

Aleg 695

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petytych reprezentacji powiatowej w Cieszanowie i Towarzystwa kolei lokalnej Lwów (Kleparów) Jaworów w sprawie budowy kolei lokalnej z Jaworowa na Lubaczów, Cieszanów do granicy rosyjskiej koło Płazowa.

Wysoki Sejmie!

Petycję Reprezentacji powiatowej w Cieszanowie wniesioną w r. 1907 o budowę kolei lokalnej z Cieszanowa do Lubaczowa odstąpił Wysoki Sejm uchwałą z 8. października 1907 Wydziałowi krajowemu do bliższego rozpoznania i sprawozdania.

W załatwieniu tego wezwania Wydział krajowy w sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 1. grudnia 1906 do 31. marca 1908 (punkt 22 strona 25) podniósł, że stworzenie komunikacji kolejowej stanowi wprawdzie dla miasta Cieszanowa kwestyę bardzo żywotną, to jednak krótka ta linia kolejowa z Lubaczowa do Cieszanowa nie miałaby dla kraju odpowiedniego znaczenia, rentowność zaś jej ze względu na stosunkowo znaczne koszty budowy i eksploatacji a małe dochody byłaby wprost niedostateczna. Wobec tego wedle opinii Wydziału krajowego wskazanemby było wziąć pod rozwagę realizację tej linii kolejowej z przedłożeniem bądź na południe od Lubaczowa lub na północ od Cieszanowa. Przedłużeniu na południe ku Jaworowowi stał na razie na przeszkodzie projekt budowy kolei Jaworów-Bobrówka; z tego powodu Wydział krajowy zajął się w swem powyżej powołanem sprawozdaniu bliższem omówieniem pod względem komercyalnym i rentowności linii z Lubaczowa na Cieszanów na północ do granicy rosyjskiej koło Płazowa. Reasumując swe wywody, zakończył Wydział krajowy tem, że za budową tej kolei lokalnej przemawiają następujące względy:

„Przytoczony już wyżej żywotny interes miasta powiatowego Cieszanowa. Ułatwienie eksploatacji lasów właśnie w tej części powiatu najobfitszych. Umożliwienie eksploatacji pokładów wybornego wapna i kamienia zwłaszcza na cele budowy i konserwacji dróg z wielkim dla powiatu pożytkiem. Wreszcie takie zbliżenie drogi żelaznej do granicy państwa (pod Lublińcem względnie Hutą Różaniecką), że wywóz drzewa z olbrzymiego kompleksu lasów po tamtej stronie granicy (ordynacya hr. Zamoyskiego) przez tę drogę żelazną byłby już teraz możliwy“.

Wysoki Sejm załatwiając to sprawozdanie Wydziału krajowego, powziął na posiedzeniu z 8. października 1908 następującą uchwałę:

„Celem umożliwienia budowy kolei lokalnej z Lubaczowa na Cieszanów do granicy rosyjskiej koło Płazowa pod Narolem poleca się Wydziałowi krajowemu, aby, jeżeliby badania Wydziału krajowego wykazały, że interesenci po stronie ro-

syjskiej postarają się o komunikację drogową z rosyjskiego obszaru ciężenia do Płazowa, podjął rokowania z c. k. rządem o umożliwienie utworzenia urzędów cłowych austriackiego i rosyjskiego w Płazowie na ten wypadek, jeżeliby kolej z Lubaczowa na Cieszanów do Płazowa była wybudowaną“.

Wydział krajowy udzielił tę uchwałę Wydziałowi Rady powiatowej w Cieszanowie i wezwał ten Wydział pismem z 11. stycznia 1909 L. 134.119/1908, aby przedewszystkiem zbadał stosunki komunikacyjne po stronie Królestwa polskiego w odniesieniu do Płazowa, ewentualnie, aby nawiązał porozumienie się z interesentami po tamtej stronie granicy, a przedewszystkiem z ordynacją hr. Zamoyskiego w sprawie stworzenia tej komunikacji drogowej.

Petycją będącą przedmiotem niniejszego sprawozdania (Ls. 5.704/1910) donosi obecnie Wydział powiatowy cieszanowski, że rokowania z zarządem dóbr ordynacji Zamoyskiej wydały wynik pomyślny; oświadczone bowiem pismem zarządu z 4. maja 1909, że dobra Ordynacji są nader zainteresowane w budowie zaprojektowanej do Płazowa kolei, że dla tych dóbr byłoby rzeczą bardzo ważną, żeby granica rosyjsko-austriacka otwarta została w miejscu przez zarząd ordynacji wskazanem a na północ od Cieszanowa położonem przez ustanowienie urzędu cłowego; na ten wypadek zarząd dóbr ordynacji zająłby się budową murowanej drogi od granicy w głąb lasów w kierunku miasta Józefowa nadto budową tartaku w Hamerni i miałyby wtenczas rocznie do zbycia przy 100-letnim turnusie około 30.000 metrów sześciennych drzewa.

W sprawie tej zaznaczył się dalej ten pomyślny zwrot, że Towarzystwo kolei lokalnej Lwów (Kleparów)-Jaworów zaniechało myśli budowy przedłużenia kolei lokalnej z Jaworowa do Bobrówki i petycją wniesioną do Wysokiego Sejmu (Ls. 5747/1910) oświadczyło, że przy finansowej pomocy kraju w sumie 1,000.000 K w zamian za akcyje zakładowe przedsiębiorstwa kolejowego możliwem dla niego będzie wspólnie z innymi czynnikami i przy poparciu Rządu zrealizować projekt budowy kolei lokalnej z Jaworowa na Niemirów (lub Wielkie Oczy), Lubaczów, Cieszanów do granicy rosyjskiej.

Projektowana kolej łączyłaby ze stolicą kraju znaczny szmat kraju od granicy rosyjskiej, przecinając miasta Cieszanów, Lubaczów, Niemirów; charakterem swoim byłaby więc zbliżoną do kolei Lwów-Rawa ruska-Belzec i do budującej się kolei Lwów-Kamionka strumiłowa-Stojanów.

Okolica przecięta projektowaną koleją pozbawiona jest odpowiednich środków komunikacyjnych i zdana na nader niedostateczne arterye dróg.

W obszarze ciężenia znajduje się kilkanaście gorzelń, kilka tartaków, 2 młeczarnie, kilka browarów, cegielń i fabryk dachówek.

Reprezentacja powiatu dołączyła do petycji spis subskrypcyi udziałów gmin i powiatu Cieszanowskiego w kapitale akcyjnym kolei, a mianowicie powiatu w kwocie 50.000 K i poszczególnych gmin na łączną kwotę 151.600 K w formie gwarancji oprocentowania i umorzenia.

Komisya kolejowa wątpi jednak, czy większość tych subskrypcyi gminnych będzie mogła być zrealizowana. Z jednej strony bowiem część tych gmin jest znacznie oddalona od projektowanej linii kolejowej i leży bliżej linii Belzeckiej jak np. Kadłubiska, Chlewiska, Łukawica; z drugiej strony zaś niektóre gminy subskrybowaną kwotą zbyt obciążąłyby swój budżet gminny nie znajdując odpowiedniej rekompensaty w korzyściach, jakieby im kolej mogła dać, jak n. p. Lisie jamy (4.000 K), Lipsko (20.000 K), Płazów (10.000 K), Narol miasto (40.000 K), Narol wieś (5.000 K), Łówcza (5 000 K), Chlewiska (10.000 K), Kadłubiska (4.000 K), Nowe sioło (20.000 K). Wedle zdania komisji kolejowej wskazanem jest gwarancye gminne znacznie obniżyć przy odpowiedniem podniesieniu gwarancji powiatu.

Komisya kolejowa reasumując swe wywody, jest zdania, że zrealizowanie budowy projektowanej kolei lokalnej z Jaworowa na Lubaczów, Cieszanów do granicy Rosyjskiej koło Płazowa jest w interesie kraju i że wskazaniem jest poprzeć to przedsiębiorstwo kolejowe ze strony kraju udziałem nie wyższym niż 1,000.000 K w zamian za akcyje zakładowe, pod tym warunkiem, że będzie zaniechana budowa projektowanej swego czasu kolei lokalnej Jaworów-Bobrówka, na którą Wysoki Sejm uchwałą z 8. marca 1907 przyzwolił zasadniczo subwencję krajową w kwocie 350.000 K.

Budowa tej kolei lokalnej nie ma widoków zrealizowania według relacji petycyonującego Towarzystwa kolei Lwów (Kleparów)-Jaworów z powodu zupełnej obojętności czynników interesowanych, a tem samem i z powodu niemożności zebrania potrzebnych fundusów.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm uznaje kolej lokalną z Jaworowa na Lubaczów, Cieszanów do granicy rosyjskiej koło Płazowa ze względu na ogólne interesa kraju za użyteczną i potrzebną.

2. Sejm wzywa Wydział krajowy, aby w dalszem wykonaniu polecenia udzielonego uchwałą sejmową z 8. października 1908 przeprowadził rokowania z c. k. Rządem o utworzenie urzędów cłowych austriackiego i rosyjskiego na wypadek wybudowania kolei lokalnej z Jaworowa na Lubaczów, Cieszanów do granicy rosyjskiej koło Płazowa w nadgranicznej stacyi tej kolei lokalnej.

3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby w chwili, gdy według ocenienia Wydziału krajowego zupełne pokrycie reszty kapitału budowy będzie zapewnione, przedstawił Sejmowi wniosek objęcia akcyi zakładowych projektowanej kolei lokalnej z Jaworowa na Lubaczów, Cieszanów do granicy Rosyjskiej koło Płazowa w sumie nie wyższej niż jednego miliona koron i aby w tym razie przedstawił równocześnie Sejmowi wniosek uchylenia uchwały sejmowej z 8. marca 1907 w sprawie subwencjonowania przez kraj budowy kolei lokalnej z Jaworowa do Bobrówki.

Przewodniczący:
Skotyszewski.

Sprawozdawca:
Władysław Kraiński.

