

Alegat. 20.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie kierunku drogi krajowej Lwowsko-Stojanowskiej na przestrzeni pomiędzy Lwowem a Kamionką strumiłową.

Wysoki Sejmie!

Wysoki Sejm, polecając Wydziałowi krajowemu uchwałą z dnia 11. października 1878. r. „by po otrzymaniu Najwyższej sankcyi do ustawy uznającej drogę ze Lwowa do Stojanowa za krajową, „przystąpił do budowy tej drogi na przestrzeni od Kamionki do Stojanowa“ polecił mu równocześnie „by zbadał wszelkie warunki, odnoszące się do dwóch możliwych duktów drogi Lwowsko-Stojanowskiej, to jest na Kulików i Kukizów, tak pod względem ekonomicznym jako też finansowym, „a wynik tych badań oraz wnioski co do przyszłego kierunku tej drogi, Sejmowi na przyszłą sesję „przedłożył.“

W wykonaniu tego polecenia Wydział krajowy przedkłada następujące sprawozdanie:

I.

Techniczne zbadanie tras, tak pomiędzy Lwowem a Kamionką strumiłową, jakoteż pomiędzy Kulikowem a Kamionką — w kierunkach oznaczonych na załączonym 1/. planie sytuacyjnym.

A. Trasa pomiędzy Lwowem a Kamionką strumiłową.

Wysoki Sejm w uchwale swej wskazał miejscowość Kukizów, po pod który prowadzi obecnie komunikacja przez błota w tym kierunku, jako punkt przez który przechodzić ma jeden z dwóch możliwych duktów drogi Lwowsko-Stojanowskiej.

Wydział krajowy zwrócił zatem przedewszystkiem uwagę na linię Kukizowską.

Linia ta wychodząc od drogi rządowej w Zbciskach prowadzi przez Malechów, Żydatycze, Podliski małe, Zapytów, koło Jaryczowa starego, Kukizów, Rudańce, Kłodno wielkie, Pieczychwosty, Czystynie, Nowy staw, przez kolonię Sapieżankę i przysiółek Krzywulanę do Kamionki.

Długość téj linii wynosząca 41 klm. 100 m. skróciłaby się o 2 klm. 400 m., gdyby trasa nie koło Jaryczowa starego, lecz w możliwie prostym kierunku, od Zapytowa do Kukizowa

prowadzoną była, jak to uwidoczni na planie sytuacyjnym linia poprowadzona od 13. kilometru i wpadająca do trasy pomiędzy 19-tym a 20-tym kilometrem trasy całej.

Skrócenie dalsze linii Kukizowskiej przez kierowanie trasy ze Zboisk nie na Podliski małe, lecz bezpośrednio na Kukizów, nie byłoby odpowiednie: przedstawiając znaczne trudności techniczne tak przy budowie jak i utrzymaniu drogi, w skutek bardzo ukośnego i w nieodpowiednim miejscu położonego kierunku przejścia błot Zapytowskich.

Trasa Kukizowska, która wskazuje ogólny kierunek jednego z dwóch duktów pomiędzy Lwowem a Kamionką strumiłową, oznaczonych w uchwale Wysokiego Sejmu, przedstawia jeszcze dwie możliwe odmiany, których zbadaniem technicznym zajął się również Wydział krajowy, chcąc z jednej strony uczynić zadość potrzebie prowadzenia trasy w możliwie prostym kierunku a to ze względu na znaczne koszty budowy i późniejszego utrzymania drogi, z drugiej zaś strony uzyskać podstawę do ścisłego ocenienia prośby interesowanych, którzy zapowiedzieli znaczne ofiary na rzecz kierunku dla nich najdogodniejszego.

Odmiany te są następujące:

a) ze Zboisk przez Malechów, Żydatycze, Podliski małe, koło miejscowości Obydra, koło Wisłobok, przez Remenów koło folwarku Bołszów przez Żółtańce, koło Kłodzianka, Nowego Stawu, przez kolonię Sapieżankę i przysiółek Krzywulanę do Kamionki;

b) ze Zboisk przez Laszki, Sroki, Prusy, Jaryczów nowy, Ceperów, Kłodno wielkie, Pieczychwosty, Czystynie, Nowy Staw przez kolonię Sapieżankę i przysiółek Krzywulanę do Kamionki.

Długość pierwszej odmiany czyli trasy Remenowskiej wynosi 36 klm. 183 m. — długość zaś odmiany drugiej czyli trasy Jaryczowskiej 45 klm. 340 m.

Z porównania tych dwóch tras z trasą Kukizowską okazuje się, że trasa Remenowska jest krótszą od trasy Kukizowskiej o 4 klm. 917 m., od trasy zaś Jaryczowskiej krótszą o 9 klm. 157 metrów.

Gdy nadto wedle obliczeń naszych koszt budowy drogi wynosi:

	w kierunku trasy Jaryczowskiej	488.000 zł.
	" " " Kukizowskiej	439.000 "
a względnie, przy skróceniu jej wyżej wzmiankowanem,		414.000 "
	w kierunku trasy Remenowskiej	392 000 "

przeto ze wszystkich tras powyższych, przedstawia się trasa Remenowska, jako najodpowiedniejsza trasa dla połączenia Lwowa z Kamionką strumiłową, przez błota w kierunku możliwie prostym.

B. Trasa pomiędzy Kulikowem a Kamionką strumiłową.

Po wykonaniu zarządzonych studyów technicznych okazało się, że trasa powyższa prowadzi z Kulikowa koło Mohylan, przez Artasów, Dzibułki, Dalnicz, osadę Tołmacz, przysiółek Krzywulanę do Kamionki w długości 25 klm. 414 m. i że koszt budowy tej linii wynosiłby wedle obliczeń naszych 292.000 zł. w. a.

C. Porównanie długości trasy Remenowskiej z linią jazdy ze Zboisk na Kulików do Kamionki strumiłowej.

Długość drogi rządowej ze Zboisk do Kulikowa wynosi 11 klm. 750 m. przeto długość linii jazdy ze Zboisk na Kulików do Kamionki wynosi 37 klm. 164 m. z czego wynika, że linia jazdy na Kulików dłuższą jest od trasy Remenowskiej tylko o 981 metrów.

Pomimo, że długość poziomego kierunku na Kulików tak mało przewyższa długość poziomą kierunku Remenowskiego, jednak bardzo znaczne spadki gościńca rządowego, pomiędzy Zboiskami a Kulikowem, utrudniłyby w odpowiedniej mierze komunikację na Kulików tak samo, jak gdyby droga w tym kierunku miała większą długość.

II.

Datki dobrowolne, ofiarowane na rzecz budowy drogi krajowej Lwowsko-Stojanowskiej.

W skutek przeprowadzonych pertraktacyj wniesione zostały następujące deklaracje na datki dobrowolne:

a) *Na rzecz kierunku możliwie prostego pomiędzy Zboiskami a Kamionką strumiłową a względnie na rzecz trasy Remenowskiej:*

1. Karol hr. Mier, właściciel dóbr Kamionka Strumiłowa złożył deklaracją na 30.000 zł. w. a. w gotowiźnie oraz na kamień do budowy drogi, znajdujący się na gruntach do dóbr Kamionki strumiłowej należących, z zastrzeżeniem poprzedniego porozumienia się z dzierżawcą tychże dóbr, co do sposobu eksploatacji tego kamienia.	
2. Karol hr. Mier tudzież L. Tenner i syn jako współwłaściciele młyna parowego w Kamionce strumiłowej ofiarowali	10.000 "
3. Joanna i Walery Waygartowie jako właściciele dóbr Podliskich małych i Stronia-tyna złożyli deklarację na ofiarę 1000 zł. w. a. w gotowiźnie i 100 zł. w materiale — razem	1.100 "
Ciż sami obowiązali się wystawić własnym kosztem domek mytniczy w Podliskich małych, gdyby w tychże dobrach przy drodze krajowej budować się mającej, myto pobierane być miało. Ta ofiara przedstawia wartość około 350 zł., lecz nie stosuje się do kosztów budowy drogi i jest tylko względną, gdyż nie wiadomo jak byłyby rozłożone stacje mytnicze w razie zbudowania drogi.	
4. Konwent OO. Dominikanów lwowskich, jako właściciel dóbr Żółtańce, ofiarował materiały drzewny i kamień w wartości	4.100 "
5. Kapituła metropolitalna obrządku łacińskiego we Lwowie ofiarowała w gotowiźnie	600 "
6. Magistrat miasta Lwowa z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Radę miejską, w gotowiźnie	1.000 "
7. Gmina Zboiska ofiarowała robociznę w wartości	327 "
8. Gmina Malechów	485 "
9. Gmina Żydaticze	470 "
10. Gmina Podliski małe	253 "
11. Gmina Wisłoboki	80 "
Razem	<u>48.215 zł.</u>

b) *Na rzecz trasy Jaryczowskiej:*

1. Kornel Krzczunowicz, jako właściciel Jaryczowa nowego, ofiarował w gotowiźnie	5.000 zł. — ct.
2. Zygmunt i August baronowie Romaszkanowie, jako właściciele Laszek murowanych i Srok przy Laszkach	2.000 " — "
3. Seweryn hr. Uruski właściciel dóbr Kłodno wielkie i Czystynie	2.000 " — "
4. Kapituła metropolitalna obrz. łac. jako właścicielka Pikułowic	1.500 " — "
5. Reprezentacja gminy Jaryczowa nowego	6.000 " — "
6. Mieszkańcy Jaryczowa nowego	2.724 " 50 "
7. Gmina Zboiska w robociznie	327 " — "
8. Gmina Laszki murowane w robociznie	850 " — "
Do przeniesienia	<u>20.401 " 50 "</u>

	Z przeniesienia	20.401 zł. 50 ct.
9. Gmina Sroki przy Laszkach w robociźnie	900	„ — „
10. Gmina Prusy	1.100	„ — „
11. Gmina Kamienopol	90	„ — „
12. Gmina Ceperów	500	„ — „
13. Edward i Wincenta Ubyszowie z Kamienopola ofiarowali materiał kamienny w wartości	204	„ — „
	Razem	23.195 zł. 50 ct.

Oprócz wyżej wyszczególnionych datków na rzecz budowy drogi krajowej ze Zboisk przez Jaryczów nowy do Kamionki ofiarowała Rada powiatowa Lwowska, która kierunek ten usilnie popiera, na rzecz tegoż sumę 10.000 zł. z warunkiem udzielenia powiatowi na ten cel pożyczki krajowej i opędzenia z tego datku, w miarę potrzeby, kosztów wywłaszczenia gruntów pod budowę drogi w tym kierunku. Zdaniem Rady powiatowej Lwowskiej, droga na Jaryczów przechodziłaby odwiecznym traktem, okopanym szerokimi po obu stronach rowami, tak że nie wiele gruntów wypadłoby wywłaszczyć i dla tego mniema rzeczona Rada powiatowa, iż koszt wywłaszczenia gruntów pod budowę drogi w kierunku na Jaryczów nowy będzie niewielki a przeto ofiara powiatu na rzecz trasy Jaryczowskiej istotnie wydatną.

Na podstawie badań poczynionych na gruncie, rzeczywiście kierunek drogi do Jaryczowa nowego prowadzi przeważnie drogą istniejącą, wszakże pomimo to: ze względu na uzupełnienia drogi do niezbędnej szerokości, oraz na jej nieodzowne sprostowanie, tudzież ze względu, że przed i za Ceperowem trasa musi iść gruntami będącymi własnością prywatną — potrzebna będzie kwota około 10.000 złr. na opędzenie kosztów wywłaszczenia, zatem powyższa ofiara powiatu Lwowskiego, który na mocy ustawy krajowej obowiązany jest kosztu te ponieść, nie ma żadnego praktycznego znaczenia dla funduszu krajowego.

c) *Na rzecz kierunku Kukizowskiego:*

1. Joanna i Walery Waygartowie (jak wyżej ad a—3)	1.100	zł.
2. Seweryn hr. Uruski (jak wyżej ad b—3)	2.000	„
3. Magistrat miasta Lwowa (jak wyżej ad a—6)	1.000	„
4. Kapituła metropolitalna obrz. łącz. we Lwowie	600	„
5. Gmina Zboiska (jak wyżej ad a—7 i b—7)	327	„
6. Gmina Malechów (jak wyżej ad a—8)	485	„
7. Gmina Żydaticze (jak wyżej ad a—9)	470	„
8. Gmina Podliski małe (jak wyżej ad a—10)	253	„
	Razem	6.235 zł.

d) *Ofiary, które w obec projektowanych tras ze względu na podane warunki, nie kwalifikują się do przyjęcia:*

1. Gmina Kamionka Strumiłowa ofiarowała	10.000	zł.
z warunkiem prowadzenia budowy drogi środkiem miasta, trasą przez gminę dokładnie oznaczoną, oraz opędzenia z funduszu krajowego ciężących na gminie w myśl §. 19. ustawy drogowej kosztów budowy i utrzymania ścieków potrzebnych. Przyjęcie tego warunku obciążałoby ewentualnie fundusz krajowy wydatkiem przenoszonym znacznie datek ofiarowany.		
2. Gmina izraelicka w Chołojowie	2.000	„
z warunkiem prowadzenia budowy środkiem tego miasteczka. Kierunek ten byłby jednak dłuższy i kosztowniejszy od kierunku proponowanego przez komitet budowy.		
	Do przeniesienia	12.000 „

	Z przeniesienia . . .	12.000 zł.
3. Gmina Dublany ofiarowała robociznę w wartości . . .		455 „
z warunkiem prowadzenia budowy przez jej terytoryum. Najbliższa jednak tej miejscowości trasa Remenowska nie dotyka Dublan, jakkolwiek na przestrzeni 2 klm. stanowi część drogi dojazdowej, wiodącej ze Lwowa a względnie ze Zboisk na Malechów do krajowych szkół rolniczych w Dublanach, w długości około 4 kilometrów.		
4. Gmina Kłodzianko w gotowiznie		100 „
w razie budowy drogi przez wieś samą. Atoli trasa Remenowska nie prowadzi przez Kłodzianko, lecz dotyka tej wsi przy jednym końcu w odległości około 40 m. od ostatniej chaty.		
	Razem . . .	12.555 zł.

e) *Na rzecz kierunku Kulikowskiego:*

1. Rada powiatowa Żółkiewska	1.000 zł.
2. Rada gminna Kulikowska	500 „
3. Rada gminna w Dzibułkach	200 „
Razem . . .	1.700 zł.

f) *Bez względu na kierunek pomiędzy Lwowem a Kamionką ofiarowali na rzecz budowy drogi krajowej, wiodącej od jednego punktu drogi rządowej Lwowsko-Tomaszowskiej przez Kamionkę do Stojanowa:*

1. Rada powiatowa Kamionecka 10% dodatku powiatowego do podatków bezpośrednich przez trzy lata opłacać się mającego, w łącznej okrągłej sumie . . .	27.400 zł.
2. Stanisław hr. Badeni, właściciel Radziechowa materiały drewniany, jaki tylko potrzebny będzie w obrębie gmin Chołojów-Radziechów — w razie zaś gdyby w lasach Chołojowskich i Radziechowskich nie było odpowiedniego materiału ofiarował w gotowiznie	1.000 „
3. Gmina Stojanów robociznę w wartości	824 „
Razem . . .	29.224 zł.

Oprócz powyższych ofiar, mających na celu ewentualną ulgę dla funduszu krajowego, wniesione zostały jeszcze deklaracje na odstąpienie gruntów potrzebnych pod budowę drogi, a mianowicie na rzecz:

kierunku Remenowskiego w wartości	3.850 zł.
„ Kukizowskiego „ „	2.000 „
Razem . . .	5.850 zł.

Ofiary te przypadłyby jednak na korzyść powiatów, obowiązanych do poniesienia kosztów wywłaszczenia.

Datki dobrowolne, prócz finansowej strony, wskazują oraz, zdaniem naszym, znaczenie ekonomiczne każdej trasy nie tylko dla bezpośrednio interesowanych, których większe lub mniejsze ofiary stanowią miarę ich interesu w budowie drogi, lecz także dla ogólnego obrotu, wyobrażającego interes kraju w tej budowie.

Stosunek wartości ofiar w pieniądzech, materiale i robociznie do kosztów budowy tras wyżej wyszczególnionych jest następujący:

przy trasie Remenowskiej	12,30 %
„ „ Jaryczowskiej	4,75 %
„ „ Kukizowskiej	1,42 %
„ „ Kulikowskiej	0,58 %

Trasa Remenowska zasługuje zatem i pod względem ofiarności stron bezpośrednio interesowanych na pierwszeństwo przed trasami Jaryczowską i Kukizowską, a współzawodniczyć z nią w ogóle może tylko trasa Kulikowska, która jakkolwiek wykazuje w powyższym szeregu najniższy stopień ofiarności stron bezpośrednio interesowanych, zaleca się jednak względną taniością kosztów budowy.

III.

Warunki ekonomiczne, odnoszące się do dwóch duktów drogi Lwowsko-Stojanowskiej, wiodących na Remenów i Kulików.

Podstawą do oznaczenia tych warunków jest z jednej strony ocenienie ogólnego ruchu komunikacyjnego linii Lwowsko-Stojanowskiej, odnośnie do dwóch tras powyższych, z drugiej zaś strony ocenienie siły produkcyjnej okolicy mającej korzystać bezpośrednio z jednego lub drugiego duktu pomiędzy Lwowem a Kamionką strumiłową.

Wielki ruch handlowy, który linii Lwowsko-Stojanowskiej nadaje znaczenie pierwszorzędnej komunikacji, odbywa się obecnie pomiędzy Lwowem a Kamionką nie na Kulików, lecz w kierunku na Podliski po pod Kukizów, a główną przeszkodą tej komunikacji są błota Zapytowskie, których w porze mokrej przebyć nie można. W razie więc zbudowania drogi bitej przecinającej te błota, przeszkoda dotychczasowa ustałaby zupełnie i ogólny ruch komunikacyjny odbywałby się w tym kierunku swobodnie przez rok cały.

Inne zupełnie znaczenie dla tego ruchu miałyby dukt Kulikowski, który składając się z drogi krajowej Kamionecko-Kulikowskiej i drogi rządowej pomiędzy Kulikowem a Zboiskami, względnie Lwowem, — zapewniłaby wprawdzie nieprzerwaną komunikację pomiędzy Kamionką a Lwowem, lecz komunikację tak uciążliwą z powodu znacznych spadków na drodze rządowej, iż z góry przewidzieć można, że droga ta dla ogólnego ruchu komunikacyjnego, na linii Lwowsko-Stojanowskiej, miałyby znaczenie tylko w razie niemożności przejazdu przez błota Zapytowskie t. j. przez, mniej więcej, sześć miesięcy w roku, — w porze zaś suchej odbywałby się wszelki transport produktów z Kamionki do Lwowa i odwrotnie — dotychczasową drogą gminną na Podliski, albowiem dukt ten byłby bez porównania dogodniejszy od duktu wprawdzie bitego, lecz wymagającego z powodu spadków znacznych na przestrzeni pomiędzy Zboiskami a Kulikowem większego zużycia siły pociągowej aniżeli na suchej i równej drodze gminnej.

Z tego się okazuje, że droga krajowa z Kamionki do Kulikowa miałyby tylko pomocnicze znaczenie dla ogólnego ruchu komunikacyjnego linii Lwowsko-Stojanowskiej, a nie przedstawiając tych korzyści dla produkcji i handlu, co droga wiodąca na Podliski i Remenów, pozabawiałaby zarazem skarb krajowy odpowiedniego dochodu z myta na tej drodze.

Co się tyczy siły produkcyjnej okolicy mającej korzystać bądź z duktu Kulikowskiego, bądź też z duktu Remenowskiego, pozwalamy sobie przytoczyć następujące daty statystyczne:

Z trasy Kulikowskiej korzystałyby — w obec gościńca rządowego, który zabezpiecza komunikację ze Lwowem — tylko w jednym kierunku t. j. ku Stojanowu, następujące miejscowości: Kulików, Mohylany, Artasów, Dzibułki, Tołmacz, Dalnicz, Krzywulanka, jako przecięte samą trasą, a nadto: Nahorce, Wola żółtaniecka, Żeldec i Batiatycze: jako należące do tego samego okręgu komunikacyjnego a to w skutek swego geograficznego położenia, oraz ze względu na rozkład miejscowych i okolicznych komunikacji istniejących.

Miejscowości rzeczzone mają 10.373 mieszkańców, posiadających 10.932 morgów gruntów ornych, 10.512 morgów łąk, 1.086 morgów pastwisk i 8.703 morgów lasów — ogółem 31.233 morgów gruntu.

Z trasy zaś Remenowskiej korzystałyby, lub mogły korzystać, w obu kierunkach t. j. ku Lwowu i Stojanowu, oprócz miejscowości przeciętych tą trasą, lub tuż obok niej położonych a mianowicie: Zboisk, Malechowa, Żydatycz, Podlisek małych, Obydry, Wisłobok, Remenowa, Bołszowa, Żółtaniec, Kłodzianka, Nowego stawu, Sapiężanki i Krzywulanki — następujące miejscowości i osady, znajdujące się w określonym powyższymi warunkami okręgu komunikacyjnym: Dublany, Zapytów, Kukizów, Jaryczów stary, Jaryczów nowy, Stroniatyn, Sulimów, Zwertów, Rudańce, Kłodno wielkie, Pieczychwosty, Czystynie, Derniów, Dalnicz i Batiatycze.

Liczba mieszkańców tych wszystkich miejscowości wynosi 21.317 osób, posiadających 28.949 morgów gruntów ornych, 18.199 morgów łąk, 3.070 morgów pastwisk, 11.051 morgów lasów — ogółem 61.269 morgów gruntu.

Daty powyższe wskazują, że pod względem siły produkcyjnej okolica mająca korzystać z trasy wiodącej na Remenów zasługuje na pierwszeństwo przed okolicą należącą do trasy Kulikowskiej.

Mimo ekonomicznej przewagi okolicy przeciętej trasą Remenowską, Izba handlowa i przemysłowa brodzka, która w piśmie swem z 6. stycznia r. b. oświadczyła się była za linią Kukizowską, cofnęła następnie swe zdanie, oświadczając się w piśmie z 16. marca r. b. za prowadzeniem budowy drogi z Kulikowa na Artasów do Kamionki z powodu, że droga ta jest krótszą.

Z innego stanowiska zapatruje się na tę kwestyę Izba handlowa i przemysłowa Lwowska, która w piśmie z 14. lutego b. r. oświadczyła się za budową drogi krajowej od drogi rządowej w Zboiskach z największem „o ile być może“ uwzględnieniem miasteczka Jaryczowa, a zdanie swe umotywowała tem, że okolica ta nie ma dotąd drogi bitej i pomimo bliskiego swego położenia od stolicy kraju, mianowicie na wiosnę i w jesieni, z powodu gruntu bagnistego, zupełnie jest odcięta od Lwowa, który znaczną część swych artykułów konsumcyjnych ztamtąd sprowadza.

Trasa Remenowska uwzględnia też istotnie o tyle „o ile to być może“ bez uszczerbku dla ogólnego ruchu komunikacyjnego — Jaryczów nowy i jego okolicę, — od miasteczka tego bowiem prowadzi do rzeczonyj trasy, w Podliskach małych, droga gminna wynosząca 10 kilometrów 422 m., mogąca być przeistoczona na dogodny dojazd bity, którego kosztu ze względu na mniejsze wymagania komunikacji drugorzędnej, nie byłyby tak znaczne a mogłyby znaleźć pokrycie w ofiarach dobrowolnych stron bezpośrednio interesowanych, które zapowiedziały datki na rzecz kierunku Jaryczowskiego, tudzież w funduszach powiatowych, przy pomocy subwencji krajowej, która w myśl §. 18. ustawy drogowej, mogłaby być ewentualnie udzieloną do budowy rzeczonyj drogi dojazdowej, mającej niezaprzeczoną ważność dla Jaryczowa i tegoż okolicy, posiadających liczne źródła produkcji i dostateczne warunki rozwoju ekonomicznego.

IV.

Porównanie trasy Remenowskiej z trasą Kulikowską pod względem finansowym.

A. Koszta budowy drogi ze Zboisk do Kamionki Strumiłowej w kierunku na Remenów:

1. Roboty ziemne	51.259 zł. 07 ct.
2. Dostawa kamienia	217.187 „ 86 „
3. Roboty pokładowe	35.459 „ 57 „
4. Roboty budowlane	40.304 „ 59 „
5. Wywłaszczenia	23.400 „ — „
6. Administracja i wydatki nieprzewidziane (około 7% ogólnej kwoty)	24.388 „ 91 „
Ogółem	392.000 zł. — ct.

Po odtrąceniu:

a) kosztów wywłaszczeń 23.400 zł. }	}	71.615 zł.
b) datków dobrowolnych 48.215 „ }		

przypada na fundusz krajowy 320.385 zł.

B. Koszta budowy drogi z Kulikowa do Kamionki strumiłowej :

1. Roboty ziemne	38.571 zł. 77 ct.
2. Dostawa kamienia	170.555 " 11 "
3. Roboty pokładowe	25.968 " 69 "
4. Roboty budowlane	20.864 " 57 "
5. Wywłaszczenia	16.700 " — "
6. Administracja i wydatki nieprzewidziane (około 7% ogólnej kwoty)	19.339 " 86 "
Ogółem	292.000 zł. — ct.

Po odtrąceniu :

a) kosztów wywłaszczeń 16.700 zł. }	}	18.400 zł. — ct.
b) datków dobrowolnych 1.700 " }		

przypada na fundusz krajowy 273.600 zł. — ct.

Z zestawienia wydatków przypadających na fundusz krajowy :

ad A. w sumie	320.385 zł. — ct.
ad B. " "	273.600 " — "

okazuje się, że budowa drogi w kierunku Remenowskim byłaby kosztowniejszą o 46.785 zł. — ct.

Zważywszy, że trasa Remenowska — będąca rektyfikacją linii Kukizowskiej, spowodowaną ogólnymi względami komunikacyjnymi oraz finansowymi — prowadzi przez okolicę zamożniejszą i ludniejszą niż trasa Kulikowska a pozbawioną nie tylko komunikacji stałej, lecz w czasie błot wiosennych i jesiennych, odciętą zupełnie od stolicy kraju, podczas gdy okolica przecięta trasą Kulikowską ma zabezpieczoną komunikację ze Lwowem, istniejącym gościńcem rządowym, —

zważywszy, że wielka ofiarność żądających budowy drogi ze Zboisk w kierunku możliwie prostym do Kamionki, również jak nieznaczny prawie udział w ofiarności ze strony tych, którzy domagają się budowy drogi z Kulikowa do Kamionki: jest nie tylko kwestyą finansową, t. j. zwiększenia lub zmniejszenia kosztów budowy drogi z funduszu krajowego ponieść się mających, lecz oraz ważną wskazówką, który z tych kierunków odpowiada bardziej potrzebom ekonomicznym, —

zważywszy, że tak dla ogólnego ruchu komunikacyjnego na linii Lwowsko-Stojanowskiej, jakoteż dla potrzeb miejscowej produkcji i handlu budowa drogi krajowej w kierunku Remenowskim ma większe znaczenie ekonomiczne, aniżeli linia Kulikowska, która służyłaby tylko przez kilka miesięcy w roku, jako droga objazdowa, w razie niemożności przebycia błot Zapytowskich, —

zważywszy, że droga wiodąca w kierunku Remenowskim mogłaby zapewnić skarbowi krajowemu dochód z myta znacznie większy, —

zważywszy, że linia jazdy ze Lwowa na Kulików do Kamionki, jakkolwiek w porównaniu z trasą Remenowską w kierunku poziomym tylko o 981 metrów dłuższa, jednak po uwzględnieniu jej spadków, pomiędzy Zboiskami a Kulikowem, przedstawiałaby długość znacznie większą, —

zważywszy, że przy transporcie produktów ładunek wozów na trasie Remenowskiej mógłby być większy, a przy bardzo znacznym ruchu na tej linii dochodzącym niekiedy do 1000 fnr dziennie, skrócenie jazdy i zwiększenie ładunku reprezentują znaczną oszczędność na kosztach przewozu, stanowiącą właśnie przeważną część tego zysku, który kraj cały oduosi z dróg kosztem swym utrzymywanych, —

zważywszy, że korzyści ekonomiczne, jakie okolica i kraj cały odniosłyby z budowy drogi w kierunku na Remenów, większe są od oszczędności w wydatkach na budowie drogi z Kulikowa do Kamionki, wynoszącej 46.785 zł., —

zważywszy dalej, że druga odmiana kierunku Kukizowskiego, idąca na Jaryczów nowy, przedstawia się o 9 klm. 157 metrów dłuższą od trasy Remenowskiej, a co do budowy kosztów

wniejszą o 128.520 zł. w. a. i że jakiegokolwiek byłoby znaczenie drogi bitej dla rzeczonyj miejscowości, miasteczko to liczące 2738 mieszkańców nie może przedstawiać tej ważności ekonomicznej dla ogólnego ruchu komunikacyjnego na linii Lwów-Stojanów, ażeby tak znaczną nadwyżkę kosztów budowy i przyszłej konserwacji można przyjąć na fundusz krajowy — udających się zaś drogą Lwowsko - Stojanowską w okolice powiatu Kamioneckiego i na Wołyń, tudzież jadących w odwrotnym kierunku, zmuszać po wieczne czasy do jazdy na Jaryczów i przedłużania swej drogi o tak znaczną przestrzeń — 9 klm. przeszło — a tem samem do marnowania czasu i nieprodukcyjnego zużywania siły roboczej, —

zważywszy, że jak linia jazdy na Kulików z powodu uciążliwych spadków, tak samo też trasa Jaryczowska z powodu swej długości służyłaby dla ogólnego ruchu komunikacyjnego tylko przez kilka miesięcy w roku, jako droga objazdowa, w czasie, kiedy przebycie błot Zapytowskich staje się niemożliwem — w porze zaś suchej odbywałyby się transport produktów z Kamionki do Lwowa i odwrotnie drogą gminną w dotychczasowym, bez porównania krótszym kierunku, po pod Kukizów, w skutek czego dochód z myta na drodze wiodącej na Jaryczów nowy okazałby się znacznie mniejszy, —

zważywszy, że Jaryczów nowy łączy się z trasą Remenowską w Podliskach małych drogą boczną, wynoszącą około $10\frac{1}{2}$ kilometrów, że zatem miasteczko rzeczony będzie mogło korzystać z drogi krajowej w tym kierunku zbudowanej i to, co do odległości ode Lwowa, w warunkach równie dogodnych jak w kierunku trasy Jaryczowskiej, —

zważywszy nakoniec, że — jak sama natura rzeczy wskazuje — interes lokalny jednej a nawet kilku miejscowości powinien być podporządkowany ogólnemu interesowi całego kraju —

Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Budowa drogi krajowej Lwowsko-Stojanowskiej ma być prowadzoną od drogi rządowej Lwowsko-Tomaszowskiej w Zboiskach przez Małachów, Podliski małe, Remenów, Żółtańce, Sapieżankę, Krzywulanę do Kamionki Strumiłowej.“

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

We Lwowie dnia 11. listopada 1879.

Marszałek krajowy:

Ludwik hr. Wodzicki w. r.





Członek Wydziału krajowego

Władysław hr. Badeni w. r.

Sprawozdawca.

Plan sytuacyjny

drogi krajowej od c.k. gósmiasta Łowoska Timaszowa
skiego do kamionki Strumiejskiej

-  z Kwikowa; długość trasy 25 Km 414 m /
ze Zboisk p. Podliski mate i Zoltauwa
(długość trasy 36 Km 183 m)
-  ze Zboisk koło Jaryczowa star. na
Kwikow
(długość trasy 41 Km 100 m)
-  Zboisk p. Jaryczowu nowy
(długość trasy 45 Km 340 m)
-  kamionotomny

