

Leg 274

Sprawozdanie

Komisji drogowej o petycyach Wydziałów powiatowych w Łańcucie i Jarosławiu, tudzież Towarzystwa przemysłu cukrowniczego w Przeworsku o podniesienie subwencji na budowę dróg Przeworsk-Markowa i Przeworsk-Bystrowice do wysokości 75 procent kosztów budowy.

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu dnia 6-go lutego 1896 powziął Wysoki Sejm uchwałę następującej treści: „Petycę Wydziałów powiatowych w Łańcucie i Jarosławiu L. 307 i 951 przekazuje się Wydziałowi krajowemu do zbadania i stosownie do wyniku tych badań udzielenia subwencji aż do wysokości 60 procent rzeczywistych kosztów budowy dróg Przeworsk-Markowa i Przeworsk-Bystrowice“.

Do powyższej uchwały Wysokiego Sejmu zastosował się Wydział krajowy i po zbadaniu sprawy przyznał rzeczywiście obu powiatom subwencyę w wysokości 60% kosztów budowy wyżej wymienionych dróg gminnych.

Drogi gminne Przeworsk-Markowa i Przeworsk-Bystrowice mają razem długości 27 kilometrów, z których 15.684 km. położonych jest w powiecie łańcuckim, a 11.600 km. w powiecie jarosławskim. Głównym celem budowy tych dróg było połączenie nowo powstałej cukrowni w Przeworsku z drogą powiatową z jednej strony z Łańcuta do Kańczugi. z drugiej strony z Kańczugi do Jarosławia prowadzącą i zabezpieczenie przez to tak fabryce cukru jak procudentom buraków stałej i łatwej komunikacji dla dostawy buraków do cukrowni.

Ponieważ rozpoczęcie budowy tych dróg przedstawiało się obu powiatom jako niecierpiące zwłoki, przeto nie czekając na wykończenie planów i kosztorysów całości projektowanych dróg, rozpoczęto budowę i sądzono o całości na podstawie kosztorysu dla części drogi sporządzonego, skutkiem czego oba powiaty żuździły się, iż koszta budowy nie będą tak znaczne jak się to później okazało. Dopiero po rozpoczęciu robót wykonane szczegółowe plany i kosztorysy dały obydwu powiatom rze-

czywisty obraz nakładów, jakie każdy z nich ponieść będzie musiał na wykonanie budowy projektowanych dróg.

Tak Wydział powiatowy Łańcucki jak i Jarosławski pragnąc budowę tych dróg ile możności przyspieszyć, uzyskały potrzebne na budowę fundusze przez eskontowanie w Banku krajowym promesy na 60-procentową subwencję krajową, z któregoż źródła uzyskał Wydział powiatowy w Łańcucie 62000 złr., zaś Wydział powiatowy w Jarosławiu 43000 złr.

Do końca roku 1897 wykonano w powiecie Łańcuckim budowę dróg na przestrzeni 12 kilometrów kosztem 98.860 złr., pozostaje zaś do zrobienia 3.500 km. kosztem 21.000 złr.; w powiecie Jarosławskim zbudowano w tym samym czasie 6 km. kosztem 55.000 złr., pozostaje zaś do budowy 5.500 km. kosztem 42000 złr. Wyżej wymieniony koszt budowy pokryty został z następujących źródeł: W powiecie Łańcuckim uzyskano z subwencji Wydziału krajowego 8.000 złr.
z eskontu promesy w Banku krajowym 62 000 „
z funduszków miejscowych 28 860 „
razem 98.860 złr.

W powiecie Jarosławskim:

z subwencji Wydziału krajowego 4.000 złr.
z eskontu promesy w Banku krajowym 43.000 „
z funduszków miejscowych 8.000 „
razem 55.000 złr.

Ponieważ okazało się, że drogi projektowane w powiecie Łańcuckim około 120.000 złr., a w powiecie jarosławskim około 97.000 złr. kosztować będą, przeto skutkiem tego także udział powiatów w kosztach budowy bardziej wzrośnie, niż to początkowo powiaty sądziły. I tak w powiecie łańcuckim przypadnie do pokrycia z funduszków miejscowych ogółem kwota 48.000 złr., a w powiecie jarosławskim 38.800 złr., nie wliczając do tego także bardzo znacznych kosztów eskontowania promesy na subwencję krajową w Banku krajowym. Znaczna różnica pomiędzy pierwotnie preliminowanymi a rzeczywistymi kosztami budowy powstała częścią z tego powodu, iż przed wniesieniem podania o subwencję i rozpoczęciem budowy nie wykonano szczegółowego planu i kosztorysu całej przestrzeni drogi, częścią zaś dlatego, iż kierownictwo budowy przyszło do przekonania, iż drogi te, mające służyć do przewozu transportów z burakami, a więc znacznych ciężarów, głównie w porze jesiennej, potrzebują być fundamentalnie zbudowane i mieć grubszy pokład piasku i szutru jak to zwykle ma miejsce.

Wyżej przytoczone okoliczności postawiły oba powiaty w trudnem i ciężkiem położeniu finansowem, z którego wyjście znaleźć mogą albo w zaniechaniu przynajmniej na pewien dłuższy okres czasu wykończenia budowy dróg na całej linii rozpoczętej, a częściowo tylko wykończonej, albo przez uzyskanie nadzwyczajnej pomocy ze strony Wysokiego Sejmu,

Celem uzyskania tej nadzwyczajnej pomocy wniosły Wydziały powiatowe w Łańcucie i Jarosławiu. każdy ze swej strony, równie jak i zarząd cukrowni przeworskiej, jako w budowie dróg najbardziej interesowany i w dobrowolnych datkach najwyższy udział biorący, jeszcze w roku 1896 petycję do Wysokiego Sejmu prosząc o podwyższenie przyznanej subwencji z 60 na 75 procent. Ponieważ petycja ta na

ostatniej sesji sejmowej załatwioną być nie mogła, przeto ponawiają ją w roku bieżącym.

Zadaniem komisji drogowej było zbadać: 1) O ile stan finansowy obydwóch powiatów usprawiedliwić może żądanie uzyskania tak wyjątkowo wysokiej subwencji. 2) O ile ważność dróg projektowanych tak dla lokalnych interesów obydwóch powiatów, jak i dla ogólniejszego interesu, usprawiedliwiłyby mogła postawienie Wysokiemu Sejmowi przez komisję przychylnego dla petycji wniosku. 3) Jaka kwota przydałaby do pokrycia z funduszu krajowego w razie uwzględnienia żądań petentów.

Co do pierwszego pytania, to komisja drogowa skonstatować musi, że tak powiat łańcucki jak i powiat jarosławski pobierały wprawdzie w ostatnich latach znaczne subwencje z funduszy krajowych na ustalenie i rozszerzenie sieci komunikacji w powiecie, to jednak i z własnych funduszy musiały na ten cel znaczne ponosić ofiary. Oprócz dróg, o których tu mowa, buduje się przy udziale funduszy krajowych w powiecie łańcuckim: droga Łañcut-Kañczuga 18·500 km., droga Urzeżowice-Krzeczowice 3·500 km.; w powiecie jarosławskim: droga Sieniawa-Majdan 15·500 km., droga Łazy-Nowa Grobla 22·800 km., droga Pruchnik-Kañczuga 5·500 km. i droga Węgierka-Krzyweza 7·800 km.

Subwencje drogowe wypłacone przez Wydział krajowy Wydziałowi powiatowemu w Łañcucie wynosiły w roku 1895 9000 złr., w r. 1896 9801 złr., w r. 1897 9860 złr., z której to kwoty przypada 12.512 złr. na drogi dopiero co wymienione, zaś 16.149 złr. na drogi, o które się w niniejszem sprawozdaniu rozchodzi; zaś powiatowi jarosławskiemu wypłacono subwencji w roku 1895 8.500 złr., w roku 1896 10.418 złr., a w r. 1897 8191 złr., z której to kwoty przypada 17.023 złr. na drogi powyżej wyszczególnione, zaś 10086 złr. na drogi petycją objęte. Odpowiednio do tego musiały Wydziały powiatowe łożyć z własnych funduszy na budowę dróg, czego dowodem budżeta drogowe, wykazujące w powiecie łańcuckim wydatki na ten cel w roku 1895 35.000 złr., w r. 1896 37.800 złr., a w r. 1897 36.700 złr., zaś w powiecie jarosławskim w roku 1895 25.295 złr., w r. 1896 26.151 złr., a w roku 1897 27.128 złr.

Tak znaczne wysiłki czynione w chwili obecnej dla zabezpieczenia pomyslnego rozwoju ekonomicznego powiatów na przyszłość, odbić się musiały chwilowo niekorzystnie na stanie finansowym obu powiatów. I tak suma długów obciążająca powiat łańcucki z końcem roku 1897 wynosi 44.324 złr., zaś powiat jarosławski 52.569 złr. nie licząc długów powstałych z eskontu promesy na subwencję drogową. Dodatki do podatków wynoszą w roku bieżącym w powiecie łańcuckim 36%, z czego 28% na cele drogowe, zaś w powiecie jarosławskim 26%, z czego 20% na cele drogowe. Pomimo znacznej wydatności centa wynoszącej w powiecie łańcuckim około 1600 złr., a w powiecie jarosławskim około 2350 złr., obydwie Wydziały powiatowe sądzą, że szczególnie w tych dla rolnictwa krytycznych czasach dodatki do podatków nie dadzą się wyżej podnieść. Komisja drogowa, dzielając to zapatrywanie w zupełności wyraża także przekonanie, że zaciąganie dalszych długów na wykończenie projektowanych dróg byłoby dla obydwu powiatów również niemożliwym.

Co do drugiego pytania to komisja sądzi, iż powstanie w punkcie centralnym dwóch powiatów wielkiej przemysłowej cukrowniczej, z której pomyslnym rozwojem związany jest także pomyslny rozwój rolniczy znacznej przestrzeni kraju usprawiedliwia zupełnie wysiłki obydwóch powiatów ustalenia i rozszerzenia dobrych komu-

nikacyj, bez których ani przemysł ani ściśle z nim związane interesa rolnicze tak większej jak i mniejszej własności pomyślnie rozwinąć się nie mogą.

Korzystna dla rolnictwa produkcya buraków rozwinąć się może o tyle tylko, o ile koszta dostawy buraków nie obciążą zbytnio ogólnych kosztów ich produkcji. Stąd wypływa ważność rolnicza stworzenia dobrych komunikacji do tego centrum, do którego dostawiane być mają materiały surowe, nie znoszące zbyt wysokich kosztów frachtowych i z którego na odwrót mają być rozwożone odpadki fabryczne.

W państwach, w których przemysł w wielkim stylu rozwinął się, zrozumiano dobrze, w jak wielkim stopniu jego rozwój przyczynia się do dobrobytu ogólnego i stanowi bogactwo i siłę państwową, starano się też wszelkie trudności i przeszkody tamujące jego rozwój usuwać, zapewniając mu pomyślne warunki bytu.

Nowo założona cukrownia w Przeworsku spotyka się tak jak każdy nowo powstały przemysł z niezliczonymi większemi i mniejszemi trudnościami, a jedną z nich jest brak dobrych komunikacji w obwodzie tego koła, którego centrum cukrownia stanowi. Na dowód jak dalece mieszkańcy tamtejszej okolicy odczuwają potrzebę budowy tych dróg, nadmienić wypada, że Zarząd cukrowni zobowiązał się do współudziału w kosztach budowy do wysokości 400 złr. od każdego kilometra dróg wyżej wspomnianą petycją objętych, a także inni interesenci bardzo znacznymi datkami przyczynić się zobowiązali i tak np. J. O. książę Lubomirski ofiarował po 350 złr. od każdego kilometra. Wobec powyższej przytoczonych okoliczności komisya sądzi, iż rozchodzi się tu o wyjątkowo ważną rzecz, która też i udzielenie wyjątkowo wysokiej subwencji w zupełności usprawiedliwia.

Co się tyczy trzeciego pytania to sprawa przedstawia się następująco: Ogólny koszt budowy dróg Przeworsk-Markowa i Przeworsk-Bystrowie obliczono na 216.860 złr., zatem przy 60 procentowej subwencji udział funduszu krajowego wynosić będzie 130.116 złr., zaś przy 75% subwencji wynosiłby 172.645 złr., czyli zwiększyłby się o kwotę 32.529 złr.

Ponieważ stosunkowo do całości robót wykonano dotąd mniej więcej dwie trzecie części, a pozostaje do zrobienia jedna trzecia część, przeto z powyższej nadwyżki 32.529 złr. przypadałoby 21686 złr. na roboty już wykonane, a 10.843 złr. na roboty dopiero wykonać się mające.

Jakkolwiek po zbadaniu całej sprawy, komisya przyszła do przekonania, iż dalsze przyście z pomocą powiatom łańcuckiemu i jarosławskiemu jest usprawiepliwione, to jednak nie może doradzać Wysokiemu Sejmowi całkowitego uwzględnienia życzeń petentów, a to najpierw dlatego, że zwiększenie wydatku na ten cel o kwotę 32.529 złr. zbyt obciążałoby krajowy fundusz drogowy, a powtóre dlatego, iż zwiększenie procentowej subwencji krajowej „pro praeterito“ dla dróg już wybudowanych, tak jak tego żądają petenci; uważa komisya za niewłaściwe i stanowiące niebezpieczny precedens na przyszłość. Natomiast komisya sądzi, że przyznienie w myśli życzenia petentów o 15% wyższej subwencji dla wykończenia rozpoczętej budowy brakujących jeszcze 9 kilometrów dróg, któreto podwyższenie subwencji zwiększy udział funduszu krajowego w budowie o kwotę 10,843 złr., jest uzasadnione i dlatego wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

I. Na wykończenie budowy dróg Przeworsk-Markowa i Przeworsk-Bystrowice na przestrzeni 9 kilometrów, z których 3·500 km. położonych jest w powiecie łańcuckim a 5·500 km. w powiecie jarosławskim podwyższa się przyznaną uchwałą z dnia 6. lutego 1896 subwencyą 60-procentową do wysokości 75 procent rzeczywistych kosztów budowy.

II. Poleca się Wydziałowi krajowemu, by w terminach, na jakie stan funduszu subwencyjnego pozwoli, subwencyę tę wypłacił.

III. Koszta eskontu promesy w Banku krajowym nie mają być liczone do kosztów budowy.

We Lwowie, dnia 10. lutego 1898.

Przewodniczący :

J. Męciński m. p.

Sprawozdawca :

Starzyński m. p.

