

We Lwowie, dnia 15 stycznia 1910.

Aleg 575

## Sprawozdanie

komisyi kolejowej o petycyi Wydziału Rady powiatowej w Skalacie w sprawie budowy linii kolejowej z Grzymałowa do Kałaharówki i połączenia dworca kolejowego w Grzymałowie z stacją w Chorostkowie.

### Wysoki Sejmie!

Południowa część powiatu skalackiego należy do najżyźniejszych okolic kraju. Jakość gleby odpowiada warunkom najwyższej produkcji, która jednak do pełnego rozwoju wydzwignąć się nie może z powodu niedostatecznie uregulowanych środków komunikacyjnych.

Obszerna przestrzeń urodzajnej ziemi poczynawszy od Grzymałowa w kierunku Kałaharówki ku granicy rosyjskiej, skazana jest na dotkliwe utrudnienia w wykorzystaniu swych produktów rolnych, leśnych i lokalnego przemysłu, bo prymitywny transport na kołach zmniejsza słusznie należące się wynagrodzenie za wyteżoną pracę z niekorzyścią dla siły materialnej ludności.

Ze względu na znaczenie ekonomicznej zasady musi komisya kolejowa zwrócić swą uwagę na jej zastosowanie, gdy chodzi o czynnik stanowiący o dobrobycie ludności i o skutkach, jaki wywiera dobrobyt jednostki na gminę, powiat, kraj i państwo.

Gospodarstwo rolne tej okolicy przy zapotrzebowaniu artykułów stanowiących dzwignię rolnictwa, jak nawozy sztuczne, maszyny i narzędzia rolnicze, smary, nafta, benzyna, żelazo i t. p. walczyć musi z obciążeniem z powodu drogiego i trudnego dowozu i również drogiej wysyłki produktów.

Na te same trudności narażony jest drobny przemysł w tej okolicy dość poważnie rozwinięty, lecz znajdujący się obecnie w najtrudniejszej chwili zapoczątkowania.

Chcąc zapewnić trwałość i pożądany rozwój, należy udzielić mu poparcia, a to przez dostarczenie możliwie korzystnych warunków komunikacyjnych dla importu potrzebnych materiałów i umieszczenia produktów na rynkach zbytu.

Za podjęciem budowy kolei Grzymałów-Kałaharówka przemawia okoliczność, że projekt wstępny dla tej linii o długości około 28 kilometrów był już poddany rewizji trasy i przez c. k. ministerstwo kolejowe został uznany za odpowiednią podstawę projektu szczegółowego. — Projekt wstępny znajduje się w posiadaniu Wydziału krajowego.

Utworzenie linii Grzymałów-Kałaharówka nie zdoła jednak w całej pełni zaspokoić potrzeb tej ludnej okolicy i jej interesów, jeśli linia Borki wielkie-Grzymałów pozostanie bez połączenia z dalszym torem dającym możność jej zużytkowania w kierunku południowym.

Linia ta jest dotąd koleją ślepą.

Otwarcie jej powitanem zostało w pierwszej chwili z wielką nadzieją szerokich korzyści. Powstały więc rozliczne przedsiębiorstwa w produkcji leśnej, młynarstwa, browarnictwa, dachówkarstwa, wyrobów ceramicznych, stelmastwa, kilimkarstwa i t. p. Te kosztowne jednak przedsiębiorstwa nie obliczyły się z jednostronnością tego środka komunikacyjnego, który otwierał wprawdzie drogę na zachód, lecz nie otwierał jej równocześnie na południe, gdzie mogłyby się znaleźć korzystne targi zbytu i większa łatwość przesyłki w dalszą drogę na zachód.

Taki na złudnem pojęciu o korzyściach ustalony ruch przemysłowy doznał dotkliwego zawodu w licznych przedsiębiorstwach, które powstały przy zbudowaniu tej ślepej linii kolejowej. Przy zaprojektowaniu przecenionym został także przez założycieli efekt finansowy tego toru. Gdy bowiem wyczerpanem zostało jedno ze źródeł dochodu, mianowicie wyrobów tartaku Skalackiego, zmniejszył się także ruch przewozowy, a jaskrawym tego dowodem jest ubytek dochodów i gorszy obecnie bilans tej linii.

Niewątpliwą przyczyną tego niekorzystnego stanu jest brak połączenia z dalszym torem w kierunku południowym. Przyznać więc trzeba słuszność petycji Wydziału powiatowego Skalackiego, gdyż przeistoczenie tej dotąd jednostronnej komunikacji na tor łączący się z szerokim światem w każdym kierunku odpowiedzieć zdoła nietylko zasadzie pełnej sieci kolejowej, ale także warunkom zabezpieczenia rentowności.

Przedłużenie to nabierze niewątpliwe wyższego jeszcze znaczenia, jeśli równocześnie zbudowaną zostanie linia Grzymałów-Kałaharówka. Wtenczas bowiem zarówno interesy ludności zamieszkałej przy torze Borki-Grzymałów, jakoteż okolicy korzystającej z projektowanej linii Grzymałów-Kałaharówka znajdą właściwe zaspokojenie; małe zaś zboczenie od prostego kierunku przy bezpośrednim połączeniu Grzymałowa z Chorostkowem nie może mieć doniosłego znaczenia wobec obopólnych interesów całej okolicznej ludności przy obu projektowanych torach.

Zadaniu temu stanie się też zadość przy skombinowaniu obu wyż wymienionych torów, bo w tym razie punktem styczonym dla połączenia Grzymałowa ze stacją Chorostków może być miasteczko Touste, które znaleźć się powinno na projektowanym szlaku Grzymałów-Kałaharówka. Za takim załatwieniem przemawia także łatwość budowy, gdyż trudności terenowych niema.

Na podstawie powyższego przedstawienia komisya kolejowa wnosi:

**Wysoki Sejm raczy uchwalić:**

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by wdrożył badania projektowanej linii kolejowej Grzymałów-Kałaharówka i połączenia linii Borki wielkie-Grzymałów z stacją Chorostków pod względem komercyaalnym i spodziewanej rentowności i aby zdał Sejmowi sprawę na następnej sesyi.

Powyższą uchwałą załatwioną zostaje petycja miasta Grzymałowa do L. 5176.

Przewodniczący:

***Skotyszewski.***

Sprawozdawca:

***Vivien.***

