Aleg. 151.

Sprawozdanie

Komisyi drogowej o petycyach gminy miasta Kołomyi i Wydziału Horodeńskiej Rady powiatowej w sprawie budowy kolei Kołomyja-Horodenka.

Wysoki Sejmie!

Sprawa budowy kolei, któraby rozległe, ludne a w produkcyi rolniczej wyżej po nad inne części naszego kraju stojące przestrzenie powiatów Śniatyn, Horodenka, Zaleszczyki, Borszczów i północnej Bukowiny z koleją Lwowsko-Czerniowiecką, jako naturalnym ich duktem handlowym łączyła — wchodzi nie po raz pierwszy pod obrady Wysokiego Sejmu.

Już we Wrześniu r. 1884 wniosło konsorcyum, do którego grona wchodzili Książę Adam Sapieha, hrabiowie Mieczysław i Jerzy Borkowscy, Baronowie Jakób Romaszkan i Seweryn Brunicki, prośbę do Wysokiego Sejmu o wezwanie c. k. Rządu, aby zechciał moralnie i materyalnie poprzeć zamierzoną budowę kolei drugorzędnej o normalnym torze z Wyżnicy lub Kut przez Śniatyn, Horodenkę do Zaleszczyk, ewentualnie przez Borszczów do Skały. Prośbę tę przekazał Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu do załatwienia z tem przez Komisyę kolejową wypowiedzianem poleceniem, aby ją Wydział krajowy na podstawie ustawy o kolejach lokalnych z dnia 25. Maja 1880 u wysokiego Rządu jaknajusilniej poparł — co też Wydział krajowy jak najsumienniej, atoli bez pożądanego skutku wykonał.

Na następnej sesyi sejmowej w roku 1885 — 1886 pojawia się ponownie petycya Rady powiatowej w Horodence o udzielenie ze strony Wysokiego Sejmu subwencyi w kwocie zł. 100.000 na budowę kolei wycinalnej, wszakże w zmniejszonych rozmiarach, to jest ze Śniatyna na Horodenkę do Zaleszczyk, o której koncesyę Wny Baron Jakób Romaszkan natenczas się ubiegał.

Załatwiając przychylnie wniesioną petycyę, uchwalił Wysoki Sejm na posiedzeniu dnia 20. 8tycznia 1886:

I. Budowę kolei Śniatyn-Horodenka-Zaleszczyki, jako dla znacznej części kraju potrzebnej i użytecznej, Sejm poleca ponownie c. k. Rządowi do uwzględnienia i poparcia wszelkimi przysługującymi Mu środkami.

II. Poleca się Wydziałowi krajowemu, by w razie, jeżeli budowa kolei Śniatyn-Horodenka Zaleszczyki przez subwencyonowanie się ze skarbu Państwa zapewnioną zostanie, przedłożył Sej-

mowi w swoim czasie odpowiednie wnioski co do wysokości subwencyi krajowej i sposobu je udzielenia.

Wskutek tej uchwały musiały być starania koncesyonaryuszów w pierwszym rzędzie ku uzyskaniu subwencyi od c. k. Rządu skierowane — w czem ich Wydział krajowy w dopełnieniu polecenia Wysokiego Sejmu jak najusilniej popierał. Lecz i tym razem spełzła sprawa budowy tak ważnej dla kraju kolei na niczem. Jego Ekscelencya Pan Ministrer handlu oświadczył bowiem reskryptem z dnia 26. 1886 L. 28.556 co następuje:

„Ze względu na znaczne zaangażowanie Skarbu Państwa na inne cele kolejowe w tej chwili już z powodów finansowych nie jest możliwem udzielenie powyższemu przedsiębiorstwu kolejowemu żądanej tak znacznej subwencyi państwowej. O takiej ofierze państwowej na razie tem mniej mówić można, ile że ona nie wystarczyłaby do niezawodnego dokonania przedsiębiorstwa, albowiem dostarczenie reszty kapitału budowlanego ze środków prywatnych, względnie przez interesentów na razie wcale nie przedstawia się jako zabezpieczone.

Orzeczenie Jego Ekscelencyi Pana Ministra nie mogło wszakże odjąć interesentom wszelkiej nadziei co do uzyskania państwowej subwencyi — owszem mogło ich raczej upoważnić do dalszej akcyi w tym kierunku, aby żądanie o subwencyę zniżonem, a możliwość dostarczenia kapitału budowlanego w myśl 2 ustępu art. VII. ustawy o kolejach lokalnych z 17. Czerwca 1884 (Dz. ust. państw. Nr. 81.) przy wzpółudziale kraju, gmin i bezpośrednich interesentów poprzednio wykazaną być mogła.

Ten powód usprawiedliwiał też prośby, które w roku bieżącym przez gminę miasta Kołomyi i Wydział powiatu Horodeńskiego ponownie do Wysokiego Sejmu wniesione zostały. Słusznie powołują się petenci w swych prośbach na poprzednie sprawy tej tyczące się uchwały Wysokiego Sejmu, w których użyteczność i konieczna potrzeba kolei od jednego punktu kolei Lwowsko-Czerniowieckiej ku Horodence i Zaleszczykom już uznaną została — gdyż uchwały te uwalniają ich od ponowienia argumentów, przemawiających za pożytkiem takiej kolei — gdy atoli w gołosłownych ich petycyach nie wykazano, czy i o ile restrykcyom w powyższem piśmie c. k. Ministerstwa uczynionym zadość stać się może — to jest nie wykazano:

a) jak dalece zamierzona pierwotnie budowa tej kolei dla umniejszenia potrzebnych na ten cel kosztów zredukowaną być może,

b) czyli roboty przedwstępne i rewizye trasy już są przedsięwzięte i komu koncesya na te roboty jest udzieloną,

c) jaka okazałaby się wysokość kosztów budowy tej kolei i w jaki sposób ich finansowanie uskutecznićby się dało,

d) do jakiego udziału w tem przedsiębiorstwie zobowiązały się w myśl ustawy państwowej o kolejach lokalnych powiaty gminy i strony bezpośrednio interesowane — przeto nie może Komisya drogowa bez dokładnego zbadania tych warunków i tym razem przed Wysoki Sejm ze stanowczym co do udzielenia krajowej subwencyi wystąpić wnioskiem.

Podzielając atoli wyrażone już w poprzednich uchwałach Wysokiego Sejmu zdanie o ważności i korzyści w mowie będącej kolei — wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby w porozumieniu z przedsiębiorcami budowy kolei wycinalnej, od jednego punktu kolei Lwowsko-Czerniowieckiej ku Horodence i Zaleszczykom prowadzić się mającej, wykazane w powyższem sprawozdaniu warunki budowy tej kolei zbadał i Wysokiemu Sejmowi na najbliższej sesyi uzasadnione wnioski co do wysokości subwencyi krajowej i co do sposobu jej udzielenia przedstawił.

Lwów dnia 12. Stycznia 1888.

Przewodniczący.
J. Męciński.

Sprawozdawca.
Piotr Gross.

Z drukarni Narodowej W. Manieckiego.