

We Lwowie, dnia 25. stycznia 1910.

Aleg 1325

## Wniosek

posła Jana Stapińskiego i Towarzyszy w sprawie budowy ko-  
lei lokalnej z Krosna do Dukli.

### Wysoki Sejmie!

Zaraz w początkach krajowej akcji kolejowej, wyłonił się projekt budowy linii kolejowej Krosno-Dukla, a Wydział krajowy przedkładając c. k. rządowi w roku 1894, swój program uzupełnienia galicyjskiej sieci kolejowej — w rządzie najpotrzebniejszych dla kraju kolei, tę właśnie drogę żelazną na naczelnem miejscu wymienił. (Pismo Wydziału krajowego z dnia 18. maja 1894 L. 19.491 do c. k. Ministerstwa handlu).

Niestety, czy to z powodu ociążałości bezpośrednio interesowanych stron, czy też wskutek możniejszych wpływów na korzyść innych projektów, — kolej Krosno-Dukla schodziła na coraz to dalszy plan, aż nareszcie całkiem znikła z programu krajowej akcji kolejowej. Nie znikły jednak w międzyczasie, owszem wzmogły się jeszcze owe kulturalne potrzeby i ekonomiczne warunki, które ongi dały impuls do powyższego projektu.

Stworzenie kolejowego połączenia między Krosnem a Duklą jest, nie tylko dla miasta Krosna i całego Krośnieńskiego powiatu kwestyą ekonomiczną pierwszorzędną doniosłości — ale ma także i dla ogólnych interesów kraju poważne znaczenie, ponieważ otwierając zamknięte dotąd dla handlu wrota do okolicy nader hojnie uposażonej w rozliczne dary natury — podniesie wartość narodowego majątku.

Kolej żelazna Krosno-Dukla, mimo, że tylko 17 kilometrów byłaby długą, objęłaby stosunkowo bardzo wielki obszar ciężenia grawitujący geograficznie do przełęczy dukielskiej.

Linia ta stałaby się środkiem komunikacyjnym dla 48 gmin katastralnych, obejmujących przestrzeń 44.872 hektarów i liczących 41.937 mieszkańców (podług

spisu ludności z roku 1900). Stosunek obszaru do liczby mieszkańców świadczy o gęstości zaludnienia, którą — jeżeli się weźmie pod uwagę niekorzystne dla osiedlenia się warunki terenu górzystego, oraz jeszcze niekorzystniejsze warunki komunikacyjne — trzeba nazwać wprost nadzwyczajną. Lecz nie tylko gęstością, ale i wrodzoną inteligencją zamieszkującej ją ludności, odznacza się wybitnie tamtejsza okolica.

Przez przetęcz dukielską prowadziła długie wieki jedna z najważniejszych i najwięcej uczęszczanych dróg międzynarodowego handlu, a wraz z karawanami handlowymi przyszła tam kultura i rozwinął się spryt ekonomiczny, wcześniej jak w innych okolicach kraju.

Samo miasto Krosno i jego najbliższa okolica (Korczyna) postępuje na czele ruchu przemysłowego i handlowego w naszym kraju. Przeszło 10.600 hektarów lasów grawitujących do projektowanej linii kolejowej, przedstawia obfite źródło wieczystej eksploatacji drzewa użytkowego i opałowego, źródło do tego czasu prawie nie przystępne, o czym wymownie świadczy fakt, że gdy w lasach nad granicą węgierską sąg drzewa można kupić za 4 korony, w Krośnie to samo drzewo kosztuje 40 koron. Wzdłuż całej projektowanej linii kolejowej rozciągają się tereny naftowe. Czynne kopalnie znajdują się obecnie w Rogach, Równem, Bóbrce, Wietrznem, Ropiance i Zboiskach a pomimo bardzo wstrzemięzliwej eksploatacji, (bo opłakane stosunki przemysłu naftowego nie pozwalają na razie na rozwinięcie intensywniejszej produkcji) dają przecież kilkaset tysięcy metrycznych cetnarów ropy rocznie. Nie licząc jednej z największych w kraju rafinerii nafty w samym Krośnie, jeszcze kilka innych mniejszych rafinerii obok Dukli, — istnieniem swem pomimo nadzwyczajnych trudności transportowych świadczy o wielkiej sile żywotnej tego przemysłu w dotyczącej okolicy. Znamiennym jest również wypas bydła na przeszło 9.000 hektarach łąk i polonin grawitujących do projektowanej linii kolejowej — a jarmarki na bydło w Jaśliskach rozgłosne są nie tylko w kraju ale i na Węgrzech. Brak komunikacji wpływa jednak fatalnie i na tę tak wybitną gałąź krajowej produkcji.

Niewyczerpane zapasy znanego z dobroci dukielskiego kamienia leżą bez użytku, podczas gdy w Krośnie i okolicy brak dotkliwy kamienia budowlanego, a na drogi publiczne używa się drogiego i złego rzecznoego szutru.

Te wszystkie fakta, obok wielu innych okoliczności, na których przytoczenie nie pozwalają szczupłe ramy niniejszego wniosku, przemawiają dosadnie nie tylko o naglącej potrzebie wybudowania kolei lokalnej Krosno-Dukla, ale także uzasadniają równocześnie twierdzenie, że kolej ta byłaby w tym stopniu rentowną, że z jej sfinansowania ani kraj, ani miejscowi interesenci nie ponieśliby bezpośredniej materyalnej straty.

Wobec tego, że dalsze zwlekanie w przystąpieniu do zrealizowania projektu kolei żelaznej Krosno-Dukla byłoby finansowymi skrupułami nie usprawiedliwione a ekonomicznie wielce szkodliwe — stawia się wniosek:

### **Wysoki Sejm raczy uchwalić:**

1. Wzywa się Wydział krajowy, aby zbadał rentowność projektowanej kolei żelaznej Krosno-Dukla.
2. Gdy zbadana rentowność okaże się dostateczną do salwowania całości funduszu krajowego zaangażować się mającego w sfinansowaniu tej linii kolejowej.

wej, wzywa się Wydział krajowy, aby nie czekając dalszego upoważnienia, wypracował generalny projekt dla normalno-torowej kolei lokalnej z Krosna do Dukli.

3. Wzywa się Wydział krajowy, aby na następnej sesji zdał sprawozdanie z wykonania powyższych poleceń i ewentualnie przedłożył konkretne wnioski co do ostatecznego zrealizowania w mowie będącego projektu.

Wnioskodawca :  
*Jan Stapiński.*

*Stefczyk, Kręgiel, Styła, Cieluch, Ptak, Bernadzikowski, Bojko, Długosz, Jedynek, Witos, Szwed, Cipser, Bis, Starowieyski, Kędzior, Laskowski, Żardecki, Skołyszewski, Jampolski.*

