

Aleg. XVI.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o petycyach Wydziałów powiatowych: Kolbuszowskiego i Niżańskiego w przedmiocie kierunku budowy drogi krajowej z Głogowa do Nadbrzezia.

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu dnia 29. maja 1875 r. powziął Wysoki Sejm z powodu petycyi Wydziałów powiatowych: Kolbuszowskiego i Niżańskiego następującą uchwałę:

„Uchwała Sejmu z dnia 13. października 1874 postanawiająca budowę drogi krajowej z Głogowa na Nisko do Nadbrzezia pozostać ma niezmienioną — zaś prośby Wydziałów powiatowych Kolbuszowy i Niska, czyli droga ta na Sokołów czyli na Raniżów ma być prowadzoną, odstępuje się Wydziałowi krajowemu do zbadania i przedłożenia sprawozdania Sejmowi.“

W wykonaniu tej uchwały przedstawia Wydział krajowy następujące sprawozdanie: Droga z Głogowa do Nadbrzezia jest częścią drogi Rzeszowsko - Nadbrzeziańskiej, uznanej za krajową, ustawą z dnia 9. kwietnia 1875 (Dz. U. i R. kr. Część XII. Nr. 34).

Sprawa budowy drogi z Rzeszowa do Nadbrzezia poruszoną została jeszcze w 1856 r. i w owym już czasie strony interesowane podniosły spór, czy droga ta ma być budowaną w kierunku na Sokołów czy też na Raniżów.

Z uwagi na to, iż droga wiodąca na Sokołów przecina „najludniejszą i najżyźniejszą część byłego obwodu Rzeszowskiego i ułatwia także komunikację miasteczek Ulanowa i Rudnika z Rzeszowem, jak również ze względu na obfite szutrowiska znajdujące się za Sokołowem w Kamieniu, Nienadówce, Trzebosiu, Trzebusce dalej w Jeżowie i Rudniku“ — c. k. Ministerjum spraw wewnętrznych reskryptem z dnia 12. marca 1859 l. 5197 przyzwoliło na budowę drogi Rzeszowsko - Nadbrzeziańskiej w kierunku na Sokołów.

Na podstawie reskryptu ministryalnego z dnia 29. grudnia 1859 l. 12034 miała być ta droga budowaną z zastosowaniem przepisów o konkurencyi do dróg krajowych.

Wypracowano projekt, obejmujący połowę długości całej drogi, lecz nie przystąpiono do budowy głównie z powodu, iż obliczone kosza były zbyt wygórowane i przechodziły siły mieszkańców do konkurencyi powołanych.

Po uchwaleniu projektu ustawy drogowej w 1866. r., według której kosza budowy drogi krajowej ponosi fundusz krajowy, podjęta została na nowo sprawa budowy drogi Rzeszowsko-Nadbrzeziańskiej.

Gdy jednak droga ta nie mogła być uważaną za krajową na mocy ustawy drogowej, poczęli mieszkańcy interesowanych powiatów starać się usilnie o wyjednanie specjalnej ustawy, uznającej ją za drogę krajową. Lecz równocześnie z tymi zabiegami odżył dawny spór o kierunek budowy. Reprezentacye powiatów Rzeszowskiego i Nizańskiego żądały kierunku na Sokołów, Nisko, Rozwadów do Nadbrzezia, reprezentacye zaś powiatów Kolbuszowskiego i Tarnobrzeskiego kierunku na Głogów, Kolbuszowę, Majdan, Tarnobrzeg do Nadbrzezia.

Usiłowania reprezentacyi powiatowej Rzeszowskiej podjęte celem pogodzenia sprzecznych interesów i wniesienia zbiorowej petycyi do Wysokiego Sejmu, nie odniosły skutku. Dnia 4. kwietnia 1868. r. odbył się wprawdzie zjazd delegatów wszystkich czterech interesowanych powiatów, lecz uchwalony na tym zjeździe wniosek, przyjmujący pośredni kierunek drogi na Głogów, Raniszów, Bojanów, Grębów i Nadbrzezie, wywołał liczne protestacye a między temi: Rad miejskich w Rozwadowie, Nisku i Ulanowie, żądających kierunku na Sokołów i nie uzyskał zatwierdzenia ze strony reprezentacyj powiatowych: Tarnobrzeskiej, Nizańskiej a nawet Kolbuszowskiej, które wniosły w 1868. r. odrębne petycye do Wysokiego Sejmu.

Załatwienie tych petycyi jak również petycyi reprezentacyi powiatowej Rzeszowskiej, zostało odroczone w skutek uchwały z dnia 9. października 1868. r., którą Wysoki Sejm polecił Wydziałowi krajowemu, ażeby przedłożył projekt sieci najpotrzebniejszych dróg krajowych.

W projekcie tym, przedstawionym Wysokiemu Sejmowi sprawozdaniem z dnia 3. sierpnia 1871 l. 9316 a obejmującym także drogę Rzeszowsko-Nadbrzeziańską, jako jedną z najbardziej potrzebnych, przyznać musiał Wydział krajowy niezaprzeczoną ważność i pierwszeństwo pod względem handlu i przemysłu kierunkowi jej wiodącemu na Rozwadów, Nisko, Sokołów z użyciem ile możności istniejącej już drogi powiatowej z Głogowa do Rzeszowa.

Sejmowa komisya drogowa, która rozbierała tak projekt Wydziału krajowego jak i petycyę wniesione do Wysokiego Sejmu w sprawie budowy drogi Rzeszowsko-Nadbrzeziańskiej, oświadczyła się również w sprawozdaniu z dnia 29. września 1871 l. 441/S w większości swej za kierunkiem na Sokołów.

Na posiedzeniu dnia 14. października 1871 — po przeprowadzeniu w tym przedmiocie wyczerpującej dyskusyi — uznał Wysoki Sejm drogę z Nadbrzezia na Zalesie, Nisko, Sokołów do Rzeszowa wiodącą za jedną z dróg nagłych t. j. takich, które przed wszystkimi innymi budowane być miały i polecił Wydziałowi krajowemu wypracowanie projektu budowy.

W wykonaniu tego polecenia sporządzony został przybliżony projekt drogi Rzeszowsko-Nadbrzeziańskiej i przedstawiony Wysokiemu Sejmowi sprawozdaniem Wydziału krajowego z dnia 6. listopada 1872 l. 14889 z projektami dwunastu dróg innych.

Uchwałą z dnia 5. grudnia 1872. r. odroczył Wysoki Sejm uznanie drogi z Rzeszowa do Nadbrzezia za drogę krajową z powodu, iż zastąpienie jej koleją wicynalną zdawało się rokować większe dla kraju korzyści.

Gdy jednak wykonanie tego projektu natrafiło na trudności finansowe przedstawione Wysokiemu Sejmowi w sprawozdaniu Wydziału krajowego z dnia 27. września 1874 l. 19653, zaproponowała sejmowa komisya drogowa Wysokiemu Sejmowi w sprawozdaniu z dnia 11. października 1874 l. 455/S., ażeby w uwzględnieniu petycyi Wydziału powiatowego Nizańskiego l. 183/S. z 1874 drogę Rzeszowsko-Nadbrzeziańską uznać niezwłocznie za krajową a dla zmniejszenia kosztów budowy całej drogi przyjąć na skarb kraju istniejącą już drogę powiatową z Rzeszowa do Głogowa.

Wniosek ten poparty głównie okolicznością, iż nowo odkryte bliższe szutrowiska mianowicie na przestrzeni między Głogowem a Niskiem dawały możliwość zmniejszenia kosztów budowy — uchwalonym został przez Wysoki Sejm, po dłuższej dyskusyi, na posiedzeniu dnia 13. października 1874 jako projekt ustawy, uznającej drogę z Rzeszowa na Głogów, Nisko do Nadbrzezia za drogę krajową.

Jakkolwiek wszystkie wówczas już wiadome dane wskazywały, że najwłaściwszy kierunek budowy drogi z Głogowa do Niska przecina Sokołów: to jednak w obec sprzecznych interesów partykularnych i niezażegnane sporu między powiatami — postanowił był Wydział krajowy zbadać sprawę komisjonalnie ze stanowiska technicznego, ekonomicznego i administracyjnego.

Do zbadania dwóch pierwszych względów wysłał Wydział krajowy inżyniera na miejsce i wezwał zarazem interesowane Wydziały powiatowe, mianowicie: Rzeszowski, Kolbuszowski, Niżański i Tarnobrzski, ażeby udzieliły mu wszelkich wyjaśnień i wskazówek.

Inżynier nasz zbadał rzecz gruntownie i w raporcie złożonym Wydziałowi krajowemu dnia 5. listopada 1874 (l. W. kr. 22470) wykazał datami nie pozostawiającymi wątpliwości, iż kierunek drogi na Sokołów jest z każdego względu najwłaściwszym, albowiem odpowiad najbardziej ekonomicznym potrzebom i jest przytem najtańszym.

Pozostawało jeszcze zbadać sprawę pod względem administracyjnym. W tym celu postanowił Wydział krajowy zasięgnąć zdania konferencji, do której zaprosił po kilku delegatów przez Wydziały *czterech* interesowanych powiatów wybrać się mających i na którą udał się osobiście referent spraw drogowych w Wydziale krajowym. Zgromadzenie to, w którym sam tylko powiat Kolbuszowski, mimo równocześnie do wszystkich wysłanego zaproszenia nie był reprezentowany, oświadczyło się na posiedzeniu odbytem w Rzeszowie dnia 27. stycznia 1875. r. protokolarnie a *jednogłośnie* za kierunkiem na Sokołów (l. W. kr. 2950/875).

Gdy prócz tego mieszkańcy, którym zależało na tym kierunku, pospieszyli z znacznymi ofiarami: zdawało się Wydziałowi krajowemu, iż ma dostateczną podstawę do zarządzenia budowy drogi z Głogowa do Niska w kierunku na Sokołów.

Dlatego też uchwałą z dnia 2. lutego 1875 przyjął Wydział krajowy rzeczony kierunek jako najodpowiedniejszy, ustanowił dwa komitety budowy: jeden w Nisku a drugi w Sokołowie i wydał wszystkie rozporządzenia do rozpoczęcia robót potrzebne.

Komitet Sokołowski, któremu poruczoną została budowa drogi w powiatach Rzeszowskim i Kolbuszowskim, przystąpił niezwłocznie do czynności przygotowawczych i obwieścił mieszkańcom osad przeciętych trasą wiodącą na Sokołów, ażeby kamień napływowy, znajdujący się na polach w mniejszych i większych bryłach przyspasabiali do dostawy na mającą się budować drogę, przyczem ich zapewnił, iż materiał ten zostanie od nich kupiony.

Włościanie okoliczni zastosowali się do tego wezwania i w krótkim czasie nagromadzone zostały w różnych punktach nie tylko na polach, lecz także na podwórzach, znaczne zapasy granitu polnego, stanowiącego materiał wybornej jakości którego przysposobienie wymagało znacznego trudu a często i kosztów, gdyż włościanie nie mogąc zwykłymi narzędziami rozbijać bloków ogromnych, rozsadzali je prochem przy pomocy górników z dalszych stron sprowadzonych.

Komitet Sokołowski, który na wyszukanie i wywłaszczenie bardzo obfitego szutrowiska w Wydrzu, na dostawę kilkudziesięciu metrów sześciennych kamienia i inne wstępne roboty wydał już był około 1000 zł. zabierał się właśnie do dostawy kamienia na większe rozmiary: kiedy wniesione zostały do Wysokiego Sejmu petycje o zmianę kierunku budowy drogi Rzeszowsko-Nadbrzeziańskiej, obranego przez Wydział krajowy.

Mimo danego przez referenta spraw drogowych Wysokiej Izbie wyjaśnienia powodów, dla których Wydział krajowy uchwalił budowę drogi z Głogowa do Niska w kierunku na Sokołów — Wysoki Sejm w ostatniej prawie chwili, na posiedzeniu dnia 29. Maja 1875, przychylił się do wniosku komisji drogowej polecając Wydziałowi krajowemu, ażeby zbadał rzecz ponownie i zdał sprawę Wysokiemu Sejmowi.

Bezpośredni następstwem tego polecenia było niezwłoczne wydelegowanie nadinspektora Oddziału technicznego celem wstrzymania robót i technicznego zbadania kierunku drogi z Głogowa na Raniżów, Nart do Niska.

Nadinszyner przekonawszy się na miejscu, iż nawet w razie prowadzenia budowy drogi z Głogowa na Raniżów, część jej — na przestrzeni między Kończycami a Niskiem — nie ulegnie żadnej zmianie co do kierunku: wstrzymał roboty tylko na przestrzeni między Głogowem a Kończycami i dokonał poleconego mu badania technicznego, objawił swą opinię w raporcie złożonym Wydziałowi krajowemu dnia 9. lipca 1875 (l. W. kr. 16211.)

Aleg. 1. Na podstawie tego raportu uważać należy za sporne kierunki budowy drogi krajowej z Głogowa do Niska linie: Głogów — Sokołów — Kończyce i Głogów — Raniżów — Kończyce, oznaczone na załączonym ^{1/} z mapy Kumersberga ściśle skopiowanym planie sytuacyjnym.

Skutkiem wstrzymania robót na linii Sokołowskiej było najpierw podniesienie sprawy wynagrodzenia szkody, poniesionej przez włościan, z powodu przysposobiania materiału kamiennego do budowy a następnie — na wypadek przyjęcia linii Raniżowskiej — cofnięcie datków dobrowolnych, ofiarowanych na rzecz budowy drogi: przez Radę powiatową Niżańską, Eugeniusza hr. Kińskiego i Ferdynanda hr. Hompescha, razem w sumie 19000 zł. (l. l. W. 791, 1407 i 2570 z 1876. r.)

Pragnąc przedstawić Wysokiemu Sejmowi wyczerpujące pod każdym względem sprawozdanie o obydwóch spornych kierunkach, zebrał Wydział krajowy daty wykazujące, który z nich odpowiada bardziej potrzebom produkcji ogólnej tudzież przemysłu i handlu i polecił inszynerowi delegowanemu do budowy nietylko gruntowne zbadanie obydwóch tras pod względem obfitości i oddalenia szutrowisk, jakości i cen kamienia oraz tych wszystkich czynników, które wywierają stanowczy wpływ na koszt budowy drogi: lecz także wypracowanie kosztorysów porównawczych, wykazujących, który z obydwóch kierunków byłby tańszym a więc mniej obciążającym fundusz krajowy.

Badanie obfitości szutrowisk i innych danych potrzebnych do sporządzenia projektów porównawczych, odbyło się tak na linii Sokołowskiej jak i Raniżowskiej przy udziale delegata przez interesowany Wydział powiatowy wyznaczonego, z miejscowością obeznanego, mogącego zatem wskazać te wszystkie miejsca, w których kamień miał się znajdować.

Na zasadzie dat komisyonalnie zbadanych i protokolarnie spisanych (l. l. W. kr. 25626/875 i 30521/875) jak również na podstawie cenników robót i materiałów przedłożonych przez Wydziały powiatowe: Kolbuszowski i Niżański sporządzone zostały porównawcze kosztorysy budowy obydwóch linii (l. W. 31281/875)

Sprawdzeniem tych kosztorysów, dokonaniem przez Oddział techniczny dnia 10. lutego r. b. zakończony został szereg badań, dających Wydziałowi krajowemu obszerną podstawę do objawienia opinii tak o linii Sokołowskiej jak i Raniżowskiej a mianowicie:

A. Pod względem produkcji w ogóle:

Chcąc zdać sobie sprawę, który kierunek zasługuje pod tym względem na pierwszeństwo, należy okolice przecięte spornymi trasami porównać z sobą co do zaludnienia, ilości gruntów ornych, łąk, pastwisk i lasów — stanowiących główne czynniki produkcji w ogóle.

Aleg. 2. Z dat zebranych w tej mierze i wyszczególnionych w załączonym wykazie ^{2/} wynika, że trasa Głogów — Sokołów — Kończyce również jak trasa Głogów — Raniżów — Kończyce przecina **dwanaście** miejscowości i że tak na pierwszej jak i drugiej trasie znajdują się **dwie** pierwsze osady w powiecie Rzeszowskim, **sześć** następnych w powiecie Kolbuszowskim a **cztery** ostatnie w powiecie Niżańskim. Jakkolwiek więc trasa Raniżowska przecinałaby powiat Kolbuszowski nieco dłuższą linią: to zawsze obiedwie trasy przecinają trzy wymienione powiaty *co do ilości osad* w równej mierze. Nierówny atoli stosunek zachodzi co do zaludnienia miejscowości obiema trasami przeciętych, tudzież co do ilości gruntów ornych, łąk, pastwisk i lasów, które ludność tych miejscowości uprawia. Przy trasie Głogów Sokołów — Kończyce

jest 24506 mieszkańców, posiadających 22.822 morgów gruntów ornych, 4474 m. łąk, 2587 m. pastwisk i 10086 m. lasów — przy trasie zaś Głogów Raniżów — Kończyce 15.234 mieszkańców, posiadających 14.570 m. gruntów ornych, 3546 m. łąk, 2396 m. pastwisk i 8710 m. lasów.

Z porównania powyższych ilości okazuje się, że przy trasie Głogów — Sokołów — Kończyce jest więcej o 61% ludności, o 57% gruntów ornych, o 26% łąk, o 8% pastwisk i o 16% lasów, aniżeli przy trasie Głogów — Raniżów — Kończyce: czyli, że najważniejsze czynniki produkcji w miejscowościach przeciętych trasą pierwszą są znacznie większe niż w miejscowościach przeciętych trasą drugą.

Obfitszą produkcję okolicy przeciętej trasą Sokołowską stwierdzają również daty dotyczące się podatku opłacanego. Według załączonego wykazu opłacają gminy i obszary dworskie tytułem podatku rocznie;

przy trasie Raniżowskiej	razem 15843 zł. 43 ct.
przy trasie zaś Sokołowskiej	25702 zł. 75 ct.
t. j. więcej o	9859 zł. 32 ct.

czyli o 62%.

Pod względem produkcji ogólnej zasługuje zatem okolica przecięta trasą Głogów — Sokołów — Kończyce na pierwszeństwo przed okolicą, którą przecina trasa Głogów — Raniżów — Kończyce.

B. Pod względem handlu i przemysłu.

Za najważniejszy punkt pod względem handlowym i przemysłowym na trasie Głogów — Raniżów — Kończyce uważać należy: Raniżów, na trasie zaś Głogów — Sokołów — Kończyce: Sokołów.

Porównanie tych miejscowości z sobą jest zarazem porównaniem ruchu handlowego i przemysłowego, odbywającego się na obydwóch trasach spornych.

Raniżów, osada położona w powiecie Kolbuszowskim, licząca razem z kolonią Ranischau 253 domów i 1551 mieszkańców jest wsią, mającą przywilej na targi tygodniowe, odwiedzane przez okolicznych mieszkańców. Targi te są powodem mylnego mniemania, jakoby Raniżów był miasteczkiem. Że mniemanie to jest mylne, świadczy relacja Wydziału powiatowego Kolbuszowskiego z dnia 30. września 1875 (l. W. kr. 23547/875), który jakkolwiek dla poparcia swoich żądań dzisiejszych pragnąłby tej miejscowości nadać jak największe znaczenie handlowe i przemysłowe, nie mógł jednak zamieścić jej w przedstawionym Wydziałowi krajowemu wykazie miast i miasteczek swego powiatu.

Również zapisany jest Raniżów jako wieś w repertoryach urzędowych z 1818. i 1832. r.

Jak słabym zaś jest ruch targowy w Raniżowie, świadczy najlepiej budżet tej gminy, która n. p. w 1874 r. wydała na swój zarząd i policję razem: sumę 210 zł. w. a. (l. W. 23547/875).

Targi tygodniowe w Raniżowie, gromadzące okolicznych włościan, mogą mieć tylko znaczenie dla właściciela prawa propinacyjnego: dla powiatu a tem mniej dla kraju nie mają znaczenia.

Ruch handlowy odbywający się między okolicą Nadsanową i Nadwiślańską a koleją żelazną, między Królestwem Polskiem a Węgrami, nie dotyka Raniżowa i wieś ta nie mająca żadnego znaczenia dla handlu krajowego, nie ma go również ani dla handlu przewozowego ani wywozowego, który głównie wywołał potrzebę połączenia Nadbrzezia z Rzeszowem gościńcem bitym i przyjęcia kosztów budowy i utrzymania tego gościńca na fundusz krajowy.

Jak pod względem handlowym tak mniej jeszcze pod względem przemysłowym różni się Ranizów od innych osad wiejskich w powiecie Kolbuszowskim. Świadczy o tem znowu relacya Wydziału powiatowego Kolbuszowskiego z dnia 11. października 1875 (l. W. 24282/875), który przedkładając wykaz zajęć przemysłowych i rzemieślniczych w całym powiecie, nie czyni żadnej wzmianki o Ranizowie i tym sposobem stwierdza, że w gminie tej nie ma przemysłowców i rzemieślników.

W odmiennych i korzystniejszych warunkach znajduje się Sokołów.

Założony na mocy przywileju Zygmunta Augusta w 1569 r., położony przy szlaku, który od niepamiętnych czasów był drogą handlową między Polską a Węgrami, przetrwał Sokołów trzy wieki i gdyby nie klęski, które go nawiedzały, należałby do zamożniejszych miasteczek naszych.

Przy organizacji kraju w 1854. r. uznany za miasto powiatowe, podupadł Sokołów później w skutek straszliwego pożaru, który w 1863. r. pochłonął znaczną część mienia i wyrządził mieszkańcom szkodę przeszło pół miliona zł. w. a. wynoszącą.

Jakkolwiek przy następnej organizacji w 1867. r. przestał być siedzibą władzy politycznej, począł Sokołów dźwigać się powoli; dziś jest on największą osadą w całym powiecie Kolbuszowskim, liczącą 651 domów i 4197 mieszkańców, przewyższającą znacznie powiatowe miasto Kolbuszowę, liczące tylko 302 domów i 2768 mieszkańców, posiada dwuklasową szkołę etatową, jest siedzibą sądu powiatowego i notaryatu, ma aptekę i dwóch lekarzy chirurgów, urząd pocztowy i stację telegraficzną.

W Sokołowie odbywa się rocznie 14 jarmarków, z których 10 zakwestyonowało c. k. Namiestnictwo jako odbywające się bez przywileju. Nie wchodząc w ostateczne rozstrzygnięcie rzeczy: zaznaczyć należy podniesienie się faktyczne ilości jarmarków z 4 na 14, świadczące o wzmagającym się ruchu jarmarcznym.

Oprócz jarmarków zanotować wypada jeszcze następujące szczegóły o Sokołowie:

Miasteczko to liczy około 80 kupców, którzy mają stosunki handlowe przede wszystkim z sąsiednimi miastami i miasteczkami galicyjskimi, i wysyłają sami niektóre artykuły jak n. p. zboże, bydło, trzodę chlewną, skóry, mięso, drób, jaja, masło i t. p. poza granice kraju jak n. p. do Wiednia, Wrocławia, Szczecina, Gdańska.

Ważność Sokołowa pod względem handlowym oceniła również Rada powiatowa Kolbuszowska, która uchwałą z dnia 1. maja 1869. r. (l. W. 15.775/1869) uznała drogę z Kolbuszowy przez Ranizów do Sokołowa wiodącą za jedną z trzech głównych linii komunikacyjnych w powiecie i uchwaliła drogę tę wspólnie z gminami i przy pomocy zasiłków z funduszu krajowego do lepszego doprowadzić stanu.

Wydział krajowy uznawszy doniosłość tej uchwały, postanowił uwzględnić ile możności *specyalne* potrzeby komunikacyjne powiatu Kolbuszowskiego i udzielił mu na ten cel od 1870—1875. r. tytułem subwencji z funduszu krajowego ogółem kwotę 24.500 zł.

Reprezentacya powiatowa, która uznała ważność handlową Sokołowa, nie może odmówić mu także znaczenia pod względem przemysłowym, jak świadczy przytoczona wyżej relacya Wydziału powiatowego Kolbuszowskiego z dnia 11. października 1875. r., stwierdzająca datami, iż Sokołów pod względem domowego przemysłu zajmuje w całym powiecie drugie miejsce posiadając 280 rękodzielników, którzy zbywają swe wyroby korzystnie na targach miejscowych i okolicznych.

C. Pod względem technicznego wykonania i kosztów budowy.

Długość linii Głogów — Ranizów — Kończyce wynosi 37 kilometrów 100 m., długość zaś linii Głogów — Sokołów — Kończyce 35 kilometrów 900 m. Trasa pierwsza jest zatem dłuższą o 1 kilometr 200 metrów.

Różnica ta, jakkolwiek winna być wzięta w rachunek ze względu na koszt budowy, osobliwie zaś koszt konserwacji i z uwagi na dogodność komunikacyjną, nie jest jednak tak znaczną, iżby sama przez się zapewniać miała pierwszeństwo linii Sokołowskiej. Daleko ważniejsze atoli tak pod względem wykonania jak i kosztów budowy są inne okoliczności, które wykazało badanie techniczne.

a) Co do robót ziemnych.

Roboty ziemne na obu kierunkach nie są zbyt znaczne, jednak z uwagi, iż na linii Raniżowskiej znajdują się w dłuższych przestrzeniach niziny, ulegające zalewom corocznym w czasie wiosennym i jesiennym, mianowicie pod Raniżowem, Nartem i Jattą: kierunek ten wymaga większej ilości nasypów, na które ziemia dowożoną być musi z boków czyli sposobem tak zwanej pożyczki, ponieważ wydobyta z rowów bocznych i wykopów na samej trasie byłaby niewystarczająca.

b) Co do dostawy materiału kamiennego i robót pokładowych.

Dostawa materiału kamiennego do budowy drogi jest w obecnym wypadku kwestyą najważniejszą, a zarazem wywierającą stanowczy wpływ na koszt przyszłej konserwacji. Dla tego też pod tym względem nie zaniedbano niczego, ażeby wynik sprawy przedstawionym był wyczerpująco.

Według protokołu komisyjnego z dnia 30. października 1875 (l. W. kr. 25.626) obfitość szutrowisk na linii Raniżowskiej podaną została jak następuje:

w Stykowie	13.642 m. sz.
w Mazgajówce	7890 „ „
Razem	21.532 m. sz.

Szutrowiska te mogłyby być przeznaczone do budowy pierwszych 20 kilometrów linii Raniżowskiej począwszy od Głogowa. W odnośnym kosztorysie grubość nasypki szutrowej przyjęta została w minimum t. j. na 0,15, a jednak przestrzeń ta wymagać będzie do 14.000 m. sz. materiału: w skutek czego w wymienionych szutrowiskach pozostałoby w najlepszym razie jako zapas na przyszłą konserwację tylko: 7532 m. sz. szutru. Jeżeli zaś, co łatwo przewidzieć, grubość pokładu kamiennego na niektórych kilometrach w gruncie gliniastym lub moczarowatym, będzie musiała być zwiększoną przynajmniej według normy na innych drogach krajowych przyjętej do 0,20: w takim razie oba wymienione wyżej szutrowiska po ukończeniu budowy będą już na wyczerpaniu i na przyszłą konserwację mało co pozostanie.

Wprawdzie na tej przestrzeni drogi znajdują się miejscami także bryły granitowe po polach porozrzucane, lecz ilość ich nie jest znaczną, a zbieranie, dowóz i tłuczenie tak kosztowne, iż na ten zasób materiału zbyt znacznie liczyć nie można. Dalsze szutrowiska znajdują się dopiero przy końcu drogi w Cisowlesie i Narcie, gdzie także i kamień granitowy liczniej na polach jest nagromadzony. Jeżeliby zatem, po wyczerpaniu poprzednich szutrowisk, musiano dostarczać kamienia z okolicy Nartu aż pod Głogów: to cena tego materiału urosłaby do ogromnej wysokości bo prawie do 9 zł. od 1 metra sześciennego, czyli do przeszło 60 zł. od sążnia i to w najlepszym razie: t. j. gdyby się okazało, że szutrowiska w okolicach Nartu i Pogorzalki są istotnie niewyczerpane: co jednak podają w wątpliwość okoliczności badaniu towarzyszące (l. W. kr. 31.281/1875).

Na linii Sokołowskiej rzecz się ma inaczej, albowiem badanie techniczne wykazało, że obfitość szutrowisk jest tam dostateczną tak do budowy jak i do przyszłej konserwacji. Wprawdzie cena szutru w pierwszych 20 kilometrach jest stosunkowo nieco wyższą niż na linii Raniżowskiej z powodu dość odległego, lecz za to bardzo obfitego szutrowiska w Wydrzu: natomiast w dalszej części drogi od Górna do Kończyc cena szutru jest bardzo niską dla znacznej ilości szutrowisk w Łowisku, Kamieniu i Jeżowem przy samej prawie drodze położonych.

Po ukończeniu budowy tej drogi pozostałyby jeszcze zapasy szutru w Stykowie, Wydrzu, Kamieniu, Jeżowem, oraz nietknięte szutrowiska w Wulce Łętowskiej i samej Łętowni.

Oprócz szutrowisk na linii Sokołowskiej znajduje się jeszcze blisko drogi ogromna ilość granitu polnego w Jeżowem, w Kamieniu i Górnem, tudzież w Trzebosi i Nienadówce.

c) Co do robót budowlanych.

Z powodu większej ilości robót ziemnych na linii Raniżowskiej i znaczniejszej przestrzeni wodą zalewanej, wymaga budowa tej linii większej liczby mostów, aniżeli budowa linii Sokołowskiej.

Szczegółowe kosztorysy i plany przedstawiają rzecz wyczerpująco. Dodać tylko należy, iż na linii Raniżowskiej najwięcej będzie kosztował most w Stecach na rzece Łęgu 36,00 świątła, który musiał być zaprojektowany na przyczółkach murowanych, gdyż inna konstrukcja byłaby za słabą i szkodliwemu działaniu wody oprzećby się nie zdołała. Koszta budowy tego jednego mostu wraz z konieczną regulacją rzeki na długości około 600 metrów wyniosłyby przeszło 10.000 zł.

Dla porównania zaś kosztów ogólnych budowy obydwóch spornych kierunków, wyjmujemy z wypracowanych projektów następujące daty kosztorysowe:

Na linii Głogów-Raniżów-Kończyce.

1) Roboty ziemne	26051 zł. 15 ct.
2) Roboty pokładowe	77225 „ 90 „
3) Roboty budowlane	24921 „ 99 „
Razem	128.199 „ 04 „

Na linii Głogów - S o k o ł ó w - Kończyce.

1) Roboty ziemne	20443 zł. 30 ct.
2) Roboty pokładowe	63829 „ 31 „
3) Roboty budowlane	11486 „ 39 „
Razem	95.759 „ — „

Z dat tych wynika, że budowa drogi krajowej z Głogowa na Raniżów do Niska kosztowałaby o 32440 zł. czyli o 34%o więcej aniżeli budowa tej samej drogi w kierunku na Sokołów.

Zwrócić jednak należy uwagę, że ceny podane przez Wydziały powiatowe spór o kierunek wiodące, są zbyt niskie tak, iż ogólny koszt budowy obu tych linii w rzeczywistości byłby większy, aniżeli kosztorysami objęty. Nie wpływa to atoli — w obec jednostajnego obniżenia cen i zastosowania tychże do kosztorysów obydwóch kierunków tak powiat Kolbuszowski jak i Nizański przecinających — na stosunek kosztów budowy linii Sokołowskiej do linii Raniżowskiej, który w rzeczywistości pozostaje niezmienionym jak stosunek liczby 100 : 134.

Do przewyżki kosztów budowy linii Raniżowskiej najmniej w sumie . 32440 zł. dodać jeszcze należy :

1. Wydatek poniesiony już na linię Sokołowską w sumie około . . . 1000 zł.
2. Wynagrodzenie dla włościan, którzy kamień do budowy tej linii przysposobili, mogące wynieść około (L. W. kr. 1736/876 2000 zł.

Przewyżka kosztów budowy linii Raniżowskiej czyni zatem razem najmniej 35440 zł.
przyczem nadmienić należy, iż kosztorysy porównawcze nie obejmują kosztów wywłaszczenia gruntów do budowy potrzebnych.

Jakkolwiek koszt ten jest prawie jednakowy na obu kierunkach: to jednak i pod tym względem zasługuje linia Sokołowska na pierwszeństwo, albowiem powiat Nizański obowiązał się ponieść kosztu wywłaszczenia a właściciel Sokołowa odstępuje bezpłatnie nietylko szutrowiska, lecz także grunta potrzebne do budowy rzeczonyj linii na dwumilowej przestrzeni. — Rada zaś powiatowa Kolbuszowska uchwałą z dnia 14. grudnia 1874 r. uchyliła się w zupełności i jednogłośnie (l. W. kr. 1121/875) od poniesienia kosztów wywłaszczenia gruntów, jak w ogóle od wszelkich ofiar, chociaż wzywana była do tego kilkakrotnie i chociaż Wydział krajowy w reskrypcie swym z dnia 5. grudnia 1874 l. 24921 pozostawił stronom interesowanym możność składania także deklaracyj warunkowych a przeto i możność złożenia deklaracji z warunkiem, iż życzenie reprezentacyi powiatowej co do kierunku drogi z Głogowa do Niska uwzględnione będzie.

Niemal podobnie postąpiły gminy i obszary dworskie domagające się kierunku na Raniżów oraz te, dla których jest rzeczą obojętną, czyby droga szła na Raniżów, czy na Sokołów, byle tylko nie omijała ich terytoryum. Obowiązały się bowiem do datków w naturze, których wartość pieniężna nawet w przybliżeniu *podaną nie została* a przy bardzo wysokim ocenieniu razem kwoty 2000 zł. nie dochodzi.

Inny zupełnie skutek wywarło odnośne wezwanie Wydziału krajowego z dnia 26. października 1874 l. 21261 na tych mieszkańców, którzy żądają kierunku na Sokołów.

I tak ofiarowali: (oprócz gruntów i szutrowisk)

1. Rada powiatowa Nizańska	9000 zł.
2. Mniszchowa hr. Jadwiga	400 „
3. Hompesch hr. Ferdynand	2000 „
4. Kostheimowa Aniela	400 „
5. Kiński hr. Eugeniusz w gotówce	5000 „
tenże w materyale	3000 „
6. Gmina m. Sokołowa	3020 „
7. Właściciel obszaru dworskiego w Sokołowie w gotówce	2000 „
tenże w materyale	1000 „
8. Gminy Kamień i Jeżowe w robociźnie ocenionej na	1550 „
Razem	27370 zł.

Ofiarność żądających kierunku drogi na Sokołów jak również nieznaczny udział, lub zupełne uchylenie się od ofiar ze strony tych, którzy domagają się kierunku drogi na Raniżów: jest nietylko kwestyą zwiększenia lub zmniejszenia kosztów budowy drogi z Głogowa do Niska z funduszu krajowego ponieść się mających: lecz oraz ważną wskazówką, który z tych kierunków odpowiada bardziej potrzebom ekonomicznym.

Rada powiatowa Kolbuszowska, która żadnego datku nie ofiarowała, nie złożyła wcale dowodu, iż kierunek drogi na Raniżów ma dla niej wartość ekonomiczną. Nic też w tem dziwnego. Trasa Sokołowska przecina tak samo sześć miejscowości w powiecie Kolbuszowskim jak i trasa Raniżowska, a Sokołów i Raniżów główne punkta tych tras leżą w powiecie Kolbuszowskim.

Ze stanowiska interesu powiatowego, kierunek drogi z Głogowa od Niska na Raniżów nie przedstawia zatem większej korzyści dla powiatu Kolbuszowskiego od kierunku na Sokołów.

Wobec tych okoliczności trudno jest dociec, jakiego rodzaju może być względ publiczny, który powodował Wydział powiatowy Kolbuszowski do wniesienia petycyi do Wy-

sokiego Sejmu o budowę drogi z Głogowa do Niska w kierunku na Raniżów: zwłaszcza, że twierdzenie zawarte w petycji, jakoby budowa linii Raniżowskiej była tańszą od budowy linii Sokołowskiej, oparte było tylko na domysłach niczem nie udowodnionych, które przeciwnie po dokonaniu badań technicznych i obliczeń kosztorysowych okazały się zupełnie mylnymi. Jeżeli jednak żądanie takie już zastanowić może: to zgoła nie podobna dopatrzeć względu publicznego w dalszej propozycji Wydziału powiatowego Kolbuszowskiego Wysokiemu Sejmowi przedłożonej: ażeby w razie, gdyby droga miała iść koniecznie na Sokołów, prowadzoną była z Głogowa na Raniżów do Sokołowa t. j. ażeby budowaną była wbrew wszelkim zasadom technicznym i ekonomicznym: linią łamaną, idącą najpierw z Głogowa do Raniżowa w kierunku północno-wschodnim i zwracającą się potem niemal pod kątem ostrym w kierunku południowo-wschodnim.

Zważywszy przeto, że kierunek drogi krajowej z Głogowa do Niska na Sokołów prowadzi przez okolicę ludniejszą i zamożniejszą, odpowiada więcej potrzebom produkcji ogólnej, handlu i przemysłu i godzi bardziej interesy powiatów z interesem kraju, aniżeli kierunek tejże drogi na Raniżów, mający na celu wyłącznie interes lokalny;

Zważywszy, że koszt budowy drogi rzeczonyj w kierunku pierwszym byłby niższy przynajmniej o 32.440 zł.
od kosztu budowy w kierunku drugim;

Zważywszy, że w razie zaniechania rozpoczętej już budowy linii Sokołowskiej, fundusz krajowy narażony byłby na stratę sumy około 3000 zł. w części już wydanej, a w części na wynagrodzenie włościan wydać się mającej;

Zważywszy, że budowa drogi z Głogowa do Niska w kierunku na Raniżów pozbawiłaby fundusz krajowy datków dobrowolnych w sumie 27.370 zł.
zapewniając natomiast datki zaledwie 2000 zł.
wynoszące;

Zważywszy, że ogólna strata funduszu krajowego z powodu budowy drogi w kierunku Raniżowskim wynosiłaby przeszło 60.000 zł.

Wydział krajowy przedstawia Wysokiemu Sejmowi projekt następującej uchwały:

„Droga krajowa z Głogowa do Niska ma być budowaną w kierunku na Sokołów.“

We Lwowie dnia 3. marca 1876.

Przewodniczący

Oktaw Pietruski w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Sprawozdawca

Władysław hrabia Badeni w. r.

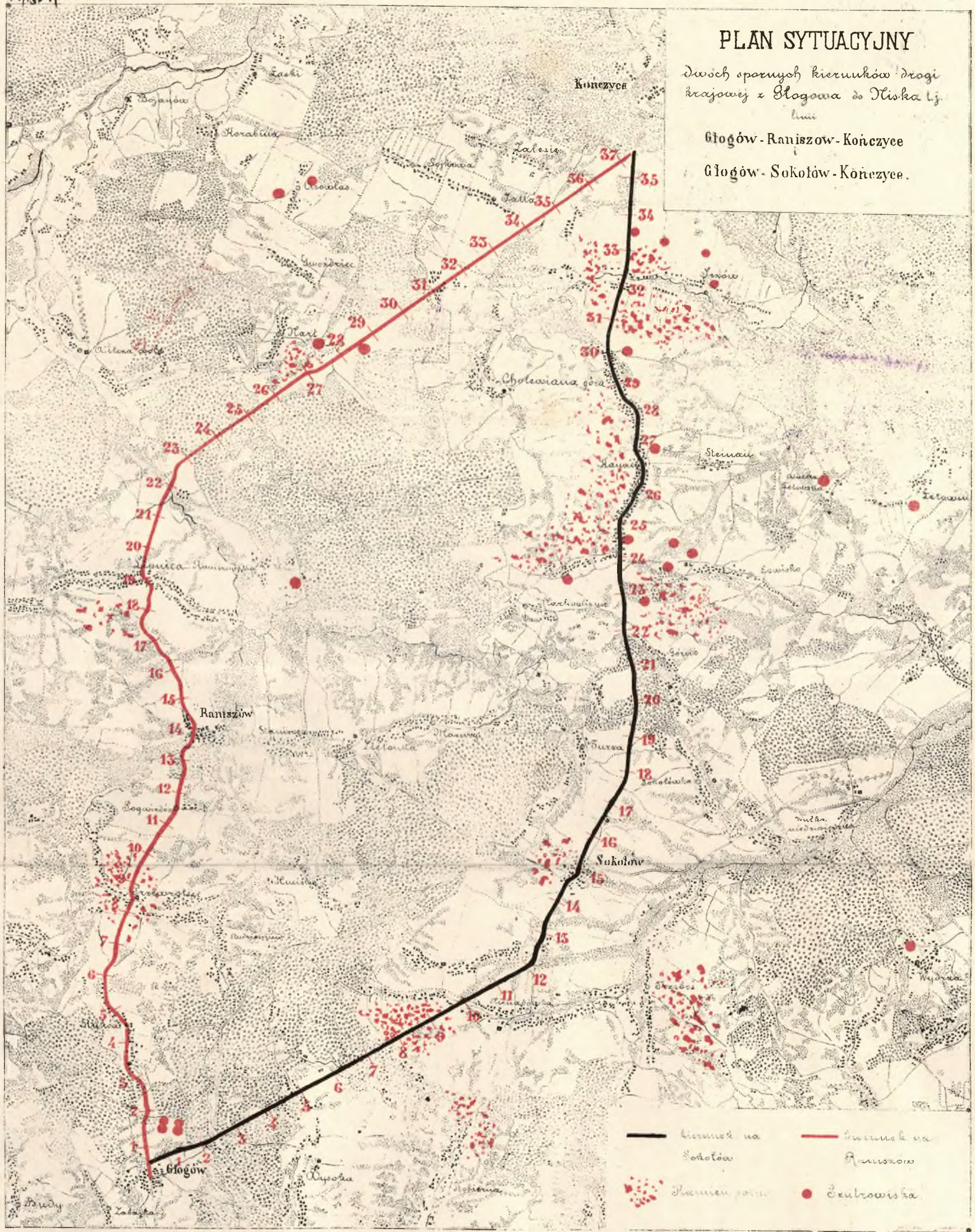
Członek Wydziału krajowego.

PLAN SYTUACYJNY

Dwóch sprzecznych kierunków drogi krajowej z Głogowa do Niska tj. linii

Głogów - Raniszów - Kończyce

Głogów - Sokolów - Kończyce.



W y k a z

osad przeciętych dwoma spornymi kierunkami drogi krajowej z Głogowa do Niska, obejmujący daty * co do zaludnienia, ilości gruntów ornych, łąk, pastwisk i lasów, oraz podatków opłacanych.

I. Trasa Głogów-Sokołów-Kończyce.

Liczba bieżąca	Nazwy miejscowości	Ludność	Grunta orne	Łąki	Pastwiska	Lasy	Podatek roczny						Uwagi
							Obszaru dworskiego		gminy		razem		
							zł.	ct.	zł.	ct.	zł.	ct.	
1	Głogów	2,580	992	106	106	1,147	624	95½	1,543	97½	2,168	93	powiat Rzeszowski
2	Wysoka	1,727	1,958	140	167	633	249	40	1,090	12½	1,339	52½	
3	Nienadówka	2,594	2,953	422	351	352	312	54	3,002	54	3,315	08	
4	Trzebuska	1,238	1,726	199	87	1,122	631	36	1,535	83	2,167	19	Kolbuszowski
5	Sokołów	4,198	2,195	309	49	23	691	75	4,476	67	5,168	42	
6	Turza	681	402	163	61	1,587	174	55	438	28	612	83	
7	Górno c. a.	1,119	1,522	189	174	409	456	71	859	24	1,315	95	
8	Markowizna	576	555	115	73	9	147	27	551	44	698	71	
9	Kamień	4,276	4,898	762	669	2,589	35	86	3,982	46	4,018	32	Nizański
10	Cholewiana Góra cum att.	1,568	1,316	256	108	—	37	21	1,033	51	1,070	72	
11	Jeżowe	3,532	3,984	1,579	665	780	127	49	3,132	59	3,260	08	
12	Kończyce	418	321	234	77	1,435	454	62½	112	37	566	99½	
Razem		24,506	22,822	4,474	2,587	10,086	3,943	72	21,759	03	25,702	75	

II. Trasa Głogów-Raniżów-Kończyce.

1	Głogów	2,580	992	106	106	1,147	624	95½	1,543	97½	2,168	93	powiat Rzeszowski
2	Styków	667	623	143	37	803	60	24	340	70	400	94	
3	Przewrotna	1,810	2,670	646	318	1,019	640	02½	1,936	73½	2,576	76	
4	Pogwizdów	524	526	103	75	2	6	72	522	02	528	74	Kolbuszowski
5	Raniżów	1,551	1,466	432	432	1,008	460	25	1,486	26½	1,946	51½	
6 i 7	Wola Raniżowska i Stece	3,618	3,832	805	842	55	125	50	4,515	25	4,640	75	
8	Nart	955	1,219	446	243	3 241	359	76½	736	42½	1,096	19	
9	Cholewiana Góra z Pogorzalką i Gęsią Wsią	1,586	1,316	256	108	—	37	21	1,033	51	1,070	72	
10	Jatta	733	837	201	102	—	—	—	443	04	443	04	Nizański
11	Zalesie	810	768	174	56	—	—	—	403	85	403	85	
12	Kończyce	418	321	234	77	1,435	454	62½	112	37	566	99½	
Razem		15,234	14,570	3,546	2,396	8,710	2,769	29	13,074	14	15,843	43	

*) Źródła dat podanych:

1. Orts-Repertorium des Königreiches Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau auf Grundlage der Volkszählung vom J. 1869 bearbeitet von der k. k. statistischen Central-Commission.
2. Wykazy c. k. Urzędów podatkowych w Rzeszowie, Kolbuszowie i Nisku.

