

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Łukaszewicz August: Kolej francusko-polska i żywotne interesy
gospodarstwa polskiego

Źródło:

Gospodarka Zachodnia Rok 4 1939 zeszyt 35, strony 93-96

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu
pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski
1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Mgr August Łukaszewicz

Kolej francusko-polska i żywotne interesy gospodarstwa polskiego

Urządzenia komunikacyjne stanowią podstawę nowoczesnej gospodarki, one bowiem ułatwiają wymianę towarów, usług i wiadomości w taki sposób, jaki przed zastosowaniem pary i elektryczności był nie do pomyslenia.

Urządzenia komunikacyjne mają też właściwość, iż nie tylko zaspakajają istniejące potrzeby, ale stwarzają nowe dążenia, które przyczyniają się do rozwoju stosunków gospodarczych i kulturalnych i w ten sposób stają się dźwignią postępu i podstawą dobrobytu. W systemie urządzeń komunikacyjnych koleje żelazne zajmują pierwsze miejsce, gdyż dają świadczenia dogodne, zarówno pod względem szybkości, jak i masowości, a przytym stosunkowo tanie.

W Polsce znaczenie kolei żelaznych jest tym większe, że nasza sieć dróg kołowych jest niedostateczna zarówno pod względem gęstości jak i jakości, że rozwój motoryzacji jest jeszcze na dalekim planie. Jednym z tego powodów, to wysokie ceny pojazdów i wysokie koszty utrzymania i ruchu — oraz fakt, że sieć dróg wodnych jest bardzo uboga i pod względem sprawności wiele pozostawia do życzenia. W naszych warunkach przy obecnym systemie taryfowym koleje żelazne oddają dobre usługi zarówno przy szybkim przewozie towarów wartościowych jak i przy tanim transporcie towarów masowych — naturalnie w odpowiednich granicach.

DLACZEGO NIE STWORZONO W KOLE WĘZŁA KOLEJOWEGO?

Dziwnym musi się wydawać, że przy budowie kolei Herby — Gdynia pominięto znakomitą sposobność utworzenia węzła kolejowego w mieście powiatowym Kole. Takie rozwiązanie musiałoby wpłynąć nie tylko na rozwój miasta i podniesienie gospodarcze powiatu — ale także przyczyniłoby w znacznym stopniu przewozów obydwu liniom kolejowym. Zrezygnowano nie tylko z utworzenia węzła kolejowego, ale w ogóle z połączenia obydwu linii kolejowych — i to w obszarze bardzo słabo wyposażonym w koleje. Tymczasem począwszy od Inowrocławia kolej Herby — Gdynia w 10 punktach łączy się z dawną siecią kolejową, tworząc stacje węzłowe. Należy podkreślić, że na wielkiej polaci kraju mierzącej od Wrześni do Kutna 129 km i od Inowrocławia do Zduńskiej Woli 150 km, dwie linie kolejowe przecinające się prawie w połowie swej długości nie tworzą żadnego połączenia. Mamy tu paradoksalny przykład, że dwie linie kolejowe podporządkowane tym samym czynnikom zwierzchnim w zakresie polityki komunikacyjnej, stają się czynnikiem nie dodatnim lecz ujemnym, gdyż ruch sąsiedzki między obydwu kolejami nie może odbywać się na najkrótszych liniach dośrodkowych, lecz na linii obwodowej. A ponieważ ta droga jest dłuższą i kosztow-

niejszą, więc stosunki gospodarcze i obroty handlowe zamiast rozwijać się, ulegają osłabieniu i zanikowi. Sytuacja jest najgorsza dla tej miejscowości, która leży najbliżej przecięcia się obydwu linii t. j. dla miasta Koła.

W JAKI SPOSÓB POWSTAŁ TEN NIEKORZYSTNY STAN?

Po odbudowaniu Państwa Polskiego otrzymaliśmy sieć kolejową — jak wiadomo — niedostateczną do naszych warunków gospodarczych i politycznych. W szczególności brak było linii bezpośredniej łączącej zagłębie węglowe z portem w Gdyni. Potrzebę budowy takiej kolei odczuwano już w pierwszych latach odrodzenia Polski, kiedy okazało się, że istniejące urządzenia komunikacyjne nie mogą sprostać wzmagającym się przewozom na drogach wiodących ku morzu. Powstało zatem przeświadczenie, że polską ekspansję morską należy oprzeć na nowym dogodnym połączeniu z własnym zapleczem, przede wszystkim przez stworzenie drogi najkrótszej do źródła masowej produkcji jednego z podstawowych surowców, t. j. węgla. Droga najkrótsza, jako droga najtańsza, powodując zmniejszenie kosztów przewozu wpływa na rozszerzenie zdolności konkurencyjnej towarów, które przewozi. Ponadto kolej taka przyczynia się do ożywienia ruchu tranzytowego przez Polskę w kierunku południowym. Jednocześnie chodziło o to, aby doprowadzić bezpośrednią linię kolejową do Gdyni i w ten sposób wyrównać brak naturalnej drogi wodnej, jaką rozporządza Gdańsk.

Czynnikami rządowe przekonane o ważności linii kolejowej Śląsk — Gdynia postawiły ją w ogólnym projekcie rozbudowy sieci kolejowej już w roku 1919 na pierwszym planie. Jednakże z powodu wojny bolszewickiej i trudności finansowych realizacja projektu uległa zwłoce.

HERBY — ZDUŃSKA WOLA — BARŁOGI — INOWROCŁAW

Dla budowy tej kolei postanowiono pozyskać kapitały prywatne. W tym celu rozporządzeniem Prezydenta z 15. XII. 1924 r. (Dz. U. 110, poz. 988) nadano firmie „Tri“ (Towarzystwo robót inżynierskich) koncesję na budowę i eksploatację kolei Kalety — Herby — Wieluń — Opatówek (wzgl. Błaszki) — Inowrocław. Do realizacji tej kolei jednak nie doszło. Wobec trudności zainteresowania kapitału prywatnego inwestycjami kolejowymi podjęło się Państwo budowę narażone północnej części tej linii kolejowej. W tym celu wydano ustawę z 23. V. 1925. (Dz. U. 74, poz. 513) o budowie państwowej kolei piewoszorzednej z Bydgoszczy do Gdyni, koszty budowy miały być pokryte w części z pożyczki Dyllanowskiej, a w części z nadwyżek budżetowych zarządu kolejowego. Jednakże z powodu zmniejszenia się dochodów kolei w związku z depre-

sją gospodarczą, budowa postępowała w wolnym tempie.

Na przyszłej trasie linii kolejowej, mającej połączyć Herby przez Zduńską Wolę i Barłogi z Inowrocławiem rozpoczęto studia w październiku 1927. Już wtedy należało wdrożyć usilne starania o przeprowadzenie linii kolejowej przez Koło a nie przez Barłogi. Wkrótce też ogłoszono rozporządzenie Prezydenta z 7. II. 1928 r. (Dz. U. 16, poz. 123), które upoważnia Rząd do budowy pierwszorzędnej kolei użyteczności publicznej od stacji Herby przez Zduńską Wolę-Barłogi do stacji Inowrocław.

Otwarcie tymczasowego ruchu osobowego i towarowego na odcinku północnym (Bydgoszcz-Gdynia) i południowym (Herby Nowe-Zduńska Wola) nastąpiło 8 i 9 listopada 1930 r.

ZAINTERESOWANIE KAPITAŁU FRANCUSKIEGO

Na odcinku środkowym — nas obecnie interesującym Inowrocław-Zduńska Wola — roboty były tylko zaczęte. Budowa tego odcinka miała pochłonąć według ówczesnych obliczeń 50 milj. zł, ponadto potrzeba była znacznych sum na zupełne wyposażenie całej linii.

Na to funduszy w kraju nie było. Kontynuowano zatem starania o pozyskanie kapitałów zagranicznych. W czerwcu 1930 r. prasa donosiła, że warunki Konsorcjum Francuskiego zasadniczo zostały przez Rząd Polski przyjęte. Pertraktacje finansowe z grupą francuską doprowadziły do wyniku w początkach r. 1931. Utworzono spółkę akcyjną Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe z siedzibą w Paryżu, której rozporządzenie Prezydenta z 27. IV. 1931 r. (Dz. U. 40, poz. 351) przyznało koncesję na dokończenie budowy i na eksploatację kolei Herby-Gdynia do 31. XII. 1975 r. W spółce tej partycypuje kapitał francuski w 8/15 częściach, a Skarb Polski w 7/15 częściach.

JAK DOTYCHCZAS, LINIE KOLEJOWE ZBUDOWANO WBREW ROZPORZĄDZENIU PREZYDENTA R. P.

Stosownie do warunków koncesji linia magistralna Herby Nowe-Gdynia miała być całkowicie wykonana i oddana do użytku do dnia 31. XII. 1932 r. Jednakże z powodu trudności natury finansowej, w szczególności niemożności zrealizowania drugiej transzy pożyczki francuskiej budowa się przewlekła, tak że otwarcie tymczasowego ruchu nastąpiło dopiero 1. III. 1933 r. Oddano jednak do użytku linię kolejową, która nie tylko nie tworzy węzła kolejowego z linią kolei państwowej, ale nawet wbrew postanowieniom rozporządzenia Prezydenta z 7. II. 1928 (Dz. U. 16, poz. 123) nie przechodzi przez stację Barłogi lecz w odległości 2 km od niej przekracza mostem kolej państwową.

Jednakże sprawy połączenia obydwu linii kolejowych nie należy uważać za przesadzoną, przede wszystkim dlatego, że rozbudowa Kolei Francusko-Polskiej jeszcze nie jest ukończona i fundusze z pożyczki francuskiej jeszcze mają wpłynąć.

Poza tym jednak należy wskazać na stały wzrost przewozów i znaczną rentowność Kolei Francusko-

Polskiej. Pochodzi to stąd, że 97% pracy tej kolei stanowią przewozy tranzytowe, które są najtańsze w eksploatacji.

ZYSK 1 ROKU = 30,5 MILJ. ZŁ!

W roku 1937 kolej ta wykazała współczynnik eksploatacyjny 51,24% t. zn., że z dochodów eksploatacyjnych przypada 51,24% na wydatki eksploatacyjne. Takie wyniki rzadko która kolej może osiągnąć. Na kolejach państwowych współczynnik ten wyniósł w 1937 roku 80,83%.

Nadwyżka eksploatacyjna Kolei Francusko-Polskiej za r. 1937 wynosiła z górą 30,5 miliona zł. Od takiej kolei słusznie można wymagać, aby przeprowadziła inwestycje, które mają się stać podstawą rozwoju gospodarczego i obrotu, który eksploatuje.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu po włączeniu czterech powiatów wschodnich do jej okręgu zainteresowała się sprawą komunikacji na tych obszarach.

Po zebraniu informacji w drodze ankiety wystosowała do Pana Ministra Komunikacji pod datą 6 września 1938 r. L. 22391 memoriał następującej treści:

TYPOWE NIELICZENIE SIĘ Z ŻYWOTNYMI INTERESAMI REJONU

„Z dniem 1. IV. 1938 r. włączono do województwa poznańskiego cztery powiaty — a mianowicie: koniński, kolski, kaliski i turecki. Powiaty te zajmują 6317 km/kw powierzchni i posiadają około 700.000 mieszkańców. Są to powiaty nieźle zagospodarowane pod względem kultury rolnej i przemysłu. Na terenie ich znajduje się 17 miast i miasteczek.

Rozwój gospodarczy tych powiatów wstrzymuje zaniedbanie w dziedzinie urządzeń komunikacyjnych. Ziemi te do niedawna były przecięte jedynie dwoma liniami kolejowymi, biegnącymi z zachodu na wschód, które jednak nie mogły należycie obsłużyć terenu. Wybudowanie trzeciej linii kolejowej z południa na północ wbrew wszelkim oczekiwaniom nie zmieniło niekorzystnego stanu komunikacji. Linia ta bowiem nie jest związana z liniami Kolei Państwowych w stacji Koło, wskutek czego wcale nie może obsługiwać regionalnego ruchu towarowego liczących miejscowości, a w ruchu osobowym nie liczy się z interesami miejscowej ludności. Wystarczy wskazać na to, że transporty towarowe między Kołem a Sieradzem muszą odbywać drogę okrężną przez Kutno-Zgierz i opłacać przewoźne za 178 km, podczas gdy przy użyciu toru Kolei Francusko-Polskiej odległość ta wynosiłaby 105 km. To samo dotyczy także transportów towarowych między Kołem a Inowrocławiem, które muszą iść drogą okrężną przez Kutno, Toruń. Przykładów takich możnaby więcej przytoczyć.

Ludność powyższych powiatów ponosi zatem zwiększone koszty transportu i to bez uzasadnionego powodu, skoro istnieje krótsza droga kolejowa. Dla tej krótszej drogi kolejowej nie ma jednak dostępu,

gdyż taryfa towarowa nie przewiduje przejścia w Koło na Kolej Francusko-Polską.

Temu niekorzystnemu stanowi można by zaradzić narażenie w sposób łatwy gdyż połączenie między stacją kolei państwowych Barłogi a Koleją Francusko-Polską wybudowano, chodziłoby tylko o uruchomienie pociągów zdawczych i o uzupełnienie taryfy, a w szczególności wykazu odległości taryfowych.

To byłoby jednak zarządzenie tymczasowe. Natomiast celem racjonalnego połączenia obydwu tych linii kolejowych należałoby rozbudować stację węzłową celem bezpośredniego skierowania wszystkich pociągów osobowych oraz niektórych pociągów towarowych Kolei Francusko-Polskiej przez stację Koło. Stworzenie węzła kolejowego uważamy za konieczne, gdyż Koło jest miastem o ludności liczącej 21.000 mieszkańców, jest siedzibą władz powiatowych i ośrodkiem handlowym dla okolicy dobrze zagospodarowanej.

Postanowienie art. 16 pkt. 13 ustawy z dnia 14. X. 1921 r. Dz. U. nr. 88, poz. 646 o koncesjonowaniu kolei prywatnych daje dostateczną podstawę prawną do przeprowadzenia tego postulatu.

W zakresie komunikacji osobowej potrzeby miejscowej ludności są również zupełnie zaniedbane. Na Kolei Francusko-Polskiej kursują tylko dwie pary pociągów osobowych i to w porach zupełnie nieodpowiednich, a na domiar złego pociągów tych nie skombinowano z ruchem na sąsiednich liniach kolei państwowych. Należałoby zatem co rychlej zaprowadzić pociągi umożliwiające dojazd do stacji Koło, Inowrocław, Sieradz w godzinach przedpołudniowych oraz dostosować do tych pociągów ruch na liniach kolei państwowych.

Wobec powyższego Izba zwraca się z prośbą o poczynienie odpowiednich zarządzeń celem takiego usprawnienia ruchu osobowego i towarowego, aby koleje na obszarze czterech powiatów wschodnich województwa poznańskiego należycie obsługiwały potrzeby miejscowej ludności.

CO SĄDZI O TYM MINISTERSTWO?

W odpowiedzi na ten memorial Izba otrzymała z Ministerstwa Komunikacji dwa pisma, mianowicie jedno, według którego „dla komunikacji towarowej pomiędzy linią P. K. P. Kutno-Strzałków a eksploatowaną przez Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe linią Herby Nowe — Inowrocław w najbliższych miesiącach będzie wprowadzony ruch pociągów zdawczo-odbiorczych między stacjami Ponętów i Barłogi. Dla komunikacji osobowej między wspomnianymi stacjami zamierzone jest przez Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe uruchomienie autobusów drogowych“.

Drugie pismo z daty 17. X. 1938 r. wpłynęło z Departamentu Ogólnego pod Nr. O. K. I. 23/105/38. Według tego pisma „otwarcie ruchu na łącznicy Ponętów — Barłogi jest przedmiotem pertraktacji pomiędzy przedsiębiorstwem P. K. P. a Francusko-Polskim Towarzystwem Kolejowym, wobec czego nie można jeszcze określić terminu otwarcia ruchu. Łącznica Ponętów-Barłogi będzie jednak przeznaczona tylko

dla ruchu towarowego, ruch zaś pasażerski na tej przestrzeni ma odbywać się autobusami drogowymi Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego“.

Z uwagi na rozbieżność treści powyższych pism, Izba Przemysłowo-Handlowa przeprowadziła jeszcze dalszą korespondencję z Francusko-Polskim Towarzystwem Kolejowym i Ministerstwem Komunikacji, w wyniku której Ministerstwo Komunikacji (Departament Ogólny) pismem z dnia 31. XII. 1938 r. oznajmiło, że „otwarcie towarowego ruchu kolejowego na łącznicy Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego Barłogi-Ponętów jest zależne od odpowiedniej rozbudowy stacji P. K. P. Barłogi, celem przystosowania do czynności zdawczo-odbiorczych. Rozbudowa ta ma być wykonana w ciągu roku budowlanego 1939“.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji wyjaśniło, że zaprowadzenie ruchu osobowego na łącznicy Barłogi-Ponętów zależy wyłącznie od Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego.

Trudno byłoby zgodzić się z zapatrywaniem Ministerstwa Komunikacji jakoby zaprowadzenie ruchu osobowego zależało wyłącznie od Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego!

Wszak według ustawy z 14. X. 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. 88, poz. 646, art. 16 p. 13) koncesjonariusz obowiązany jest zezwalać na połączenie jego linii z sąsiednimi kolejami. A pod połączeniem należy rozumieć nie tylko tor kolejowy, ale i prowadzenie ruchu na tym torze. Ministerstwo Komunikacji zaś jako władza nadzorcza rozporządza odpowiednimi sankcjami względem koncesjonariusza.

Ruch autobusowy między stacjami Ponętów i Barłogi nie tylko nie został zaprowadzony, ale, jak świadczy pismo Urzędu Wojewódzkiego z 16. XI. 1938 r. Towarzystwo Francusko-Polskie wogóle nie starało się o udzielenie koncesji na komunikację autobusową.

Jednakże komunikacji autobusowej pomiędzy Barłogami a Ponętowem nie można uważać za rozwiązanie słuszne, gdyż przede wszystkim chodzi nie tylko o połączenie dla miasta Koła, ale o nawiązanie ruchu osobowego pomiędzy stacjami kolei państwowej a stacjami Kolei Francusko-Polskiej, — a zupełnie inne są warunki podróży autobusem i koleją.

Podróżowanie kombinowane pociągiem, autobusem i znowu pociągiem naraża na liczne niewygody. W danym przypadku można tego uniknąć, gdyż obydwie linie kolejowe nie tylko się zbliżają do siebie, ale i przecinają.

A STANOWISKO FRANCUSKO-POLSKIEGO TOW. KOLEJOWEGO?

W związku z zagadnieniem ruchu osobowego należy rozważyć warunki tegoż ruchu na F. P. K. Otóż pomiędzy Inowrocławiem a Zduńską Wolą kursują tylko 2 pary pociągów osobowych na dobę i to w porach bardzo niedogodnych. Można to sobie wytłumaczyć w ten sposób, że Francusko-Polskie Towarzystwo jako kolej prywatna nastawiona jest na osiągnięcie jak największego zysku. Kolej ta wykorzystuje w pełni swoją przelotność dla pociągów towarowych — więc w razie zaprowadzenia większej ilości pociągów osobowych musiałaby zrezygnować z pewnej ilości

pociągów towarowych, które lepiej się oplacają, bo powodują znacznie mniejsze wydatki na eksploatację. Takie ustosunkowanie się jednak jest szkodliwe ze stanowiska ogólnego-gospodarczego. Ministerstwo Komunikacji jako władza nadzorcza może zmusić Towarzystwo do uruchomienia pociągów potrzebnych do sprawnej obsługi publiczności. W dokumencie koncesyjnym (Monitor Polski 106/1931 § 38) wyraźnie zaznaczono, że można domagać się zaprowadzenia 5 par pociągów osobowych na dobie na odcinkach jednotorowych.

Ruch pociągów osobowych na tej linii należy odpowiednio skombinować z ruchem pociągów na kolei państwowej. Tu wskazujemy na postanowienia art. 16 p. 13 ustawy z 14. X. 1921 Dz. U. 88 poz. 646, według którego koncesjonariusz kolei prywatnej obowiązany jest porozumiewać się z sąsiednimi kolejami w sprawie rozkładu jazdy, wzajemnego używania stacji węzłowych itd.

W memoriale Izby Przemysłowo-Handlowej poruszono również sprawę węzła kolejowego.

Zaznaczyć należy, że wspomniana już dwukrotnie ustawa z 14. X. 1921 Dz. U. 88, poz. 646 art. 16 p. 13 nakłada na koncesjonariusza obowiązek porozumienia się z sąsiednim zarządem w sprawie wzajemnego używania stacji węzłowych, a ponadto głosi (art. 16 p. 4), że koncesjonariusz obowiązany jest na żądanie Ministra Komunikacji w interesie prawidłowej eksploatacji kolei stawiać własnym kosztem nowe budowle lub przerabiać i uzupełniać budowle istniejące.

Nie może ulegać wątpliwości, że prawidłowa eksploatacja kolei wymaga założenia stacji węzłowej w razie przecięcia się dwu linii.

Przewidziano zresztą również i w dokumencie koncesyjnym (Mon. P. 106/1931 — § 7), że wydatki, mające na celu ulepszenie kolei i rozszerzenie jej urządzeń będą odniesione na rachunek robót dodatkowych budowy.

NASZE POSTULATY

Z przedstawionego stanu rzeczy wylaniają się następujące problemy:

1) Uruchomienie łącznicy między stacją P. K. P. Barlogi i stacją F. P. K. Ponętów celem jak najrychlejszego zaprowadzenia ruchu towarowego i osobowego;

2) zaprowadzenie dogodnych pociągów osobowych na linii Francusko-Polskiego Towarzystwa i połączenie ich pociągami kolei państwowej;

3) rozbudowa węzła kolejowego w Barlogach;

4) sprawa obliczania przewoźnego w komunikacji z Francusko-Polską Koleją za łączną odległość a nie systemem łamanym.

OTWARTY PROBLEMAT

Zagadnienia komunikacyjne nie mogą być jednak rozpatrywane z punktu widzenia jednej miejscowości, lecz z uwzględnieniem potrzeb większego obszaru. W szczególności wskazać należy na otwarty problem połączenia Koła z Kaliszem przez Turek oraz na projekty budowy nowych linii kolejowych na obszarze wschodnich powiatów Wielkopolski.

Rolnictwo wielkopolskie wobec bieżących zagadnień gospodarczych w rolnictwie

Na manifestacyjnym zjeździe gospodarczym rolnictwa wielkopolskiego, odbytym w Poznaniu w dniu 23 marca rb. zorganizowanym przez W. T. K. R., w obecności 11 tysięcy rolników, uchwalono rezolucję poniższej treści:

JESTEŚMY GOTOWI...

W momencie, gdy zbrojna przemoc wytwarza zawieruchy, odbierając Wolność i Niezależność Narodom, rolnicy wielkopolscy zgromadzeni na wielotysięcznym Zjeździe Gospodarczym w W. T. K. R., —

w obliczu powagi chwili, —

z pełnym spokojem i poczuciem odpowiedzialności oświadczają uroczystie, że

wierni tradycji swych Przodków i mając przy tym w świeżej pamięci zbrojny czyn Powstania Wielkopolskiego, —

gotwi się walczyć do ostatniej kropli krwi przeciw każdemu, kto by interesy Polski, Honor i Godność Narodu Polskiego, próbował na szwank narazić!

W SPRAWIE ODDŁUŻENIA

I.

Nadmierne zadłużenie gospodarstw wiejskich stoi na przeszkodzie do osiągnięcia opłacalności nawet przy polepszeniu cen rolniczych i uniemożliwia korzystanie z tak niezbędnych kredytów, zwłaszcza inwestycyjnych i na spłaty rodzinne.

Dotychczasowe ustawodawstwo finansowo - rolne nie doprowadziło do oddłużenia gospodarstw wiejskich i nie daje potrzebnych w tym celu środków.

Zmniejszenie ciężaru długów jest dla bardzo licznych gospodarstw podstawowym warunkiem, od którego zależy już nie tylko ich rozwój, ale nawet byt posiadaczy tych gospodarstw.

W szczególności katastrofalny jest stan osadnictwa na terenie Wielkopolski, z powodu wysokich obciążeń z tytułu należności Funduszu Obrotowego Reformy Rolnej. Należności te przekraczają możliwości płatnicze osadników, uniemożliwiają gospodarowanie, powodują niszczące egzekucje.

II.

Zebrani stwierdzają, że wieś jest dokładnie obciążona z przebiegiem akcji z zakresu oddłużenia, również w bieżącej sesji sejmowej, a w szczególności z wysiłkami wnioskodawców: posłów Rączkowskiego i Jedynaka, oraz sprawozdawców: posła Wróblewskiego i senatora Lazarskiego.

Uchwalona w wyniku tych wysiłków ustawa karencyjna — w łączności z oświadczeniem Rządu o wstrzymaniu egzekucji z tytułu należności Funduszu Obrotowego Reformy Rolnej — zabezpiecza rolników przed stratami w najbliższym okresie, a będzie celowa, jeżeli w tymże okresie nastąpi ostateczne załatwienie sprawy oddłużenia warsztatów rolnych.

III.

Według przekonania zebranych, praca nad załatwieniem tej istotnej dla rolnictwa sprawy powinna być podjęta natychmiast, przy czym za podstawę należy przyjąć projekt ustawy zgłoszonej przez posła Rączkowskiego. Czynniki miarodajne powinny dolożyć