżany-Podhajce w sprawie popierania przez kraj powyższej kolei.

Wysoki Sejmie!

Po wybudowaniu zapewnionych już w najbliższej przyszłości bądź przez państwo, bądź przez kraj kolei żelaznych pozostanie jeszcze w Galicyi tylko pięć powiatów bez żadnego połączenia kolejowego, a do tych ekonomicznie upośledzonych części kraju należą właśnie powiaty: przemysłański, brzeżański i podhajcki.

Znaczna ta przestrzeń kraju posiada miasto obwodowe Brzeżany i dwa znaczniejsze miasta powiatowe Przemyślany i Podhajce, a choć leży tuż w pobliżu ogniska umysłowego i handlowego naszego kraju i ma wszelkie naturalne warunki ekonomicznego i intelektualnego rozwoju, nie może się wydzwignąć z zastoju, a nawet z dniem każdym upada, bo brak jej środków nowoczesnej komunikacyi.

Cierpi na braku kolei w szczególności miasto Brzeżany, które jako siedziba sądu obwodowego, starostwa, powiatowej dyrekcji skarbu, gimnazjum, dwu uzupełniających komend wojskowych etc. połączenia kolejowego dla swego rozwoju koniecznie potrzebuje.

Pomijając zatem względy sprawiedliwości, którymi się polityka kolejowa kierować winna, to już sam dobrze zrozumiany interes państwa i kraju wymaga nieodzownie uchronienia tak znacznej dzielnicy kraju od nieochybnej ruiny ekonomicznej.

Bezpośrednie połączenie tej części kraju z miastem Lwowem spełniłoby również dawny postulat gminy miasta Lwowa, która w tem połączeniu upatruje słusznie podstawę do dalszego rozwoju miasta.

Wedle przedłożonej przez krajowe biuro kolejowe opinii opartej na projektach i studyach trasy już dawniej opracowanej, — wynosiłaby kolej Podhajce—

Brzeżany—Przemysławany—Winniki—Lwów, a mianowicie z postawieniem ważnej dla miasta Lwowa stacyi przy roгатce Łyczakowskiej i z dalszem połączeniem tej stacyi z linią kolei czerniowieckiej w 9 klm. tej kolei przed głównym dworcem kolejowym lwowskim przestrzeń 120 klm. i kosztowałaby 13,000.000 koron, a w razie skrócenia tej linii o 2 $\frac{1}{2}$ klm. i bezpośredniego połączenia stacyi w Winnikach z koleją Lwowsko-Czerniowiecką w 9 klm. z pominięciem roгатki Łyczakowskiej i z pominięciem browaru Grunda kosztowałaby budowa mniej o 460.000 koron czyli kwotę 12,540.000 koron.

Za podstawę powyższego obliczenia przyjęło biuro kolejowe urządzenie typów kolei lokalnych.

Celem przyspieszenia czynności przygotowawczych budowy tej kolei zawiązało się konsorcjum z reprezentantów powiatów i miast interesowanych i wniosło prośbę do c. k. Ministerjum kolejowego o udzielenie koncesyi wstępnej, która jeszcze załatwioną nie została.

Rentowność tej kolei przedstawia się nader korzystnie.

Wedle zestawienia krajowego biura kolejowego obejmuje obszar ciężenia projektowanej kolei około 150 gmin na przestrzeni przeszło 180 000 hektarów i liczy około 165.000 mieszkańców. Ponieważ kolej przechodzić będzie 3 miasta powiatowe z których jedno jest siedzibą sądu obwodowego a punktem wyjścia jest stolica kraju, przeto należy się spodziewać silnej frekwencyi osób. Biuro kolejowe przyjmuje za podstawę obliczenia najmniej 230.000 jazd i 13,800.000 osobokilometrów, co licząc po 3 groszy od osoby i kilometra dałoby dochód z ruchu osobowego 414.000 koron. Niezgorzej przedstawia się dochód z ruchu towarowego.

Same obszary dworskie w okręgu ciężenia mają 52.457 morgów ornych gruntów, a 76.231 morgów lasów, przeważnie bardzo dobrze gospodarowanych, w czem jest 40% drzewa budulcowego, nadto produkuje się corocznie w 57 gorzelniach 48.358 hektolitrow wódki.

Otóż biuro kolejowe oblicza, że już ze samej powyższej produkcji przypadnie na eksport 93.180 ton, że import rozmaitych towarów wyniesie 10 000 ton, a wreszcie przywóz i wywóz fabryki w Winnikach wynosi około 5.000 ton, wobec czego transporty rzeczne obliczone podług skali taryfowego barzmu c. k. kolei państwowych dałyby przy odpowiednim rozdzieleniu tych transportów na poszczególne stacje, dochód brutto 526.419 koron. Łączny zatem dochód roczny brutto z ruchu osobowego i towarowego przedstawia 940.000 koron. Przyjmując koszta eksploatacyi i utrzymania po 3 000 koron na 1 klm. czyli 360.000 koron przy 120 klm. projektowanej budowy, tudzież koszta roczne kolejowego towarzystwa 10.000 koron wynosiłyby rozchody roczne 370.000 koron, wobec czego należy się spodziewać najmniej 570.000 koron czystego rocznego zysku.

Gdy kapitał potrzebny do budowy wynosi 13,000.000 koron, to wykazany wyżej czysty zysk zapewnia oprocentowanie rzeczonego kapitału po 4.4%.

Kraj od dawna uznawał żywotność i konieczność budowy rzeczonej kolejki i nawet znacznym datkiem gotów był przyczynić się do tej budowy. Mianowicie uchwałą Sejmu z dnia 28 listopada 1890, uznał Sejm potrzebę połączenia Brzeżan i Podhajec z kolejami Czerniowiecką i Karola Ludwika, i wyraził gotowość udzielenia pomocy materyjalnej na rzecz tych kolei.

W dniu 19-go maja 1893, uchwalił Sejm stosownie do wniosku komisji kolejowej, iż Sejm uznaje zamiar c. k. Rządu co do budowy dla linii Halicz—Ostrów odnóg do Brzeżan i Podhajec za odpowiadający w znacznej mierze ekonomicznym potrzebom tej okolicy kraju i upoważnia Wydział krajowy, iżby do kosztów powyższej kolejki przyczynił się subwencya bezzwrotną w sumie 2,000.000 koron.

Wskutek późniejszego wniosku komisji kolejowej, uchylił Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 8 lutego 1895 powyższą swoją uchwałą z powodu odmiennych układów z Wys. Rządem i ów zasilek dwu milionów koron przeznaczył na budowę kolei Chodorów—Podwysokie.

W rokueszłym powziął Sejm również uchwały polecające Wydziałowi krajowemu, aby wdrożył kroki celem skłonienia c. k. Rządu do wybudowania odnogi Potutory—Brzeżany.

Kraj zatem uznawał i uznaje projektowaną kolej w przeważnej części jako potrzebną i użyteczną, a uchwałą krajowej Rady kolejowej z dnia 15-go maja 1901 uznana została cała ta linia kolejowa za potrzebną i użyteczną.

Również c. k. Rząd uznaje wielką doniosłość tej linii kolejowej dla interesów kraju i jest uzasadniona nadzieja, iż udzieli poważnej gwarancji państwowej dla kapitału na cel tej budowy potrzebnego.

Ponieważ jednakowoż koszta budowy są znaczne i gwarancją państwową prawdopodobnie pokryte nie zostaną, a miejscowi interesenci nadwyżki tych kosztów również z własnych funduszków zebrać nie zdołają, a wobec tego, ważne to pod względem ekonomicznym dla kraju dzieło mogłoby nie przyjść do skutku, gdyby kraj akcyi odnośnej nie ujął w swe ręce i nie udzielił swej finansowej pomocy, przeto komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy:

1. Uznać projektowaną kolej Lwów—Winniki—Przemyślany—Brzeżany—Podhajce, jako potrzebną i użyteczną dla interesów kraju.

2. Polecić Wydziałowi krajowemu

a) aby wyjednał u c. k. Rządu uzyskanie zagwarantowania przez państwo oprocentowania i amortyzacyi kapitału pierwszeństwa w sumie przynajmniej 10,000,000 koron.

b) aby przeprowadził rokowania z interesentami o pokrycie nadwyżki potrzebnego do budowy kapitału, we formie akcyi zakładowych, lub ewentualnie akcyi pierwszeństwa.

3. Upoważnić Wydział krajowy do objęcia agend konsorcyum projektowanej kolei, a to tak co do starań o uzyskanie koncesyi na budowę i eksploatacyę, jak i co do przeprowadzenia powyż wspomnianych rokowań z c. k. Rządem, — z poleceniem przedłożenia wniosku na najbliższej sesyi sejmowej, co do sposobu pokrycia nadwyżki kapitału potrzebnego do przeprowadzenia budowy.

We Lwowie dnia 2 lipca 1901.

Zaleski
przewodniczący

Stan. Schätzel
sprawozdawca.

