

Aleg 676

Sprawozdanie

Komisji Kolejowej

o wniosku posła Juliana Brunickiego i tow. w sprawie przemiany przystanku osobowego Martynów na stację osobowo-towarową.

Wysoki Sejmie!

Najkrótszym i najprzystępniejszym punktem połączenia z drogą żelazną dla 10 gmin leżących przy gościńcu Wojniłów-Bursztyn jest przystanek „Martynów“, leżący między stacyami Bursztyn-Demianów a Bukaczowce.

Są to następujące gminy:

Gmina katastralna	Obszar w hektarach	Ilość mieszkańców
Dołżka	630	455
Dubowica	678	554
Martynów	2.238	1.955
Maszkowce	365	477
Serodne	783	703
Siółko	775	737
Siwka wojniłowska	1.062	964
Tomaszowce	3.032	3.157
Wojniłów	2.467	2.732
Razem	12.030	11.734

Dotychczas towary przez te gminy wysyłane lub sprowadzane odwożone być muszą furami do stacji Bukaczowce, dokąd droga nie tylko o 3 kilometry jest dłuższą, ale i znacznie gorszą od gościńca do Martynowa. Licząc jako przeciętny koszt furmanki tylko 2 grosze od 100 kilogramów i kilometra, okaże się, że transport osiowy do lub z Bukaczowiec o 6 groszy od metrycznego cetnara droższy jest, jak transport osiowy do przystanku w Martynowie. Natomiast droga kolejowa z Martynowa na zachód (to jest w kierunku handlowym) jest o 9 kilometrów dłuższą jak z Bukaczowiec, co koszt transportu kolejowego podróży przeciętnie o 4 grosze na 100 kilogramach.

Zysk ekonomiczny, któryby dla ludności powiatu sądowego wojniłowskiego powstał z wybudowania kompletnej stacji towarowej w Martynowie, można więc ocenić na 2 grosze od 100 kilogramów towaru, czyli 2 korony od wagonu. Przy obrocie towarowym mniej więcej 250 wagonów, zysk ten wynosiłby około 500 koron rocznie.

Z drugiej strony trzeba wziąć pod uwagę koszta wybudowania, urządzenia i obsługi takiej stacji.

Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że szlak kolejowy Bukaczowce-Burztyn ma spad 10%, podczas gdy przepisy o zakładaniu stacyj kolejowych wymagają, aby stacja leżała na szlaku horyzontalnym, a co najwyżej na pochyłości 2.5%.

Musiałaby się więc wielkim nakładem pracy i kosztów zmienić odpowiednio niwelacja szlaku dla projektowanej stacji Martynów, co znowu wywołałoby podwyższenie spadu, względnie wzniesienia przed i za Martynowem o jakich 5% tak, że maximum pochyłości kolei Czerniowieckiej ustanowione podczas budowy tej kolei ze względów strategicznych na 10%, zostałyby w jednym punkcie tej linii przekroczone na 15%.

Wywołałoby to obniżenie sprawności tej linii, na które władze wojskowe prawdopodobnie się nie zgodzą.

Wątpliwą także jest rzeczą, czy dochód z projektowanej stacji w Martynowie pokryłby w ogólności koszta obsługi tej stacji, nie mówiąc już o amortyzacji i oprocentowaniu wyłożonego na wybudowanie i urządzenie tej stacji kapitału. W tych warunkach trudno jest żądać od c. k. Rządu, aby dla zaspokojenia miejscowych potrzeb mniejszej wagi, poświęcał interes ogólny znacznie większej doniosłości.

Natomiast — dla ogólnych interesów państwa zupełnie nieszkodliwą, a dla ludności dotyczącej okolicy bez kwestyi pożyteczną i potrzebną jest rzeczą takie wyposażenie przystanku Martynów, aby tenże uczynił zadość wszelkim wymogom przynajmniej ruchu osobowego.

W tym celu stawia Komisya kolejowa wniosek:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Wzywa się c. k. Rząd, aby w przystanku osobowym Martynów wybudowaną została i odpowiednio urządzoną i utrzymywaną zamkniętą poczekalnia dla podróżnych i aby w przystanku tym zatrzymywały się wszystkie pociągi osobowe kursujące między Lwowem a Stanisławowem.

Przewodniczący:
Skotyszewski.

Sprawozdawca:
Vivien.