

Aleg. 215.

Sprawozdanie

komisji drogowej o petycyach Wydziału powiatowego w Nadwórninie w przedmiocie przyznania znaczniejszych zasiłków na pokrycie kosztów budowy mostu na Prucie między Delatynem a Zarzeczem i na rekonstrukcyę drogi gminnej z Nadwórnej do Markowiec.

Wysoki Sejmie!

Wydział powiatowy Nadwórniański wniósł do Wysokiego Sejmu dwie petycye w sprawie otrzymania subweneyj drogowych, przekraczających wysokość unormowaną okólnikiem Wydziału krajowego z dnia 22. grudnia 1882 roku, w których uprasza :

1. O zasiłek na budowę mostu na Prucie pod Delatynem w wysokości 60% ogólnych kosztów.
2. O subweneyę na uporządkowanie drogi gminnej z Nadwórniny do Markowiec w wysokości 80% kosztorysu.

O powyższych obydwóch petycyach komisya drogowa składa niniejszem Wysokiemu Sejmowi następujące sprawozdanie :

W przedmiocie odbudowania mostu na Prucie między Delatynem a Zarzeczem powziął był Wysoki Sejm na posiedzeniu w dniu 29. stycznia 1889 roku następującą uchwałę :

„Poleca się Wydziałowi krajowemu a) aby stronom powołanym ustawą drogową do odbudowania mostu na Prucie między Delatynem a Zarzeczem udzielił odpowiedniej technicznej pomocy i b) aby zbadał stosunki finansowe obowiązanych gmin i powiatu Nadwórniańskiego i w razie uznanej potrzeby subweneyonował budowę tego mostu w myśl okólnika z dnia 22. Grudnia 1882 L. 54.432“.

W wykonaniu tego polecenia Wydział krajowy wydelegował w lipcu 1889 urzędnika bióra technicznego do Delatyna celem przeprowadzenia badań na gruncie, wykonania potrzebnych zdjęć i wypracowania projektu mostu, a po zatwierdzeniu przedłożonych planów i kosztorysu obliczonego na 14.000 zł. w. a. udzielił uchwałą z dnia 21. lutego 1890 Wydziałowi powiatowemu w Nadwórninie bezzwrotnej subweneyi na budowę mostu w kwocie 3.000 zł. w. a., tudzież bezprocentowej pożyczki w wysokości 8.000 zł. w. a. a to pod warunkiem, że resztujące koszta budowy pokryte zostaną miejscowymi środkami.

Wydział powiatowy przystąpił bezzwłocznie do odbudowania mostu przy pomocy technicznej delegowanego urzędnika bióra krajowego, a w marcu roku następnego budowa tego mostu długości 126 metrów w zupełności ukończoną została.

Przy ostatecznym odbiorze robót dokonany na dniu 8. maja 1891 roku przez inżyniera Wydziału krajowego okazało się jednak, że koszt całej budowy mostu wynosił 15.527 zł. 86 ct., zaś obmurowanych dojazdów po obu stronach kwotę 420 zł. w. a.; ogółem zatem suma przewyższała pierwotny kosztorys o 1.972 zł. 86 ct.

Różnica pochodziła głównie z tej przyczyny, że w planach sporządzonych poprzednio, nie uwzględniono koniecznej budowy dojazdów z powodu zwiększonego wzniesienia mostu, tudzież opuszczono koszt znacznej części żelaziwa wagi około 3.000 kg.

W skutek tak znacznego i koniecznego podwyższenia ogólnych kosztów budowy Wydział powiatowy upraszał o dodatkową dalszą subwencję, która jednak z powodu braku funduszków odmówioną została.

Już w sprawozdaniu z dnia 20. stycznia 1889 roku, ówczesna komisja drogowa podniosła ważność linii komunikacyjnej, wiodącej z okolic podgórskich przez Delatyn, Zarzecze, Kossów i Kutę ku Bukowinie.

Przeszkodę w ruchu na tym dukuie, posiadającym znaczenie drogi krajowej, stanowiło częste zrywanie przez powodzie na Prucie, połączenia między dwiema gminami, których środki nie wystarczały na budowę stałego trwałego a zatem i bardzo kosztownego mostu.

Wykończenie zatem budowy stałego mostu na uczęszczanej linii komunikacyjnej, musi być bezsprzecznie uważane jako rekonstrukcyja ważna, zasługująca po myśli §. 18. ustawy drogowej na znaczniejsze wsparcie z funduszków krajowych. Uznał tę okoliczność Wydział krajowy, udzielając subwencji bezzwrotnej i większej pożyczki bezprocentowej, na cel takiej budowy, znał i Wysoki Sejm, przyzwalając uchwałą z dnia 8. listopada 1890 roku na pobór myta na tymże moście.

Ze względu zatem na przytoczone powody komisja drogowa jest zdania, że udział funduszu krajowego w kosztach budowy, wraz z częścią dochodu z myta, pozostającą po strąceniu kosztów zwykłego utrzymania powinien co najmniej pokrywać połowę kosztów budowy.

Myto mostowe wydzierżawione zostało w roku zeszłym za 801 zł. w. a.; po strąceniu kosztów utrzymania pomostu i dojazdów, tudzież po potrąceniu płacy osobnego dozorecy, liczyć można w przecięciu po 500 zł. co rok przez lat cztery, jako dochód, którym część kosztów budowy pokrytą być może.

Gdy cały wydatek na most wynosi okragło 16.000 zł. w. a. połowa zatem tej kwoty w sumie 8000 zł. w. a. wyrównaną zostaje:

1. udzieloną już subwencją 3.000 zł. w. a. z funduszu krajowego;
2. dochodem z myta za lat cztery trwania koncesyi, po 500 zł. rocznie, razem 2.000 zł.
3. resztę zaś brakującą dopełni dalsza subwencja krajowa w kwocie 3.000 zł. w. a.

Wniosek odpowiedniej treści przedkłada zatem komisja drogowa Wysokiemu Sejmowi do uchwały.

Sprawa uporządkowania drogi gminnej z Nadwórny do Markowiec prowadzącej, była już przedmiotem uchwały Wysokiego Sejmu w roku 1890, a mianowicie na posiedzeniu 28. listopada tegoż roku, na wniosek komisji drogowej polecono Wydziałowi krajowemu stosownie do wyniku bliższych badań, udzielić Wydziałowi powiatowemu w Nadwórnie odpowiedniej subwencji, ewentualnie przedłożyć swe wnioski Sejmowi do uchwały.

Wskutek powyższej uchwały, Wydział krajowy polecił inżynierowi, któremu poruczono przeprowadzenie kolaudacyi mostu na Prucie, zbadanie warunków ruchu na tej drodze i przedłożenie projektu budowy, asygnując Wydziałowi powiatowemu zarazem 1000 zł. w. a. jako zasilek na częściowe uregulowanie komunikacyi według wskazówek, przez delegowanego inżyniera udzielić się mających.

Według sporządzonego projektu wstępnego wynosi koszt rekonstrukcyi całej drogi w długości 28 kilometrów 300 mtr. ogółem 46.500 zł. w. a.

Droga ta, łącząca Podgórze z nawiązkiem dróg szutrowanych w kierunku Podola, tudzież ze stacyami kolejowymi w Markowcach na linii Czerniowieckiej i w Tyśmienicy na linii transwersalnej, musi być uważaną jako jedna z najważniejszych komunikacyj w tamtej okolicy.

Rada oddziału gospodarskiego w Stanisławowie oblicza ruch dzienny na powyższej drodze przecięciowo na 80 do 100%, przewożących przez rok około 28.000 ton różnych towarów, a sprawozdanie Dyrekcyi Państwa Nadwórniańskiego, urzędu sprzedażysoli w Delatynie i urzędu ruchu kolejowego w Stanisławowie potwierdzają w zupełności to obliczenie.

Zdaniem komisji drogowej, projektowana kolej żelazna Sziget-Delatyn-Stanisławów w niczem nie zmniejszy ważności tej komunikacyi, gdyż rekonstruowana droga będzie służyć po wybudowaniu kolei, jako główny dojazd do projektowanych stacyj kolejowych. Z uwagi zatem na ważność komunikacyi Nadwórna-Markowce, z uwagi na stosunkowo nie wielki koszt i łatwość budowy projektowanej drogi, ze względu na szczupłe środki powiatu Nadwórniańskiego, zaledwie mogącego pokryć nadwyżki materiału drzewnego bardzo licznych mostów, w powiecie się znajdujących, komisya drogowa uważa przyjscie w pomoc funduszom miejscowym w celu uporządkowania drogi gminnej z Nadwórny do Markowiec wiodącej, jako ze wszęch miar wskazane i mniema, że subwencya krajowa powinna wynosić w miarę potrzeby aż do 50% ogólnych kosztów budowy.

Na podstawie zatem przytoczonych powodów komisya drogowa przedkłada Wysokiemu Sejmowi następujące wnioski do uchwały:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby na częściowe pokrycie kosztów budowy mostu na Prucie między Delatynem a Zarzeczem, rzdzielił Wydziałowi powiatowemu w Nadwórnie z krajowego funduszu subwencyjnego dla dróg powiatowych i gminnych zasiłku w kwocie 3.000 zł.

2. Petycyę Wydziału powiatowego w Nadwórnie o przyznanie znaczniejszego zasiłku na rekonstrukcyę drogi gminnej Nadwórna-Markowce, odstępuje się Wydziałowi krajowemu z poleceniem, subwencyonowania budowy tej drogi w myśl okólnika Wydziału powiatowego z dnia 22. grudnia 1882 i pod warunkami dla powiatu Nadworniańskiego możliwie najkorzystniejszymi

Lwów 28. marca 1892.

Przewodniczący:

J. Męciński w. r.

Sprawozdawca:

Wincenty Gnoiński w. r.

