

Aleg 679]

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o wniosku posłów Andrzeja Lubomirskiego, Starzyńskiego i towarzyszy o przerachowanie baremu taryfowego c. k. kolei państwowych przez kolej Lwów-Belzec i ulepszenia rozkładu jazdy na tej ostatniej.

Wysoki Sejmie!

Kolej Lwów-Belzec pod względem ekonomicznym, ruchowym i administracyjnym przedstawia znaczenie analogiczne ze znaczeniem krzyżującej się z nią linii kolei państwowych Jarosław-Sokal.

Nie ulega wątpliwości, że gdyby kolej Lwów-Belzec nie była powstała jako kolej prywatna, w czasach, gdy tendencya przeniesienia kolejnictwa przedewszystkiem na państwo oraz ujednostajnienia sieci kolejowej była jeszcze słabą i gdy zwłaszcza w naszym kraju wielka liczba linii, dziś stanowczo uważanych za główne, uchodziła za podrzędne (w ścisłym słowa znaczeniu „lokalne“) — to obecnie byłaby musiała powstać jako kolej państwowa (główna).

Tem śmielej twierdzić tu można, że prosi się połączenie Belzca (Tomaszowa) z Lublinem, a tem samym stworzenie najkrótszego połączenia między Lwowem a Warszawą, między morzem Czarnem a Bałtykiem. Mimo trudności, na jakie sprawa ta napotyka u rządu rosyjskiego, pomyslnie jej rozwiązanie jest przecież tylko kwestyą czasu.

W powyższych warunkach — skoro obecnie państwo objęło kolej prywatną Lwów-Belzec w dzierżawę, będącą niewątpliwie według swej genezy i znanych intencji Rządu nietylko wstępem do wykupna, lecz także wręcz jego surogatem — żądanie zupełnego włączenia wspomnianej linii w jedność taryfową kolei państwowych oraz podniesienia na niej ruchu pociągów osobowych na poziom wyższy, nietylko zasługuje na poparcie ze względu na niesłuszną „disparitas“ położenia interesowanych przy liniach Jarosław-Sokal a Lwów-Belzec, lecz jest także imperatywnym postulatem samego systemu kolejnictwa państwowego.

Takie same przecież zasadnicze względy zadecydowały niedawno o dokonaniem z d. 1. stycznia 1910 przerachowaniu baremu kolei państwowych przez kolej lokalną (państwową) Bielsk-Kalwarya.

Gdy już dwanaście lat temu rząd był zdecydowany wykupić kolej Lwów-Belzec, aby ją wcielić w sieć, administrowaną nie pod kątem widzenia egoistycznych interesów kapitalistycznych, ale z pełnem uwzględnieniem interesu publicznego, gdy następnie wskutek znanych stosunków politycznych jeszcze przez lat blisko dwanaście pozwolono Towarzystwu akcyjnemu eksploatować kolej Lwów-

Bełzec, według zasad czysto kapitalistycznych, pobierać wysokie taryfy, nie czynić ulepszeń, osiągać w ten sposób wysokie stosunkowo dywidendy, — to obecnie chyba najwyższy czas, by państwo, dokonawszy objęcia tej kolei w swój zarząd, spełniło to zadanie społeczne, dla którego już 12 lat temu objąć ją chciało.

Przy tej sposobności nie można przemilczeć, że ruch pociągów osobowych na linii kolei państwowych Jarosław-Sokal pozostawia również wiele do życzenia. Na obu liniach, o których mowa, chyżość, wobec rodzaju budowy i obciążenia pociągów możliwa, nie jest wyzyskana. Nadto cała wielka połać kraju, objęta wspomnianymi liniami, nie ma odpowiednich połączeń ze stolicą kraju, co — jak wszyscy znawcy stosunków lokalnych przyznać muszą — przyczynia się do tego, że połać ta mimo małych odległości do centrum, w rozwoju kulturalnym nie dotrzymuje kroku wielu innym, dalej położonym a lepiej ze Lwowem połączonym okolicom.

Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Wzywa się c. k. Rząd:

1. aby na liniach Lwów-Bełzec i Jarosław-Sokal ulepszył ruch pociągów osobowych zarówno co do pełnego wyzyskania chyżości, jak i co do stworzenia dobrych bezpośrednich połączeń ze Lwowem:

2. aby przez kolej Lwów-Bełzec przerachował całkowicie osobowy i towarowy barem taryfy c. k. kolei państwowych.

Przewodniczący:

Skotyszewski.

Sprawozdawca:

Battaglia.