

Aleg. 41.

Sprawozdanie

Wydziału kraj. w przedmiocie potrzeby nadzwyczajnego kredytu na naprawę szkód zrządzonych na drogach krajowych tegorocznemi powodziami.

Wysoki Sejmie!

W sprawozdaniu z czynności swoich za czas od 1. Lipca 1883 do końca Czerwca b. r. doniósł Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi, że stan dróg krajowych ucierpiał w skutek tegorocznych słoń i powodzi, które popsuły w wielu miejscach nasypy drogowe, zniszczyły lub uszkodziły tamy i ubezpieczenia, splukały miejscami pokład szutrowy, pozamułały rowy, uszkodziły, a nawet tu i ówdzie pozrywały mosty i przedmioty sztuczne.

Wydział krajowy nie mając do chwili zamknięcia powyższego sprawozdania szczegółowych danych co do wszystkich robót drogowych, które w skutek wspomnianej klęski elementarnej będą musiały być wykonane, nie podał był cyfry wydatków, które z tej przyczyny wypadnie ponieść.

Obecnie są już kosztorysy sporządzone i na ich podstawie przedkładamy Wysokiemu Sejmowi wykaz *%. nadzwyczajnych* kosztów spowodowanych tegoroczną klęską powodzi.

Koszta te są następujące:

I. Na odbudowanie zerwanego mostu na Sanie pod Jarosławiem . . . 64.029 zł. — ct.

II. Na nadzwyczajną rekonstrukcyę innych dróg i mostów krajowych . . . 41 905 „ 73 „

Ta niespodziewana przewyżka wydatków trafia nas tem dotkliwiej, że prowadzona wzdłuż całego kraju forsowna budowa kolei transwersalnej, oraz budowa kolei Jarosławskiej, wpłynęły w dwóch ostatnich latach na znaczne podwyższenie cen robót i dostaw na drogach krajowych.

Dotacya zaś przeznaczona przez Wysoki Sejm w tegorocznym budżecie krajowym na zwykłe utrzymanie dróg krajowych, wynosząca 450.000 zł. — jest tak szczupłą, że przy największem wysileniu zdołalibyśmy zaledwie małą część powyższych nadzwyczajnych kosztów z niej pokryć, zwłaszcza, że i tak już obniżenie o 10.136 zł. w. a. kwoty 460.136 zł. w. a., preliminowanej przez nas na utrzymanie dróg krajowych w 1884 r., zniewoliło nas do odłożenia niektórych mniej nagłych robót drogowych na czas późniejszy.

Dalsza oszczędność w tym kierunku kosztem zaniechania robót, zwłoki nie cierpiących, mogła by w przyszłości narazić fundusz krajowy na znaczne straty i byłaby zaniedbaniem mienia krajowego.

Z wykazanych powyżej wydatków nadzwyczajnych, spowodowanych tegorocznymi klęskami elementarnymi a wynoszących ogółem 105.934 zł. 73 ct. w. a., nie znajdują absolutnie pokrycia :

A) Koszta budowy mostu na Sanie pod Jarosławiem w kwocie 64.029 zł.

B) Przeważna część kosztów innych robót na drogach krajowych w kwocie co najmniej 30.000 zł.

W obec tego stanu rzeczy postanowił Wydział krajowy, zamiast tak znacznego przekroczenia dotacji, przeznaczonej na zwykłą konserwację dróg krajowych i usprawiedliwienia następnie tego przekroczenia, przedłożyć Wysokiemu Sejmowi już teraz wniosek o potrzebie nadzwyczajnych kredytów w łącznej sumie 94.029 zł. na pokrycie kosztów robót powyższych.

Co do mostu na Sanie w Jarosławiu, którego odbudowanie wymaga znaczniejszego wydatku, podajemy do wiadomości Wysokiego Sejmu następujące szczegóły :

Most ten, mający 200 metrów długości a zbudowany w 1874 r. po zerwaniu mostu poprzedniego, uległ teraz prawie zupełnemu zniszczeniu. Bezpośrednim powodem zerwania tego mostu, podobnie jak w 1874 a przedtem w 1867 r., było utworzenie się powyżej mostu zatoru z drzewa spławowego niezwykłych rozmiarów przy długotrwałym wylewie rzeki. Podobne zatory tworzyły się niemal co roku, zawsze były niebezpieczne dla mostu i stawały się przyczyną mniejszych lub większych uszkodzeń.

W skutek tegorocznego zatoru nastąpiło znaczne, przeszło 4 metry wynoszące pogłębienie koryta rzeki i most silnie zbudowany i jeszcze w niezłym stanie będący, osłabiony u spodu, nie mógł wytrzymać nacisku zatoru i wody. Przyczyną tworzenia się zatorów są tratwy, przeszło 100 metrów długości mające, zbijane powyżej mostu, pomiędzy Radymnem a Jarosławiem.

Dopóki dotychczasowy sposób spławiania drzewa nie ulegnie zmianie, zwykłe mosty w tem miejscu byłyby zawsze narażone na zerwanie, jak to w ciągu ostatnich lat siedemnastu już trzy razy miało miejsce. Tylko most o wielkich otworach, ułatwiający przepływ tratw, dać może rękojmię większej trwałości, choć i taki most nie powinien być narażany na napór ogromnych mas drzewa spławowego.

Dlatego Wydział krajowy zarządził budowę powyższego mostu o trzech 43 metrowych przęsłach kratowych, pozostawiając na razie część ocalonego mostu dawnej konstrukcyi na długości 60 metrów; a zarazem ponowił w odezwie z dnia 15. Lipca b. r. l. 33.666 wystosowanej do c. k. Prezydium Namiestnictwa swoje dawniejsze żądania, zawarte już w odezwie naszej z dnia 1. Czerwca 1874 l. 9.725., które uwzględnione przez c. k. Namiestnictwo następnie z powodu rekursu handlarzy drzewa odrzucone zostały przez c. k. Ministerstwo, a ponowił je w celu skłonienia c. k. Rządu do uregulowania kwestyi spławu drzewa będącej przyczyną zerwania mostu na Sanie pod Jarosławiem, a także uszkodzenia mostu na Dniestrze w Haliezu.

Budowę mostu Jarosławskiego zarządził Wydział krajowy w Lipcu br. natychmiast po zerwaniu tego mostu, albowiem utrzymanie stałej komunikacyi za pomocą promu, byłoby nietylko zbyt kosztowne z powodu potrzeby usuwania tworzących się pod promem mielizn za pomocą ręcznych robót w wodzie, czyli bagierowania, ale nawet niemożliwe w późniejszej porze roku z powodu utrudnienia w podejmowaniu tych robót przy niższej temperaturze wody.

Co do kosztów nadmieniamy, że kiedy dochód z myta mostowego na Sanie w Jarosławiu w poprzednich latach wydzierzawiony był za roczny czynsz 8.951 zł., koszta bagierowania w czasie od 3. Lipca do 5. Września br. nietylko pochłonęły cały dochód z myta przewozowego w tym czasie, ale nadto spowodowały jeszcze pewien niedobór.

Okoliczność powyższa wykazuje, że zwłoka w zarządzeniu budowy mostu połączonąby była ze szkodą funduszu krajowego.

Nadto w razie opuszczenia najstosowniejszej pory do rozpoczęcia robót, zwłoka powyższa spowodowałyby była musiała prawie dwuletnią przerwę w komunikacyi, zwłaszcza, że utrzymanie jej za pomocą mostu prowizorycznego jest bardzo wątpliwe, a za pomocą przewozu możliwe tylko w porze letniej i przy wyższym stanie wody.

Budowa mostu na Sanie pod Jarosławiem jest w pełnym toku i w roku przyszłym ukończoną zostanie.

Z preliminowanej na tę budowę sumy 64.029 zł. wypadnie do wypłaty w roku bieżącym około 36.000 zł., reszta zaś w roku przyszłym.

Roboty na innych drogach krajowych, spowodowane wypadkami elementarnymi, wykonane będą w roku bieżącym i wymagają wydatków nie mających pokrycia w sumie 30.000 zł. w. a.

Na podstawie powyższego wyводу Wydział krajowy uprasza, żeby Wysoki Sejm, uznając wykazaną przez Wydział krajowy potrzebę *nadzwyczajnych* kredytów na naprawę szkód rządowych tegorocznymi powodziami na drogach krajowych, raczył powziąć następującą uchwałę:

Sejm wyznacza na naprawę szkód rządzonych powodziami z 1884. r. na drogach krajowych, następujące kredyty nadzwyczajne:

1. Na odbudowanie mostu na Sanie pod Jarosławiem dodatkowy kredyt na r. 1884. w kwocie 36.000 zł. w. a., zaś na 1885 r. kredyt w kwocie 28.029 zł. w. a. razem 64.029 zł. w. a.

2. Na rekonstrukcję innych dróg i mostów krajowych dodatkowy kredyt na 1884 r. w kwocie 30.000 zł. w. a.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

We Lwowie 26. Września 1884.

Marszałek krajowy:

Dr. Z y b l i k i e w i c z.

Sprawozdawca:

W ł a d y s ł a w h r. B a d e n i

Członek Wydziału krajowego.

Wykaz

nadzwyczajnych kosztów robót na drogach krajowych, spowodowanych
powodziami w roku 1884.

I. Odbudowanie zerwanego mostu na Sanie pod Jarosławiem	64.029 zł. — ct
II. Nadzwyczajna rekonstrukcyja innych dróg i mostów krajowych:	
1. Zakliczyń-Niedzica	11.193 zł. 16 ct.
2. Zator-Sucha	2.863 " — "
3. Czorsztyn-Zabornia	2.144 " 97 "
4. Dynów-Sanok	1.629 " — "
5. Gorlice-Konieczna	556 " 78 "
6. Jarosław-Bełzec	2.566 " — "
7. Iwanie-Mossorówka	533 " — "
8. Horodenka-Załuże	1.350 " — "
9. Przemyśl-Sanok	2.712 " 72 "
10. Sielec-Zaleszczyki	8.156 " — "
11. Słotwina-Sącz	2.602 " — "
12. Stanisławów-Bursztyn	5.600 " — "
Razem	41.905 " 73 .
Ogółem	105.934 zł. 73 ct.

