

LW. 4.411/09.

We Lwowie, dnia 1. października 1909.

Wniosek.

Uchwałą z dnia 20. marca 1899 r. uznał Wysoki Sejm projektowaną kolej żelazną a torze normalnym z Przeworska do Dynowa za użyteczną ze względu na interesa kraju i udzielił na rzecz tej kolei gwarancyi dochodów dla kapitału pierwszeństwa w wysokości 3,400.000 koron. Uchwały tej nie przedłożył c. k. Rząd do najwyższego zatwierdzenia, ponieważ, jak się później pokazało, władze wojskowe budowie kolei żelaznej Przeworsk-Dynów wogóle były przeciwne. Dopiero po wieloletnich pertraktacjach zgodziło się c. k. Ministerstwo wojny na budowę wąskotorowej kolei Przeworsk-Dynów i to po złożeniu rewersu demolacyjnego przez koncesyonaryusza.

W ten sposób zamiast pierwotnie żądanej i uchwalonej kolei żelaznej normalnotorowej przysłała do skutku wąskotorowa kolej miejscowa.

Kapitał zakładowy tej kolei wynosi 4,448.400 K, z czego na pożyczkę pierwszeństwa gwarantowaną przez kraj przypada 2,964.000 K. Obciążenie funduszu krajowego przewidziane w powołanej na wstępie uchwale Wysokiego Sejmu zostało więc wskutek zmiany typu kolei Przeworsk-Dynów o 436.000 K zredukowane, jednakże oszczędność ta okazała się w gruncie rzeczy fatalną, bo rentowność wąskotorowej kolei jest tak mała, że dopłaty gwarancyjne pochłonęły już całą powyższą sumę chwilowej a wymuszonej oszczędności. Po koniec r. 1908 dopłacił fundusz krajowy z tytułu gwarancyi dochodów udzielonej na rzecz kolei miejscowej Przeworsk-Dynów kwotę 436.034 K 57 gr., a ponieważ nie ma nadziei, aby rentowność tej linii sama przez się mogła się kiedyś podnieść, przeto liczyć się trzeba z dalszem, stałym obciążeniem krajowego funduszu kolejowego w przeciętnej kwocie 80.000 K rocznie odpowiadającej kapitałowi 1,600.000 K. Przyczyny niedostatecznej rentowności kolei Przeworsk-Dynów tkwią wyłącznie w różnicy szerokości toru, która nie dozwala na przejście wagonów z linii lokalnej na główną i wywołuje konieczność przeładowania posyłek w stacyi złączenia. Przeładowanie nie tylko, że przedłuża czas transportu i podraża jego koszta o kilka koron na wagonie, ale w dodatku staje się przyczyną licznych uszkodzeń towaru a niektóre artykuły przeładowania wogóle nie znoszą.

Wskutek niemożności przechodzenia państwowego taboru wozowego na kolej wąskotorową, panuje na tej ostatniej podwójny brak wagonów, a mianowicie: o ile się rozchodzi o posyłki zwyczajne (zboże, drzewo, buraki, żwir i tp.) brak sporadyczny w czasie pełnej kampanii, o ile się rozchodzi o towary wyma-

gające do przewozu wozów specjalnych, jak wozów bydłęcych, cystern, wozów na mięso, piwo i tp. brak ustawiczny, bo kolej miejscowa nie ma wcale takich wozów a wszechstronne uzupełnienie jej taboru jest rzeczą wykluczoną. Wobec tego kolej miejscowa traci gros transportów, które teraz jak dawniej przewozi się drogą bitą — a okolicca traci korzyści ekonomiczne, spodziewane i słusznie wymagane od drogi żelaznej.

Stosunki te pogorszą się jeszcze, gdy przyjdzie do skutku projektowana kolej żelazna w dolinie Sanu: Przemyśl-Dynów-Brzozów-Rymanów. Wtenczas kolej Przeworsk-Dynów stanie się pod względem technicznym i komercyjnym wprost bezprzedmiotową, bo nie ma przykładu, aby kolej wąskotorowa łączyła dwie linie kolejowe o torze normalnym. Przeciwnie, kolej żelazna Przeworsk-Dynów o torze normalnym nabrałaby w tym wypadku bardzo doniosłego dla kraju i okolicy znaczenia a to jako linia transitowa łącząca najkrótszą rutę kolei Karola Ludwika i szlak Przeworsk-Rozwadów-Nadbrzezie z koleją transwersalną i z Węgrami.

Zważywszy, że koleje wąskotorowe o charakterze publicznym są jeszcze wobec zaniedbanych stosunków komunikacyjnych naszego kraju faktycznie anachronizmem, bo przedewszystkiem uzupełnić należy sieć kolei pełnych;

zważywszy, że Wysoki Sejm w swej pierwotnej uchwale sam już uznał potrzebę i użyteczność normalnotorowej kolei żelaznej Przeworsk-Dynów:

zważywszy, że wąskotorowa kolei Przeworsk-Dynów ekonomicznym potrzebom okolicy absolutnie zadość nie czyni i uczynić nie może, a trwale obciążać będzie krajowy fundusz kolejowy;

zważywszy, że projekt kolei żelaznej w dolinie Sanu, siłą faktów wywołuje konieczność zmienienia typu kolei miejscowej Przeworsk-Dynów;

zważywszy, wreszcie że ofiara wymagana na radykalną sanację stosunków w każdym razie mniejszą będzie, aniżeli dotychczasowe obciążenie krajowego funduszu kolejowego;

Podpisani wnoszą:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Poleca się Wydziałowi krajowemu:

1. aby pod względem technicznym i komercyjnym zbadał sprawę przebudowania wąskotorowej kolei Przeworsk-Dynów na kolei normalnotorową;
2. aby na wypadek korzystnych wyników tych badań przeprowadził z c. k. Rządem rokowania celem wyjednania wydatnego udziału państwa w kosztach przebudowy;
3. aby z wykonania tych poleceń zdał sprawę na najbliższej sesji sejmowej.

Wnioskodawca:
Żardecki w. r.

Wasung, Lewakowski, Szwed, Krężel, Janpolski, Styła, Bernadzikowski, Cieluch, Skrzyński, A. Lubomirski, Stapiński, Skotyszewski, Witos, Bojko, Jedynak, Myjak, Stefczyk.