

281
Aleg 281

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petycji Wydziału powiatowego w Żółkwi o poparcie budowy kolei lokalnej Żółkiew-Krystynopol.

Wysoki Sejmie!

Przecinająca powiat Żółkiewski kolej Lwów-Żółkiew, Rawa-Sokal, łączy wprawdzie powiaty Żółkiewski i Sokalski ze Lwowem, jednakowoż zatacza tak znaczny łuk, iż północna połowa powiatu Żółkiewskiego zupełnie jest pozbawioną komunikacji kolejowej; a komunikacja powiatu Sokalskiego z Żółkiewskim i ze Lwowem jest tak utrudnioną, że przeważna część ruchu towarowego odbywa się z pominięciem linii kolejowej, gościńcem krajowym: Żółkiew-Krystynopol. Brak ten należytej komunikacji utrudnia niezmiernie rozwój ekonomiczny tej urodzajnej, lesistej i bogatej części kraju.

Gdy kolej proponowana skróciłaby odległość ze Sokala do Lwowa o 40 kilometrów, cały ruch z powiatu sokalskiego tak towarowy jak osobowy, tudzież z graniczącego Wołynia do Lwowa, do południowej części Galicyi i Węgier kierowałby się tą nową linią, wielkie zaś transporta towarowe idące obecnie krajowym gościńcem Żółkiew-Krystynopol, oraz frekwencya osobowa dają rękojmię rentowności tej kolei i świadczą o jej potrzebie.

Nadto kolej proponowana przechodząc powiaty sądowe Sokalski i Mosteński obfitujące w znaczne kompleksy leśne (około 45.000 ha), jako też posiadające liczne przedsiębiorstwa przemysłowe, jak gorzelnie, tartaki parowe itp., również bogate w zboże i inne płody rolnicze, przecinałaby miejscowości Parchacz, Sielec, Mosty wielkie, Dworce, Derewnię i Wiązowę.

W Mostach wielkich i w Żółkwi stoją znaczne załogi wojskowe; miasto Żółkiew rozwija się szybko, jest siedzibą wszystkich władz powiatowych tak rządowych jak autonomicznych, a w latach najbliższych zostanie tam kreowany Sąd obwodowy; zapewniony więc rozwój miast Żółkwi i Mostów wielkich daje rękojmię stałego wzrostu ruchu kolejowego.

Nadto byłby na tej linii silny ruch transito, gdyż łączyłaby ona w prostym kierunku Wołyn z Lwowem i krajami na południe od niego położonymi.

Kolej ta zatem miałaby nie tylko lokalne znaczenie, lecz należałaby do ważnych dla całego kraju arteryi, nadto byłaby doniosłą linią strategiczną, łączącą stolicę kraju, węzeł licznych linii kolejowych, i siedzibę korpusu armii w prostej linii prawie z granicą guberni Wołyńskiej. Wybudowanie tej kolei nie podcięłoby wcale bytu istniejących już linii kolejowych: Żółkiew-Rawa i Rawa-Sokal, pierwsza bowiem zapewnioną ma frekwencyę jako łącząca Lwów z powiatem Rawskim, Cie-

szanowskim i Królestwem Polskiem, druga zaś linia jako łącząca powiat Sokalski z Rawskim, a przez Jarosław z całą zachodnią Galicyą.

Także nadmienić należy, że kolej ta przechodzić będzie zupełnie równym terenem nie przedstawiającym żadnych trudności technicznych, koszta więc budowy będą minimalne.

Strony interesowane zobowiązały się do znacznych ofiar na rzecz budowy tej kolei, a w szczególności do objęcia gwarancji oprocentowania i umorzenia części kapitału przyszłego Towarzystwa akcyjnego tej kolei w kwocie 517.000 koron i opłaty gotówką 11.000 koron, na zapewnienie czego już odnośne deklaracje do Wydziału krajowego przesłane zostały dla dalszego ewentualnego użytku.

Komisja kolejowa zważywszy powyżej naprowadzone okoliczności, stawia następujący wniosek:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Poleca się Wydziałowi krajowemu ażeby po przeprowadzeniu badań co do rentowości projektowanej kolei normalnotorowej z Żółkwi do Krystynopola, oraz po przeprowadzeniu rokowań ze stronami interesowanymi przedłożył odnośne wnioski na najbliższej sesji sejmowej.

Przewodniczący:

Skotyszewski.

Sprawozdawca:

J. Korytowski.