

Alegat 76.

## Sprawozdanie

komisyi drogowej o petycyi Wydziału powiatowego Kamionka Strumiłowa i 41 gmin względem budowy drogi krajowej Lwów-Stojanów.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałę Wysokiego Sejmu z dnia 13 września 1878 przekazane zostały komisji drogowej petycyje Wydziału powiatowego Kamionka strumiłowa i 41 gmin tegoż powiatu o uznanie i budowanie drogi ze Lwowa do Stojanowa (granica Rosyjska) jako krajowej.

Komisya drogowa przedkłada wskutek tego polecenia projekt ustawy uznającej tę drogę za krajową, a czyni to tak w przeświadczeniu ważności tej drogi, jak też i ze względu przebiegu tej sprawy w Wysokim Sejmie.

Okolice, dla której petenci o drogę krajową proszą, jestto północno-wschodnia część kraju między Bugiem i Styrem, a od granicy Rosyjskiej do Lwowa. Obejmuje ona znaczną przestrzeń, bo oprócz całego powiatu Kamionka, mającego 1520 kwadratowych kilometrów obszaru, także część powiatów: Lwowskiego, Żółkiewskiego, Sokalskiego i Brodzkiego.

Pod względem ekonomicznego znaczenia, okolicę tę do pierwszorzędných w kraju zaliczyć można.

Dzieli się ona na trzy części. Pierwsza część od Lwowa do Kamionki z licznymi osadami w wybornej glebie — druga część od Kamionki do Chołojowa, posiadająca największe lasy w bliżkości Lwowa, bo w samym powiecie Kamionckim 41.480 hektarów wynoszące — trzecia część od Chołojowa do granicy rosyjskiej zajmuje 100.000 hektarów żyznej ziemi wołyńskiej. Także pod względem przemysłu okolica ta niepoślednie zajmuje miejsce.

Wzdłuż projektowanej drogi jest corocznie 20 gorzelń w ruchu — młyn parowy i fabryka parkietów w Kamionce wywozi corocznie trzy miliony kilogramów mąki, sprowadza dwa miliony kilogramów zboża z Wołynia, przerabia i zużytkowuje 30.000 metr. kłoców do tarcia i 12.000 metrów sześciennych drzewa opałowego.

Lasy powiatu Kamioneckiego i okoliczne położone w odległości 5 do 8 mil od Lwowa, mogłyby zaspokoić potrzeb drzewa opałowego miasta Lwowa i dostarczyć wybornego materiału budowlanego.

Oprócz tego znaczne wyroby dziegieciu, mazi, terpentyny, gontów i desek w lasach, ogromna produkcja zboża, w samym powiecie Kamionka rocznie 400.000 mierzyc wynosząca — chmielarnie najznaczniejsze w kraju, produkcja spirytusu, wełny, opas bydła i t. p.

Bliski Wołyń wywozi corocznie znaczną ilość zboża, w roku ubiegłym blisko 3,000.000 kilogramów, które to zboże sprowadzone do Stojanowa często dla niemożności dostawy dalszej, psuje się na składach.

Droga Stojanów - Lwów jest jedyną arterią, ułatwiającą ruch handlowy tej okolicy, a Lwów, gdy dawniej kwitnący handel drzewem i zbożem spławem na Bugu do Gdańska zupełnie upadł, jedynym odbiorcą jej produktów.

To też droga ta jest od dziesięciu lat przedmiotem licznych petycji i wniosków, jest konieczną potrzebą i gorącym życzeniem tej okolicy, która na tak wielkiej przestrzeni nie mając ani kilometra drogi krajowej, o istnieniu tychże tylko z opłacanych dodatków od podatków wiedziała; była ona także przedmiotem ciągłych starań reprezentacji krajowej, a jeżeli dotychczas nie przysłała do skutku, przypisać należy raczej przebiegowi ustawodawczemu tej sprawy, i towarzyszącym temuż okolicznościom jak brakowi życzliwości lub nieuznaniu potrzeby ze strony reprezentacji krajowej.

I tak: już w roku 1871 na posiedzeniu Wysokiego Sejmu dnia 14 Października uchwaloną została ta droga jako nagła, to jest taka, która przed innemi budowaną być powinna, a odnośny ustęp ówczesnej komisji drogowej brzmi:

„Droga ta ma położyć koniec tyloletniemu osieroceniu i opuszczeniu ogromnej przestrzeni kraju dotąd niestety zupełnie zapomnianej, a brak jej jest tak bijący w oczy, iż na najpierwszym miejscu postawić by ją wypadało“.

Wysoki Sejm uchwalając nagłość tej drogi polecił jednocześnie Wydziałowi krajowemu, by z powodu jej ważności także dla c. k. Rządu pod względem strategicznym przyprowadził z tymże rokowania, aby budowa tej drogi z funduszu państwowego uskutecznioną została i podobne uchwały powziął także względem dróg za nagłe uznanych Tarnów-Szczucin i Rzeszów-Nadbrzezia. Żądaniu temu c. k. Rząd odmówił.

Na posiedzeniu dnia 5 grudnia 1872 uchwalił Wysoki Sejm z poczetu dróg w roku 1871 i za nagłe uznanych 13 jako krajowe, których budowa z funduszu nadzwyczajnego corocznie uchwalanego obecnie jest na ukończeniu.

Z trzech dróg wyżej wspomnianych droga Tarnów-Szczucin uznana została za krajową, zaś droga Lwów - Stojanów i Rzeszów-Nadbrzezie nie zostały uznane jako krajowe, lecz ze względu ich ważności dla komunikacji z jednej strony a z drugiej strony ze względu drogości budowy dla braku materiału kamiennego, uchwalił Wysoki Sejm na budowy kolei żelaznej drugorzędnych na tej linii subwencję z funduszu krajowego po 100.000 zł. na milę, z których 50.000 zł. jako bezzwrotny datok a 50.000 zł. jako pożyczka 5 procentowa.

Zabiegi i starania w celu utworzenia konsercyumu dla budowy tych kolei okazały się jednak w obec crisis finansowej, właśnie wybuchłej, bezskuteczne, a Wysoki Sejm widział się spowodowanym na posiedzeniu swem 13 października 1874 uchwalić rezolucją do c. k. Rządu, wzywającą do subwencyonowania kolei drugorzędnych w kraju kwotą po 150.000 zł. na milę których budowa kosztem kraju miała być uskutecznioną.

Lecz i w tym kierunku do dzisiaj niema żadnego rezultatu, — wniosek odnośny przez posłów polskich w Wiedniu postawiony i liczne zabiegi, czynione bądź w drodze wniosków i interpelacji przez delegację polską bądź w drodze memorandum, przedkładanych rządowi przez Wydział krajowy, nie otrzymały ani załatwienia ani odpowiedzi. Niemożna żywić nadziei, ażeby przy

krytycznym stanie finansów państwowych, zawikłaniach zagranicznych — przy systemie wyłącznego budowania kolei z funduszków i pod zawiadownictwem Państwa, który po smutnych doświadczeniach obecny rząd jako program swej polityki kolejowej przyjął, wnioski i życzenia Sejmu chętne u rządu i w parlamencie znalazłyby usposobienie.

Wydział krajowy a względnie Wysoki Sejm podzielał to zapatrywanie uchwalając budowę drogi krajowej Rzeszów-Nadbrzezie gdzie według uchwały Sejmowej z 5 Grudnia 1872, kolej żelazna pod rzezonymi warunkami projektowaną była.

Gdy przeto drogi Tarnów-Szezucin i Rzeszów-Nadbrzezie jako krajowe uznane i zbudowane zostały, pozostaje z tej kategorii dróg jeszcze droga Lwów-Stojanów, która w myśli uchwał Wysokiego Sejmu z dnia 14 Października 1871, 5 Grudnia 1872 i 13 Października 1874 jako droga krajowa uznana być winna.

Koszta budowy tej drogi w sprawozdaniu Wydziału krajowego z 6 Listopada 1872 prelimitowane były w przecięciu na 135000 zł. w. a. na milę, i te tak wysokie koszty spowodowały Wysoki Sejm do przyjęcia projektu kolei.

Na prośbę Wydziału powiatowego w Kamionce str. wysłał Wydział krajowy inżyniera z poleceniem, by zbadał warunki i koszty ewentualnej budowy drogi Lwów-Stojanów na podstawie doświadczeń w ostatnich latach nabytych.

Inżynier w skutek tego polecenia przedłożył Wydziałowi krajowemu wykaz kosztów budowy, z którego się okazuje, że budując część tej drogi, gdzie dowóz kamienia jest zbyt kosztowny z cegły systemem Klinckera, jak to już ze skutkiem praktykowano na drodze Krystynopolskiej, koszt budowy o połowę by się zmniejszyły.

Co do kierunku tej drogi na przestrzeni Kamionka do granicy niema żadnej odmiany możliwej i dawniej projektowany dukt na Chołojów zatrzymanym być musi długość tej części wynosi 42 kilom. 800 m. b.; koszt obliczone są na 350.067.

Na przestrzeni od Lwowa do Kamionki, droga w dwojakim kierunku mogła by być prowadzona, mianowicie:

- a) korzystając z drogi rządowej ze Lwowa do Kulikowa, wychodziłaby droga krajowa od Kulikowa przez Artasów, Dzibułki, Batyatyceze do Kamionki;
- b) ze Zboisk przez Malechów, Kukizów, Kłodno wielkie do Kamionki.

Pierwsza trasa wynosi 24 kilom. 770 m. b.; koszt obliczone są na 213.384 zł. w. a.  
Druga trasa wynosi 36 kilometrów i 540 m. b.; koszt obliczone na 359.899 zł. w. a.

Za prowadzeniem drogi z Kulikowa do Kamionki przemawia ta okoliczność, że z powodu dwóch mil drogi rządowej koszt budowy niżej wypadną. Nadmienić jednakże należy, że okolica z Kulikowa do Kamionki jest mniej ludną i mniej obfitą w ziemiopłody, droga przeto tym duktem prowadzona nie ma takiego znaczenia, jak prowadzona ze Zboisk do Kamionki. Na tej trasie bowiem znajdują się bardzo liczne i dostatnie osady w ziemi bardzo żyznej, produkeya ziemiopłodów obfita i tychże spieniężenie we Lwowie wskazane, ztąd — spodziewany znaczny ruch na tej drodze i znaczne z myta dochody.

Komisya drogowa nie przedkłada w tym względzie Wysokiemu Sejmowi stanowczego oznaczenia mniema bowiem, że skoro Wysoki Sejm drogę Lwów-Stojanów jako krajową uznać raczy, Wydziału krajowego rzeczą będzie zbadać wszelkie okoliczności, za jednym lub drugim kierunkiem przemawiające, — przeciwstawić ztąd dla kraju wyniknąć mogące korzyści nietylko pod względem finansowym lecz także pod względem ekonomicznym, przeprowadzić rokowania z powiatami Lwów i Żółkiew o dobrowolne datki do tej drogi i odpowiednio do tych badań zarządzić budowę drogi.

Koszta budowy drogi Lwów-Stojanów przedstawiają się jak następuje:

- A) Z Kamionki do granicy w przestrzeni 42 kil. 800 m. b.; jeden kilom. 8176, jedna mila 62060, cała przestrzeń . . . . . 350067 zł.

B) Ze Lwowa do Kamionki :

- a) z Kulikowa do Kamionki 24 kilm. 770 m. b., jeden kilom. 8614 zł. jedna mila 65.320 zł., cała przestrzeń . . . . . 213384 zł.
- b) ze Zboisk przez Kulików, Kłodno do Kamionki 36 kilom. 540 m. b., jeden kilom. 9847 zł., jednej mili 74.670 zł., cała przestrzeń . . . . . 359.899 zł.

Lecz koszta te znacznie się zmniejszą z powodu, że powiaty ponosić będą koszta wywłaszczenia i z powodu znacznych ofiar, które interesowani w sprawie tej drogi ponosić deklarowali.

I tak oprócz gruntu pod drogę ewentualnie do fabrykacyi cegieł, którego Wydział powiatowy lub strony interesowane bezpłatnie by dostarczyły, już jest zabezpieczoną aktem w Wydziale powiatowym złożonym od obszaru dworskiego Kamionki z przyległościami subwencya 30.000 zł.

Rada powiatowa uchwaliła na ten cel 10-procentowy dodatek do podatków przez trzy lata w łącznej sumie 30.000 zł.

Obszar dworski Stojanów deklarował dać bezpłatnie z lasów swoich na przestrzeni z Ozerkowatycy do Palewczyc wynoszącej jedną milę wszystek potrzebny materiał drewniany na mosty i poręcze bezpłatnie, obszar dworski Radziechów i Chołojów bezpłatnie wszelki potrzebny materiał drewniany na mosty i poręcze na przestrzeni trzy milowej; obszar dworski Kamionka strumikowa bezpłatnie; zezwolił na eksploatacyę pokładów kamiennych na swoim obszarze, a nie należy wątpić, że i inne pomniejsze dobrowolne datki na tę drogę osobiwie w materiale wpłyną, tak, że część kosztów z tych dobrowolnych datków pokryta wyniesie najmniej 15 procent ogólnych kosztów a koszta budowy wyniesą z Kulikowa do Stojanowa w przecięciu na kilometr 6790 zł.; ze Zboisk do Kamionki w przecięciu na kilometr 7390 zł.

Wreszcie dodać wypada, że i konserwacye tej drogi dalsze nie będą tak kosztowne, bowiem dochód myt będzie na tej drodze bardzo znaczny z powodu wielkiej frekwencyi na drodze, będącej jedyną w całej okolicy.

## **Komisya drogowa wnosi:**

Alegat A.

1. Wysoki Sejm raczy uchwalić przyłączoną ustawę.

Alegat B.

2. Wysoki Sejm raczy powziąć przyłączoną uchwałę.

*P. Gross,*  
przewodniczący.

*Apolinary Jaworski,*  
sprawozdawca.