

Aleg 414

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o wniosku posłów Sękowskiego i Górskiego oraz towarzyszy w sprawie budowy linii kolejowej łączącej miasto Dąbrowę z Leżajskiem lub Rudnikiem.

Wysoki Sejmie!

Wielki szmat kraju między Wisłą a Sanem położony, objęty jest dwiema liniami kolejowymi biegnącymi równolegle do wymienionych dwóch rzek, z północy na południe.

Linia trzecia, której budowa postanowioną została uchwałami Sejmu z dnia 8. marca 1907 i z 30. września 1907 mianowicie linia Nisko — Rzeszów, biegnie w tym samym kierunku, nie zaspakaja zatem dostatecznie potrzeby ogromnej części kraju leżącego na północ od szlaku Tarnów — Jarosław, stanowiącej jądro dawnej Sandomierskiej puszczy.

Mieszkańcy powyższych okolic domagają się zupełnie słusznie budowy linii kolejowej, któraby wytworzyła dla nich wygodną komunikację ze zachodu na wschód i stanowiła arterię komunikacyjną równoległą do linii kolei Karola Ludwika

Projektowana linia kolejowa łączyłaby sześć ewentualnie siedm miasteczek będących siedzibą władz bądź to politycznych bądź to sądowych pierwszej instancji, liczących około 40.000 mieszkańców w samych miasteczkach.

Wszystkie te miasteczka, a więc Dąbrowa — Radomyśl wielki — Mielec, (w którym coraz więcej skupia się cały handel bogatego i urodzajnego Powiśla), — Kolbuszowa — Sokołów — Leżajsk i Rudnik, należą do bardzo ruchliwych, bardzo handlowych, czego dowodem, stateczny, ciągły ich rozwój bez jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, zasobami i siłami własnymi. Wszystkie te miasteczka eksportują dużo wszelakich płodów, a skrócenie przez proponowaną linię frachtów, potaniecie przewozu jest z jednej strony nie obojętne dla popłatności handlu, z drugiej gwarantuje użyteczność i rentowność projektowanej linii kolejowej.

Kolej Dąbrowa — Leżajsk Rudnik przecinałaby olbrzymie przestrzenie lasów doskonale zachowanych, których powierzchnia przy racjonalnej gospodarce na długie lata — rzecz można na zawsze — dostarczy wielkich ilości drzewa, do eksportu zdatnego, a tem samem gwarantuje rentowność kolei żelaznej.

Rękodzieła dawniej kwitnące w wymienionych miasteczkach, zakłady przemysłowe, jak huty szklane, cegielnie, tartaki, czekają na otwarcie dogodnej linii komunikacyjnej, rokując w zmienionych na lepsze warunkach świetny rozwój.

Nie należy pominąć i tej okoliczności, że przez taką poprzeczną linię kolejową skraca się znacznie, a więc i potania taryfa frachtowa dla tych towarów, które objeżdżać muszą na około na Przeworsk lub Dębicę, a w przyszłości na Rzeszów, aby się dostać do miejsc konsumcyjnych na zachodzie.

Wszystkie te okoliczności przemawiają za budową tej lokalnej kolei, która sama się opłaci, a do rozkwitu całego tego szmatu kraju znakomicie się przyczyni.

Waryant na Rudnik, pozwala na bardzo dogodne połączenie z Królestwem na Lublin, gdyż przejście przez San pod Rudnikiem jest pod względem technicznym niezwykle łatwym.

A dalej linia na Leżajsk może być w połączeniu przez Rawę ruską i dalej na północ zaczątkiem północnej kolei transwersalnej z ujściem przez Dąbrowę w Tarnowie.

Z tych przyczyn Komisya kolejowa wnosi:

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby sprawę budowy linii kolejowej łączącej miasto Dąbrowę z Leżajskiem lub Rudnikiem tak pod względem użyteczności i potrzeby, jak pod względem technicznym zbadał i Sejmowi sprawozdanie przedłożył.

Przewodniczący :
Skotyszewski.

Sprawozdawca :
Górski.