

We Lwowie, dnia 25. kwietnia 1900.

## Aleg. 135

# Sprawozdanie

Komisji kolejowej o wniosku posła Merunowicza w przedmiocie kolei żelaznej  
Lwów - Winniki.

Wysoki Sejmie!

Jeszcze w r. 1893 Wydział Rady powiatowej lwowskiej za inicjatywą posłów Abrahamowicza i Merunowicza (prezesa i sekretarza tej Rady) zwrócił uwagę sfer interesowanych na okoliczność, że Rząd zamierza budować odnogę kolejową od stacji kolei Karola Ludwika Podborce do c. k. głównej fabryki tytoniu w Winnikach, jako kolej dowozową obliczoną tylko na transport frachtów (eine Schlepfbahn) długości  $3\frac{1}{2}$  kilom. z preliminowanym kosztem 90.000 zł. w. a.

Wybudowanie tej kolei, przeznaczonej wyłącznie dla użytku Winnickiej fabryki wykluczałoby na czas nieograniczony widoki urzeczywistnienia budowy kolei żelaznej ze Lwowa do Winnik, która ma doniosłe znaczenie nie tylko dla stolicy kraju i wschodniej okolicy miasta Lwowa, ale także i dalej sięgającą doniosłość jako początek trasy kolei ku Przemyślanom, Brzeżanom, Podhajcom do Monasterzysk.

Gdy więc rządowy projekt odnogi Podborce-Winniki nie tylko nie popiera interesów kraju, jego stolicy i wschodnich okolic miasta Lwowa, ale wręcz szkodzi wymienionym interesom, — słusznie Wydział Rady powiatowej lwowskiej spowodował w tej mierze zbiorową akcję interesowanych czynników, ażeby przeszkodzić urzeczywistnieniu tego rządowego projektu.

Szczegółów tej zbiorowej, kilka lat trwającej akcji przytaczać nie będziemy, wystarczy skonstatować, że energicznym usiłowaniami Wydziału krajowego, Reprezentacji miasta Lwowa, Wydziału lwowskiej Rady powiatowej, Izby handlowej i przemysłowej i interesowanych właścicieli gruntów i przedsiębiorstw fabrycznych, szczególnie zaś poparciem c. k. Namiestnictwa i grona galicyjskich posłów u władz centralnych w Wiedniu zawdzięczyć należy ten pomyślny skutek, iż Rząd zaniechał na razie przynajmniej budowy odnogi Podborce-Winniki. Decyzji tej Rząd wprawdzie oficjalnie interesowanym nie podał do wiadomości, ale fakt, że przez 7 lat Rząd nie czyni żadnych kroków do zrealizowania swego projektu, lecz prowadzi ciągle rokowania z interesowanymi o budowę linii Lwów-Winniki domagając się od tychże nadzwyczajnych ofiar materyalnych, każe wnioskować, że Rząd centralny w zasadzie nie sprzeciwiając się tej linii, pragnąłby jednak akcją tak pokierować, ażeby Państwo przyczyniło się do budowy tej linii tylko kwotą 90.000 zł. w. a., t. j. taką sumą, jaką odnoga Podborce-Winniki miała kosztować, — nadwyżkę zaś kosztów miałyby pokryć interesowane czynniki względnie przedsiębiorcy, którzyby się zgłosili z zamiarem budowy choćby w części na własne ryzyko. Najważniejszym zaś czynnikiem, który skłonił prawdopodobnie Rząd do decyzji zaniechania na razie odnogi Podborce-Winniki były uchwały Wysokiej Izby powzięte na skutek wniosków pp. Abrahamowicza i Merunowicza w latach 1895 i 1897.

Dnia 9. lutego 1895 r. Sejm uchwalił na wniosek posła Abrahamowicza:

„Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby przeprowadził z c. k. Rządem rokowania o budowę połączenia kolejowego c. k. głównej fabryki tytoniu w Winnikach ze stacją Lwów-Dworzec główny zamiast projektowanej linii frachtowej Winniki-Podborce“.

Dnia 15. lutego 1897 r. zaś powodu ponownego w tej sprawie wniesku posła Merunowicza domagającego się budowy tej linii, jako kolei państwowej, Sejm uchwalił „przekazać Wydziałowi krajowemu do załatwienia wniosku posła Merunowicza w sprawie poparcia przez kraj budowy kolei lokalnej ze Lwowa do Winnik z poleceniem zbadania tej sprawy, ewentualnego podjęcia rokowań z c. k. Rządem co do warunków subwencyonowania tej budowy ze Skarbu państwa i zdania sprawy Wysokiemu Sejmowi z odpowiedniami wnioskami“.

Wątpić nie można, że te enuncjacje Wysokiego Sejmu doznać musiały pewnego uwzględnienia u Władz centralnych.

Uzyskawszy w ten sposób choćby chwilowe zaniechanie myśli budowy rządowego projektu „Podborce-Winniki“ postarały się interesowane czynniki o wdrożenie odpowiedniej akcji celem ustalenia kierunku trasy Lwów-Winniki, zestawienia kosztów budowy, obmyślenia sposobu ich pokrycia i zebrania dat rentowności tej kolei.

I w tej mierze Wydział krajowy wchodząc w intencje powyż wymienionych dwóch rezolucji Wys. Sejmu, zarządził, co uważał za konieczne i wskazane, ażeby wprowadzić akcyę na właściwe tory.

Na wiadomość o tej inicjatywie, siedmiu właścicieli okolicznych cegielń już 28. marca 1894 r. wniosło pisemną deklaracyę, iż mogą zapewnić tej kolei „kilka tysięcy wagonów frachtu cegły i węgla“ i prosili, ażeby ich nie pomijać przy prowadzeniu odnośnych pertraktacyi.

Szczegółowe fachowe obliczenia zaś expertów inżynierów: Marcina Maślanki i Antoniego Fleischla, którym gmina m. Lwowa dla poparcia sprawy poruciła na własny koszt opracowanie trasy, kosztów budowy i rentowności tej kolei, złożone w aktach magistratu m. Lwowa, wykazują, że kolej ta prowadzona trasą projektowaną przez wspomnianych inżynierów (od kolei Czerniowieckiej na Bogdanówce przez Grodeckie przedmieście, Nowy Świat, Wulkę, Stryjskie, Zielone, Pohulankę, Cernerówkę i Łyczakowskie przedmieście), kosztowałaby 652.860 zł. a. w., miałyby długości 13 kilometrów i dałyby w ruchu osobowym dochód netto 72.339 zł. 80 ct. a. w. czyli 10·3% wydanego kapitału, — w ruchu towarowym zaś dałyby oddzielnie brutto dochodu rocznego 68.000 zł. a. w. W tem zestawieniu obliczono dokładnie na zasadzie dat statystycznych drzewo, węgiel i inne towary potrzebne dla miasta, stacji elektrycznej, dla 14 właścicieli okolicznych cegielń, wywóz cegiel, wywóz i przywóz piwa z browarów Kleina i Lesienickiego, mąki zboża i wreszcie tytoniu, — tak, że odnośne daty, zebrane i przedłożone w r. 1896, choć w przybliżeniu za realne uchodzą winny.

Niezawisłe od tego Wydział krajowy porucił już w r. 1895 swojemu własnemu krajowemu departamentowi kolejowemu, ażeby „podjął studia co do kwestyi technicznej i co do rentowności pomienionej linii“.

Rzeczono biuro kolejowe wypracowało projekt innej trasy połączenia Lwowa z Winnikami długości 17·2 kilom. i obliczyło jej koszt na 495.000 zł. a rentowność w ten sposób iż dochód brutto:

w ruchu osobowym wynosić ma . . . . .	46.915 zł. 19 ct.
a w ruchu towarowym . . . . .	107.298 „ 84 „
razem . . . . .	154.214 zł. 03 ct.
Potrącając od tego kosztu ruchu, konserwacji i wozownictwa . . . . .	55.677 „ 50 „
pozostaje czysty dochód . . . . .	98.536 zł. 53 ct.

Ta trasa prowadzić by miała z Kozielnik (stacji) przez Pasieki miejskie po rogatkę Łyczakowską przez Lesienice do Winnik, — pomijałaby więc Lwów zupełnie.

Dla wszelkiej ścisłości zauważyć należy tutaj, że biuro kolejowe Wydziału krajowego odmiennie od obliczeń inżynierów Maślanki i Fleischla ocenia koszt trasy przez nich projektowanej na 1,700.000 zł. a. w.

Jakkolwiek różne są te ocenienia, to jednak mimo to w tem się zgadzają tak biuro kolejowe Wydziału krajowego jak i pp. Maślanka i Fleischl, iż każda

z tych tras zapewnia odpowiednią rentę od inwestowanego kapitału, że więc linia Lwów - Winniki jest niewątpliwie linią rentowną.

Tak ze strony Wydziału krajowego jak i gminy m. Lwowa prowadzono też rokowania z Rządem o budowę tej linii. Szczegóły tych rokowań nie przedstawiają nic takiego, co by dla oceny sprawy mogło mieć decydujące znaczenie, — nie ma więc potrzeby przytaczania tu historycznego ich przebiegu. — Ograniczamy się na stwierdzeniu, że Rząd zajmuje dotąd zawsze to stanowisko, iż przypisuje mylnie linii Lwów - Winniki tylko lokalne znaczenie i że dlatego linia Lwów - Winniki „nie może być projektowaną na koszt Państwa, chyba jeżeli gmina m. Lwowa i interesenci przyjmą na siebie nadwyzkę kosztów budowy tej lokalnej kolei po nad kosztą budowy kolei dowozowej z Podborzec do fabryki tytoniu w Winnikach, preliminarynych przez c. k. Ministerstwo skarbu na 90.000 zł. a. w.“. (Reskrypt Min. handlu z 25. lutego 1895 l. 58.532/1894).

Ministerstwo wojny zapytane w tej sprawie oświadczyło reskryptem z 25. kwietnia 1894 l. 1.438, że nie ukończyło jeszcze rokowań z Ministerstwem handlu o budowę „ważnych linii kolejowych, dotyczących bezpośrednio interesu wojskowości“, że więc „na razie“ („gegenwärtig“) nie może popierać linii Lwów - Winniki, „że jednak zachowuje w pamięci tę sprawę i w stosownym czasie zwróci się do Ministerstwa handlu o poparcie tego projektu“.

W r. 1898 zawiązało się konsorcjum złożone z pp. Jerzego hr. Dunin Borkowskiego, Edmunda Berggrüna, Antoniego Fleischla, Józefa hr. Łubieńskiego i Jakóba Piepes - Poratyńskiego, które przedłożyło Reprezentacji m. Lwowa projekt tej kolei mającej wychodzić z gminy Kulparków z trasą kolei Czerniowieckiej przez Bajki, Wulkę, Stryjskie, Zielone i Łyczakowskie przedmieście okalając tym sposobem południowo - zachodnią część miasta. — Obliczony koszt budowy 1,400.000 zł. a. w. zamierzali projektanci pokryć w  $\frac{1}{3}$  przez emisję akcyi, a w  $\frac{2}{3}$  bądź w drodze zaciągnięcia pożyczki pierwszeństwa, bądź w drodze emisji gwarantowanych przez kraj akcyi pierwszeństwa.

Projekty te były przedmiotem narad, badań przez ankiety i ekspertów i konferencyi, a ich rezultatem uchwała Rady m. Lwowa powzięta 7. września 1899 r. następującej dosłowej treści:

Uznaje się użyteczność połączenia miasta Lwowa z Winnikami, jednak nie w tej mierze, iżby dla projektowanych linii miała gmina m. Lwowa czynić materialne ofiary, których zwłaszcza ze względu na obecne stosunki finansowe uczynić nie może.

Rzeczywistej korzyści połączenia tego spodziewa się gmina tylko w razie przedłużenia linii do miast Brzeżan, Podhajec — Monasterzysk. Zarazem wyraziła Rada m. zapatrywanie, że należy wyjednać u kraju podjęcie akcyi w kierunku dokonania przez kraj wspomnianej linii kolejowej i uchwalono wskutek tego upoważnić Magistrat do oświadczenia imieniem gminy gotowości do poniesienia na ten cel pewnych ofiar materialnych, jeżeli przy budowaniu takiej linii, interesy miasta należyście zostaną uwzględnione.

Tę uchwałę Magistrat m. Lwowa przedłożył do wiadomości Wydziałowi krajowemu i Namiestnictwu, które w skutek kilkakrotnych nalegań c. k. Generalnej Dyrekcji monopolu tytoniowego w Wiedniu, polecało Magistratowi lwowskiemu spieszne przeprowadzenie rokowań z gminą m. Lwowa i innymi interesantami, jak i z konsorcjum przedsiębiorców względem zrealizowania budowy kolei Lwów - Winniki.

Oprócz powyż wymienionych trzech projektów trasy Lwów - Winniki (bióra kolejowego, inż. Maślanki i Fleischla i Spółki Jerzy hr. Borkowski et cons.) pojawił się weszłym roku jeszcze ozwały projekt trasowania tej kolei.

Ministerstwo kolei żelaznych reskryptem z 13. lutego 1899 l. 4594 udzieliło pp. Józefowi hr. Łubieńskiemu i Edmundowi Berggrün pozwolenia do przedsięwzięcia technicznych robót przygotowawczych dla normalno-torowej kolei lokalnej od punktu pomiędzy klm. 350 i 353 linii c. k. kolei państwowych Lwów - Krasne przez Zniesienie, Krzywczyce i Lesienice do Winnik z odgałęzieniem z Lesienice do granicy miasta Lwowa na Łyczakowie, a stąd do pewnego punktu między klm. 8 i 9 linii kolei Lwów - Czerniowce.

Z polecenia Ministerstwa c. k. Namiestnictwo zażądało od Magistratu miasta Lwowa opinii o znaczeniu tego projektu i sprawozdania, czy gmina m. Lwowa projekt ten za odpowiedni uznaje i czy wobec tego projekt bezpośredniego połączenia

kolejowego głównego dworca we Lwowie z Winnikami należałoby uważać jako zaniechany.

Ani Magistrat ani gmina m. Lwowa nie wyjawily jeszcze o tym projekcie swego zdania dla braku bliższych danych tak co do trasy samej jakoteż co do stacyi koło rogatki Łyczakowskiej i co do połączenia tak z koleją Brodzko-Tarnopolską, jakoteż Lwowsko-Czerniowiecką i Magistrat odniósł się do c. k. Namiestnictwa o udzielenie szczegółowych planów tej trasy, na podstawie których mógłby ocenić doniosłość projektowanej kolei i zasięgnąć w tej mierze opinii Reprezentacyi miejskiej.

Wspomnieć wreszcie należy, że w nadziei budowy linii Lwów-Winniki, inżynier we Lwowie p. Ludwik Obadałek reskryptami minist. kolei żelaznych z 29. grudnia 1897 l. 19133, 4. lipca 1898 l. 30579 i 20 lipca 1899 l. 31161 uzyskał pozwolenie do przedsięwzięcia przedwstępnych robót technicznych dla normalnotorowej kolei od stacyi Winniki przez Horodysławice, Mikołajów, Unterwalden, Hanaczów do Przemysła.

Gdy Rząd dotąd nie zdecydował się do budowy linii Lwów-Winniki jako kolei państwowej i gdy ta sprawa obecnie także w Komisji kolejowej Izby deputowanych Rady państwa jest przedmiotem debaty, przeto 29. grudnia 1899 roku poseł Merunowicz ponowił w tej sprawie wniosek następującej treści:

Wysoki sejm raczy uchwalić:

Wzywa się c. k. Rząd:

1. ażeby zaniechał zamierzonej budowy kolei dowozowej dla frachtów (einer Schleppbahn) od magazynów c. k. głównej fabryki tytoniu w Winnikach do stacyi c. k. kolei państwowej w Podborcach;

2. ażeby wziął pod rozwagę budowę kolei lokalnej z Winnik do Lwowa jako kolei państwowej, i odpowiedni wniosek, ażeby przedłożył możliwie jak najspieszniej do konstytucyjnego załatwienia.

Z powyż zestawionego dotychczasowego przebiegu akcji wynika dowodnie, że budowa linii kolejowej Lwów-Winniki jest konieczną.

Konieczność tę uznają wszystkie bez wyjątku czynniki, powołane do ocenienia tej sprawy.

Uznaje to Rząd już samym faktem, iż postanowił połączyć fabrykę tytoniu w Winnikach z najbliższą po za Lwowem stacją kolei Lwów-Krasne — osobną odnogą, koleją dowozową.

Uznał to Wysoki Sejm rezolucjami z 9. lutego 1895 i 15. lutego 1897 r.

Uznała to Reprezentacya król. stoł. m. Lwowa, Wydział lwowskiej Rady powiatowej i lwowska Izba handlowa i przemysłowa, które w licznych pismach do Ministerstwa finansów, handlu i kolei żelaznych wykazywały, iż linia ta jako kolej państwowa, jako początek dalszej linii do Brzeżan i Monasterzysk winna być wybudowaną.

Uznają to interesowani właściciele okolicznych cegielń.

Uznają przedsiębiorcy zawiązujący się w konsorcya i przedstawiający różne projekty trasy.

Uznają to wreszcie i fachowi eksperci razem z technicznym biurem kolejowym Wydziału krajowego wykazujący zapewnioną żywotność i rentowność tej linii.

Rozchodzi się więc tylko o dwie kwestye, które wywołały różnicę zapatrywań między Władzami rządowymi, a reprezentantami Władz autonomicznych i interesowanych, a mianowicie:

1. Czy kolej ta ma być wybudowaną jako państwowa kosztem funduszków państwowych, czy też jako przedsiębiorstwo krajowe lub prywatne z charakterem kolei lokalnej subwencyonowanej tylko przez Państwo i

2. czy i o ile trasa tej kolei uwzględniać ma także interesy miasta Lwowa jako stolicy kraju i jako miejsca, w którym schodzą się wszystkie linie galicyjskich kolei północno-wschodnich.

Co do pierwszej kwestyi, następujące powody przemawiają za tem, iżby kolej Lwów-Winniki została wybudowaną kosztem państwa:

Dwa są główne względy, które stworzyły myśl połączenia Lwowa z Winnikami, a w szczególności:

1. Potrzeba utworzenia tańszej i szybszej komunikacji między państwową fabryką tytoniu w Winnikach a Lwowem, gdyż dotychczasowe połączenie wozowe pochłania znaczne sumy i nie odpowiada cywilizacyjnym postępom przemysłu.

Jest to niewątpliwie interes państwowy, który właściwie i korzystniej będzie załatwionym, jeżeli dla tego celu będzie wybudowaną linia Lwów-Winniki, która wprost bezpośrednio łączy Winniki ze Lwowem, aniżeli, jeżeliby fabrykę winniczną łączono ze Lwowem za pomocą dwóch linii Winniki-Podborce i Podborce-Lwów. Fabryka winniczna ma bowiem nieustanne relacje ze Lwowem, tak jako miastem centralnym, ogniskującym w sobie okoliczne stosunki handlowe i przemysłowe, jak i z powodu, że tutaj są wyższe władze finansowe, z którymi Zarząd winnicznej fabryki w ciągłym musi pozostawać kontakcie. Najkrótsza więc linia kolejowa łącząca Winniki wprost ze Lwowem musi być dla interesów państwa dogodną i korzystną.

2. Linia Lwów-Winniki, jak wykazano, jest początkiem nowej dłuższej linii Lwów-Winniki-Przemysłany-Brzeżany-Monasterzyska. Powziąwszy więc zamiar budowy linii Lwów-Winniki, myślano przytem niewątpliwie i o tym dalszym celu tej linii.

I ten dalszy cel zaś nie ma cechy lokalnego interesu, lecz jest interesem państwowym, ogólnym.

Galicja bowiem ma prawo żądać nie tylko w swoim własnym interesie, ale i w ogólnym interesie państwa, które dla utrzymania równowagi politycznej i ekonomicznej równomiernie wszystkie prowincje traktować musi, ażeby i w sprawach rozwoju kolei była na równi traktowaną z innymi prowincjami. Rzut oka zaś na politykę rządu w budowach kolei wystarczy, by wykazać, że w tym względzie rząd w stosunku do Galicji nie kierował się dotąd ani względem na interes poszczególnych okolic, ani względem na stolicę kraju, lecz przeważnie względami ogólnopaństwowymi, strategicznymi, a nadto, że Galicja w porównaniu z innymi prowincjami po macoszemu nierównomiernie jest traktowaną.

Rozwój kolei żelaznych w Galicji wykazuje pod względem ich przeznaczenia trzy główne fazy:

1. Budowa kolei Karola Ludwika i Czerniowieckiej, przechodzących przez środek i całą długość kraju i tworzących jedną z najgłówniejszych arterij komunikacyjnych państwowych. Okres czasu od 1838--1866.

2. Budowa kolei strategicznych od r. 1866—1876.

3. Budowa kolei drugorzędnych od r. 1876 do tej pory.

W roku 1876, to jest w porze, gdy prócz Galicji, Istrii i Dalmacji, wszystkie prowincje państwa posiadały już główne linie komunikacyjne o wartości ogólnopaństwowej i krajowej, Galicja posiadała z całej sieci państwowej, wynoszącej 10 746 kilometrów, tylko 1.532 kilometrów, to jest około 14% całej ilości. Stanowiło to 1 klm. na 51 kilometrów kwadratowych powierzchni kraju, lub na 3.554 mieszkańców.

Podówczas Galicja zajmowała pod względem gęstości linii komunikacyjnych w monarchii przedostatnie miejsce.

Od roku 1876 do roku 1898 zbudowano w Galicji dalszych 1.550 klm. kolei; nie zmieniło to jednak o wiele powyższego niekorzystnego stosunku; obecnie mamy bowiem wprawdzie 17.7% z całej ilości w państwie istniejących kolei, co wynosi 1 klm. kolei na 25.47 klm.<sup>2</sup> lub na 2.114 mieszkańców, lecz równocześnie wyrosła ilość kolei w innych prowincjach tak, że zajmujemy w rządzie prowincji tych jeszcze zawsze miejsce przedostatnie.

### I tak przypada na 1 klm. kolei w r. 1897:

W Austrii niższej	.	.	11	klm. <sup>2</sup> i 1.487 mieszkańców
" " wyższej	.	.	14	" " 909 "
" Salcburgu	.	.	22	" " 527 "
" Styrii	.	.	17	" " 999 "
" Karyntyi	.	.	23	" " 806 "
" Krainie	.	.	24	" " 1.182 "
" Istrii	.	.	25	" " 2.187 "
" Tyrolu	.	.	34	" " 1.090 "
" Czechach	.	.	10	" " 1.118 "
" Morawii	.	.	13	" " 1.288 "
" Szląsku	.	.	9.36	" " 1.101 "
" Galicji	.	.	25.50	" " 2.144 "

W Bukowinie . . .	30.00 klm <sup>2</sup> i 1.837 mieszkańców
„ Dalmacyi . . .	101.00 „ „ 4.186 „

Lecz nie tylko pod względem ilości sieci komunikacyjnych jesteśmy upośledzeni, ale zarazem i pod względem jakości sieci kolejowej. Z chwilą, gdy wszystkie prawie prowincye (prócz Istrii, Galicyi i Dalmacyi) były już zaopatrzone w koleje pierwszorzędne, przystąpił rząd we wszystkich prawie innych prowincyach do budowy kolei, odpowiadających wymogom lokalnym i na podstawie ustaw z 25. maja 1880, z 31. grudnia 1894 i 21. lipca 1896 poczynił znaczne ułatwienia i ulgi techniczne i finansowe, a tem samem umożliwił powstanie sieci, które i miejscowym wymogom odpowiadają i dają spodziewane dochody, zachęcając tem samem do dalszej budowy. W Galicyi jednak nawet sieć kolei strategicznych nie została jeszcze wykończoną — jakkolwiek więc c. k. Rząd w ostatnich 20 latach zbudował znaczną ilość kolei własnym sumptem, mają one prawie wszystkie charakter wyłączonej ogólnopaństwowej wartości i w wyjątkowych tylko wypadkach odpowiadają także potrzebom lokalnym, jak np. kolej Halicz-Ostrów Tarnopol i kolej transwersalna.

Nadto nawet przy ubieganiu się prywatnych o budowę linii, c. k. Rząd stara się i kapitały prywatne dla celów ogólnopaństwowych zużytkować bądź to kierując trasę projektowaną w tę stronę, która może przynieść państwu większe korzyści, bądź to stawiając warunek o charakterze wyłączenia ogólnopaństwowego interesu budowania toru o normalnej szerokości itp. Powiększając tym sposobem koszt budowy i krzyżując tem nawet interesa lokalne. Rząd takim kierunkiem polityki kolejowej nie popiera naszych interesów lokalnych, nie dziw więc, że rozwój kolei lokalnych w Galicyi nie postępuje i pozostajemy zawsze w obec innych prowincyi w tyle.

Gdy w roku 1897 w całym państwie istniało 4.227 *klm* kolei lokalnych, Galicya posiadała zaledwie 568 *klm* tego rodzaju kolei. A zauważyć też trzeba, że stosunki te wobec istniejących licznych sieci strategicznych i wobec tego, że Rząd projektuje budowę dalszych tego rodzaju kolei, będą i nadal przeszkadzać, racjonalnemu rozwojowi kolei lokalnych, uniemożliwiając przez konkurencyę strategicznych kolei powstanie i rozwój takich linii, któreby prywatnym kapitałom zabezpieczały odpowiednie procenta.

Wobec tego stanu rzeczy jedną z takich linii, która mimo silnie odczuwanej potrzeby lokalnej i interesu stolicy kraju, nie da się wybudować kapitałami prywatnymi, jest niewątpliwie linia „Lwów-Winniki-Brzeżany-Podhajce-Monasterzyska“.

Jeśli bowiem Rząd dla celów ogólnopaństwowych projektuje budowę linii takich, jak: „Złoczów-Brzeżany“ i „Podborce Winniki“, to oczywiście i dla kolei Lwów-Winniki-Brzeżany-Monasterzyska postawi warunek normalnego toru i odpowiedniego wyekwipowania; wymogi te zaś podnosząc koszta po nad lokalne potrzeby powodują niemożliwość odpowiedniego rentowania się nakładowego kapitału, wykluczają zatem możność wybudowania tej kolei bądź to przez kraj, bądź też przez prywatnych interesentów. Jeżelibyśmy więc znowu w tym razie podzielili mylnie zdanie Rządu, iż kolej ta ma tylko lokalny interes to z góry jako pewnik przyjąć możemy, że wielki szmat żyznego kraju, między kolejami: Karola Ludwika, Czerniowiecką i Tarnopolską, liczący około 350.000 hektarów i przytykający z jednej strony do stolicy kraju, pozbawiony kolei aprowizacyjnej z drugiej do miasta, będącego kluczem „Podola“, pozbawionym będzie na długi czas jeszcze odpowiedniej komunikacyi.

Gdy więc powyższe względy ogólnopaństwowe, jak wykazano, stanowią w danym wypadku przeszkodę do stworzenia tej kolei przez kraj lub prywatnych interesentów, — gdy Galicya w porównaniu z innymi prowincjami pod względem zasilania kolejami z funduszków państwa budowanymi jest dotąd prawie najgorzej traktowaną, to sądzimy, że mamy wszelkie prawo i uzasadniony powód domagania się, by budowa kolei Lwów-Winniki została wykonaną kosztem państwa.

Co do drugiego pytania, o ile projektowana trasa powinna uwzględniać także interesy miasta Lwowa jako stolicy kraju, — to należy przedewszystkiem podnieść fakt, że dotąd ani Rząd ani kraj ani nikt prywatny nie stworzył żadnej linii kolejowej, któraby miała na względzie wyłącznie interes stolicy kraju. — Kolej

Lwów-Winniki nie jest przedmiotem, któryby dał powód do obszernej dyskusji na temat, czy polityka budownictwa kolejowego ma być więcej ogólnopolską czy też lokalną, — czy ma być względem stolicy państwa i krajów dośrodkową czy też odśrodkową, — ale znowu skonstatować należy fakt, że dotąd nie budowano ani rządowych ani krajowych kolei wyłącznie dla celów pewnych miast.

Z uchwały Reprezentacji m. Lwowa powziętej 7. września 1899 r. wynika, że Rada m. Lwowa w wybudowaniu samej linii tylko Lwów-Winniki nie upatruje takiego interesu, iżby dla tej wyłącznie linii gmina m. Lwowa miała czynić znaczne ofiary. Linia ta o tyle tylko zdaniem Rady miejskiej ma dla stolicy interes, o ile jej kierunek trasy uwzględni należycie interes miasta Lwowa i o ile jest początkiem dalszej linii ku Brzeżanom Monasterzyskom.

Z tych samych już powodów trasa kolei Lwów-Winniki powinna także uwzględnić interes miasta Lwowa, tem bardziej, że tylko wtedy gmina m. Lwowa poprze sprawę budowy ewentualnie i materalnymi ofiarami, jeżeli Rada m. Lwowa uzna, że projekt trasy odpowiada jej wymaganiom, powyżej wymienionym.

Rzecz jednak należy traktować zupełnie obiektywnie, albo jest ta linia potrzebna dla ogólnych celów albo nią nie jest. Śnać dosyć decydujących i znających lokalne stosunki krajowe czynników wydało zgodną opinię, że linia ta jest dla celów ogólnych a przede wszystkim państwowych potrzebna. C. k. Rząd nie powinien zatem oglądać się na to, czy i ile ktoś z interesowanych powiatów, gmin lub prywatnych coś na ten cel ofiaruje, — lecz bez względu na te niedecydujące okoliczności przystąpić do budowy i uwzględnić przy tem należycie potrzeby i interesy stolicy kraju. Gminy a specjalnie stolicy krajów są tak obciążone ciężarami na rzecz Państwa, że czas już, ażeby Państwo dla swoich celów zaprzestało już dalszych ofiar wymagać. Specjalnie co do Lwowa od szeregu lat przy każdej niemal sposobności Rząd domaga się od miasta Lwowa ofiar. Przykładowo tylko przytaczamy, że ulegając presji Gmina m. Lwowa w ostatnich latach na utworzenia fakultetu medycznego, budowy gimnazjum Franciszka Józefa, szkół realnej, przemysłowej, handlowej i kadetów etc. etc. — złożyła na te wyłącznie państwowe cele milionowe ofiary, których skutki teraz jeszcze dobrze odczuwa, — a wydając rocznie setki tysięcy na poruczony zakres działania i na inne ogólnopolskie cele, — może domagać się słusznie, by w tej sprawie nie czyniono jej korzystne załatwienie dla gminy zawisłem znowu od pewnych z góry określonych mających ofiar pieniężnych.

Dla celów specjalnych miasta Wiednia Państwo wydało przeszło 150 milionów, Pradze dano 2 miliony subwencji państwowej. — Lwów nietylko dotąd żadnej pomocy materalnej od Państwa nie uzyskał ale co chwila stawia mu c. k. Rząd centralny alternatywę: albo dasz tyle, ile żądamy albo nie będzie wykonaną rzecz, której konieczność w zasadzie uznajemy. Tę politykę i dla kolei Lwów-Winniki Rząd, pragnie zastosować, stojąc twardo przy cyfrze 90.000 zł. a żądając na resztę kosztów ofiar krajowych, gminnych i prywatnych. — Sejm nie może takiej błędnej polityki popierać a dlatego domaga się bezwarunkowo w tym razie należytego uwzględnienia przy tej linii także interesów stolicy kraju która ma słuszne prawo domagania się, ażeby dla jej specjalnych celów aprowizacji, dla podania możności taniego dowozu do stolicy artykułów żywności i przedmiotów handlu i przemysłu i dla zapewnienia tem samem pewniejszego i łatwiejszego zbytu tych artykułów okolicom dalszym Przemyślan i Brzeżan stworzono kosztem Państwa potrzebną komunikację kolejową nie czyniąc warunków subwencji ze strony mniej zamożnych czynników krajowych na rzecz Państwa.

W dniu 25. kwietnia 1900 r. a więc tego samego dnia, w którym niniejsze sprawozdanie zostało uchwalone przez komisję kolejową, weszła do Wys. Sejmu do l. 2.785 petycja Józefa hr. Łubieńskiego i spółki we Lwowie z przedłożeniem projektu linii kolejowej Lwów-Winniki-Przemysłany. Do petycji dołączone są plany, kosztorysy budowy, obliczenia rentowości itp.

Petycyonująca spółka domaga się orzeczenia, że zamierzona przez Spółkę budowa jest ze względu na ogólne interesy kraju użyteczną i potrzebną, objęcia tej kolei najbliższym programem krajowej akcji kolejowej. wdrożenia rokowań z Rządem dla uzyskania wydatnej subwencji państwowej i polecenia Wydziałowi krajowemu, aby był pomocnym spółce w zbieraniu subskrypcji interesentów, wreszcie użycia sił technicznych krajowego biura kolejowego do wykonania szczegółowego projektu tej kolei.

Zbadanie takiego projektu przez fachowe siły techniczne i administracyjne, przestudowanie planów i obliczeń i ocenienie kierunku trasy wymaga dłuższego

czasu i niepodobna też w ciągu kilku dni dzielących nas od końca tej sesji Sejmo-  
wej przedłożyć w przedmiocie tej petycji szczegółowych, należycie opracowanych  
wniosków. Należy więc najpierw przekazać tę petycję Wydziałowi krajowemu do  
zbadania i zdania o niej sprawy.

Komisya kolejowa zgodnie z intencją wnioskodawcy wnosi przeto:

Sejm wzywa c. k. Rząd ażeby postarał się o wybudowanie kolei żelaznej ze  
Lwowa do Winnik jako kolei państwowej i przy ustaleniu trasy uwzględnił o ile  
możności życzenia i potrzeby gminy miasta Lwowa.

Petycją Józefa hr. Łubieńskiego i Spółki wniesioną do Sejmu 25. kwietnia  
1900 r. do l. 2.785 o poparcie projektowanej przez tę spółkę budowy linii kolejowej  
Lwów-Winniki-Przemysłany Sejm przekazuje Wydziałowi krajowemu do zbadania  
i zdania sprawy.

Przewodniczący :

**Zaleski.**

Sprawozdawca :

**Małachowski.**