

Aleg. 480

Sprawozdanie

komisyi kolejowej o petycyach w sprawie budowy kolei żelaznej ze Lwowa przez Kamionkę Strumiłową do Stojanowa do l. 938/902, l. 1439/902 i 2666/903 wniesionych.

Wysoki Sejmie!

W sprawie powyższej wpłynęły do Wysokiej Izby petycje prawie równobrzmiące Rady powiatowej w Kamionce Strumiłowej i od Dr. Goldfarba adwokata we Lwowie, tudzież petycje Gwalberta Ziembickiego, inżyniera i Rady budownictwa we Lwowie.

Dr. Leon Goldfarb uzyskał od c. k. Ministerstwa kolejowego koncesyę wstępną do podjęcia robót przedwstępnych do budowy kolei lokalnej ze Lwowa do Stojanowa, wypracował projekt wstępny i uprasza zgodnie z Radą powiatową w Kamionce Str. o udzielenie gwaraneyi krajowej dla 4% renty dla kapitału zakładowego części tej linii z Kamionki Str. do Stojanowa.

Gwalbert Ziembicki uzyskał również od c. k. Ministerstwa kolejowego zezwolenie na przedwstępne studia techniczne, wypracował projekt wstępny i prosi o uznanie budowy kolei lokalnej ze Lwowa przez Kamionkę Str. do Stojanowa za potrzebną i pożyteczną ze względów ogólnych i o udzielenie finansowego poparcia tej budowy.

Na podstawie obydwu rzeczonych projektów wstępnych odbyła się wskutek reskryptu c. k. Ministerstwa kolei z dnia 21. kwietnia 1903 l. 7326 w czasie od 24 do 28. czerwca 1903 rewizya trasy, której wynik nie jest jeszcze wiadomym, gdyż w tej mierze rozstrzygnięcie c. k. Ministerstwa kolejowego jeszcze nie nadeszło.

Kolej projektowana ma mieć długości 83 klm. i przecinać ma część kraju o przestrzeni 5.000 □ klm., stanowiącą trójkąt, którego podstawą jest granica rosyjska, wierzchołkiem stolica kraju Lwów, a obydwoma ramionami są szlaki kolejowe Lwów-Krasne-Brody i Lwów-Żółkiew-Rawa Ruska-Sokal. Przestrzeń powyższa prócz bardzo niedostatecznej i prymitywnej sieci dróg bitych nie posiada zgola żadnych środków komunikacyjnych, koniecznych do normalnego rozwoju ekonomicznego, a wskutek tego upośledzenia naturalnym jest ogólny zastój tej okolicy uposażonej zresztą obficie w bogactwa natury.

Z miejscowości tuż przy trasie kolejowej leżących zasługują na wymienienie Dublany z wyższą i niższą szkołą rolniczą i gorzelnią, miasto powiatowe Kamionka Str. z krajową szkołą ciesielską i kołodziejską, miasteczko Radziechów siedziba sądu powiatowego i miasteczko Stojanów prowadzące ożywiony handel graniczny z Rosyą.

Wydział krajowy zarządził w roku zeszłym studia komercyjne i obliczenie rentowności projektowanej linii, które wypadły ze wszech miar dodatnio. Wedle operatu tego obszar ciężenia obliczonym jest na 175.522 hekt., a należy do niego

15 gmin powiatu lwowskiego, 20 gmin powiatu żółkiewskiego, 56 gmin powiatu kamioneckiego i 3 gminy powiatu sokalskiego. Obszar ciężenia liczy 28 gorzelni rolniczych, których produkcya wynosiła w ubiegłej kampanii 27.000 hektl. spirytusu. Z produkcją wódki połączonym jest wypas około 3.000 sztuk sprowadzanego bydła, nie licząc inwentarza.

Lasów liczy przestrzeń powyższa 47.969 hkt., z czego przypada 39.000 hkt. na większą własność o wzorowem gospodarstwie.

Oprócz drzewa i zboża głównym artykułem przewozu projektowanej kolei będzie kamień i szuter, których to materiałów obszar ciężenia wcale nie posiada, a więc importować go musi.

Oprócz galicyjskiego obszaru ciężenia grawituje do końcowej stacji Stojanów nader rozległy obszar za kordonem o przestrzeni 350 klm. □. Okolica ta nie posiada wcale żadnej kolei, a dowóz produktów rolnych i leśnych odbywa się do najbliższej stacji Łuck oddalonej o 60 wiorst. Wedle przeprowadzanych w tej mierze studyów komercyjnych Wydziału kraj. możnaby liczyć na znaczny przewóz zboża transito, który zwraca się obecnie na Radziwiłłów-Brody, dalej na import i ruch transitoowy drzewa opałowego i progów.

Kolej ta wypełni lukę w sieci kolei zbiegających się w stolicy kraju, łącząc ten wielki obszar kraju ze stolicą, a umożliwiając wzajemną wymianę produktów, ożywi znacznie handel i przemysł krajowy.

Na podstawie powyższych danych, tudzież ścisłych i skrupulatnych obliczeń, przyjmuje Wydział krajowy jako spodziewany dochód brutto 575.000 koron, jako kosztą eksploatacyi 293.000 koron, a wobec tego jako minimalny czysty dochód 282.000 koron.

Ponieważ kosztą budowy preliminowane są najwyżej w sumie 8,300.000 koron, przeto dochód rzeczony wystarczyłby na oprocentowanie wyłożonego kapitału po 3·4 od sta.

Zestawienie powyższe należy uważać o tyle za realne, iż ma uzasadnienie również w porównaniu z kosztami budowy i rentowności kolei Lwów-Belzec, jakkolwiek sytuacja projektowanej kolei będzie o wiele korzystniejsza od kolei Lwów-Belzec; dochód zaś kolei rzeczony dał w roku 1901 oprocentowanie kapitału po 3·76%.

Kolej projektowaną należy zatem niewątpliwie uważać jako potrzebną ze względów na interes kraju i kraj winien się przyczynić stosownie do kosztów budowy, o ile kosztą te odnoszą się do budowy kolei tej jako kolei lokalnej o charakterze czysto ekonomicznym.

Należy bowiem zaznaczyć, że Ministerstwo kolejowe, udzielając koncesyi przedwstępnej, orzekło, iż część tej linii Lwów-Kamionka Str. ma być zbudowana jako kolej główna II. rzędu, a nadto wojskowość żąda, aby linia ta była złączona z głównym dworcem lwowskim, co pociągnie za sobą znaczne podrożenie kosztów.

W danych warunkach mogłoby zatem ewentualne sfinansowanie tej kolei nastąpić w ten sposób, iż kraj objąłby gwarancję dochodów tej kolei w wysokości potrzebnej do oprocentowania po 4% od sta i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w kwocie równej połowy wysokości kosztów budowy, a drugą połowę musieliby ponieść interesowani i państwo, a nadto państwo winno również ponieść zwiększenie kosztów wywołanych wymogami natury ogólnopaństwowej.

Wobec braku funduszu krajowego na niezwłoczne sfinansowanie rzeczonygo projektu nie stawia komisya na razie wniosku na niezwłoczne wprowadzenie w życie takowego, zostawiając Wydziałowi krajowemu, aby się zastanowił nad sposobem uzyskania potrzebnych funduszy dla poparcia finansowego budowy kolei Lwów-Stojanów. Komisya uważa za wskazane natomiast, aby Wydział krajowy podjął czynności zmierzające do urzeczywistnienia tej budowy, aby w tym celu uzyskał koncesyę na budowę i eksploatacyę i we własnym zarządzie wypracował projekt szczegółowy. Kosztą tego projektu, na wypadek niemożliwości zebrania funduszy od stron interesowanych, należy pokryć zaliczkowo z funduszu kolejowego za zwrotem w swoim czasie z kapitału budowy.

Komisya wnosi zatem :

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm uznaje budowę kolei lokalnej ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa ze względu na ogólne interesa kraju za użyteczną i potrzebną.

2. Sejm wzywa Wydział krajowy, aby poczynił potrzebne kroki celem urzeczywistnienia budowy tej kolei, i upoważnia do przeprowadzenia pertraktacyi z c. k. Rządem, któreby miały na celn urzeczywistnienie projektu budowy tej kolei przede wszystkim jako kolei państwowej, ewentualnie w razie gdyby Wydział krajowy uznał to za wskazane, do uzyskania koncesyi przedwstępnej celem wypracowania projektu szczegółowego dla tej kolei za zaliczeniem potrzebnych na to funduszków z krajowego funduszu kolejowego, które będą zwrotne z kapitała budowy.

Przewodniczący :

Zaleski.

Sprawozdawca :

Schätzel.

