

We Lwowie, dnia 29. kwietnia 1900.

Aleg. 196

Sprawozdanie

komisji kolejowej o petycyach a) interesowanych osób prywatnych z powiatów tarnowskiego i dąbrowskiego do l. s. 2788, b) Rady gminnej miasta Dąbrowy, w przedmiocie budowy kolei żelaznej łączącej Tarnów ze Szczucinem l. s. 3012.

Wysoki Sejmie!

W przedmiocie budowy kolei żelaznej łączącej Tarnów ze Szczucinem, wpłynęły do Wysokiego Sejmu 2 petycje; jedna wniesiona przez interesentów prywatnych z powiatów tarnowskiego i dąbrowskiego, druga przez Radę gminną miasta Dąbrowy. Pierwsza petycja prosi Wysoki Sejm, aby raczył powziąć uchwałę, że kolej żelazna z Tarnowa do Szczucina na podstawie prowadzonej trasy o dwu wariantach, uznaje się za potrzebną i pożyteczną.

Druga petycja trasy kolejowej, bliżej nie określając, prosi tylko, aby Wysoki Sejm raczył uchwalić, że kolej łącząca Tarnów ze Szczucinem a przechodząca przez miasto Dąbrowa jest potrzebną. Komisja kolejowa, omawiając powyższe petycje, nie mogła zapoznać, że istotnie wielka przestrzeń kraju, między Rabą a Wisłoką nie posiada komunikacji kolejowej łączącej ją z główną siecią kolei państwowych, że obecnie wskutek będących na ukończeniu robót melioracyjnych około Brnia i jego dopływów ta część kraju może się rozwinąć prawidłowo pod względem ekonomicznym, jeżeli otrzyma komunikację kolejową, bez której intensywniejsza produkcja rolna, a przede wszystkim rolniczo-przemysłowa, nie jest możliwą.

Nie mając dat dla oceny rentowności projektowanych kolei, podnosi komisja, że na rentowność niewątpliwie korzystnie wpłynąć może okoliczność, że taką kolej jako naturalne przedłużenie kolei tarnowsko-lełuchowskiej, a tem samem najkrótsze połączeniem między Węgrami a Wisłą, otrzymać może do przewozu artykuły i materiały o wielkiej objętości a małej stosunkowo wartości, jak kamień brukowy i budowlany, węgiel, wapno, drzewo i t. p. wskutek umożliwionego dalszego przywozu tych artykułów tak taną drogą, jaką jest transport wodny. Projekt zaznacza także, że linia ta kolejowa stać się może łatwo jedną z głównych arterii przewozowych między Węgrami i Galicyą z jednej strony a Królestwem polskim z drugiej strony, jeżeli na terytorium Królestwa wybudowaną zostanie dolina Nidy kolej, łącząca projektowaną kolej z koleją Iwanogrodzką.

Co do kolei, która wedle zdania komisji kolejowej na wspomnianej przestrzeni kraju jest niewątpliwie potrzebną i będzie pożyteczną, przedstawiają interesowani 3 trasy, mianowicie.

1) Linie kolejową projektowaną z Tarnowa przez przedmieście Strusinę w dolinie Dunajca na Żabno, Czyżów, Smażów, Grądy, Mędrzechów do Szczucinia 48 kilometrów długości;

2) wariantę tej linii z Tarnowa na Strusinę, Żabno, Czyżów, Otfinów, Żelechów, Bolesław, Mędrzechów do Szczecnia, 50 kilometrów długości; wreszcie

3) linię kolejową łączącą Tarnów wprost z Dąbrową i ze Szczucinem długości 36 kilometrów.

Komisya nie uważała się za kompetentną bez opinii technicznej tudzież kosztorysów i wykazów rentowności orzekać, czy i która z tych 3 proponowanych linii kolejowych zasługuje na szczególne uwzględnienie, przeprowadzenie w tym względzie dokładnych studyów i przedstawienia konkretnych wniosków będzie rzeczą biura kolejowego Wydziału krajowego, jeżeli w dalszym toku akcji przygotowawczej interesenci się do niego zgłoszą; uznając wszakże potrzebę kolei na przestrzeni kraju między Wisłoką a Rabą, łączącą ostatecznie Tarnów ze Szczucinem, uwzględniającej wedle możliwości także interesa miasta Dąbrowa, sądziła, że obowiązkiem Sejmu jest udzielić staraniom prywatnych interesentów, za których przyczynieniem się ta kolej ma przyjść do skutku, poparcia, o które prosili w celu pokonania trudności u Władz rządowych i krajowych.

Komisya kolejowa wnosi przeto:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sejm uznaje kolej łączącą Tarnów ze Szczucinem jako potrzebną i użyteczną i poleca Wydziałowi krajowemu, aby sprawę tę zbadał, z interesentami się porozumiał a wynik swoich rokowań przedstawił Wysokiemu Sejmowi.

Przewodniczący:

Meciński

Sprawozdawca

Binder