

## Sprawozdanie

Komisji drogowej o czynnościach Departamentu IV. za czas od 16. grudnia 1894. do dnia 30. listopada 1895.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 28. grudnia 1895. przekazał Wysoki Sejm Komisji drogowej do zbadania sprawozdanie Departamentu IV. za czas od 16. grudnia 1894. do 30. listopada 1895.

Wskutek powyższego polecenia. Komisya drogowa przedkłada następujące sprawozdanie:

*A. Z ustaw i uchwał Wysokiego Sejmu wymagających Najwyższą sankcyę otrzymamy takową:*

35	na pobór myta drogowego.
10	" " " mostowego.
7	" " " przewozowego.

Jedna zaś uchwała Sejmu, mianowicie udzielająca koncesyę na pobór opłat mylnicznych od przewozu przez Wisłę między Jezierzanami a Kopanką nie otrzymała Najwyższej sankcyi.

*B. Z ważniejszych uchwał sejmowych niewymagających Najwyższej sankcyi:*

**I.** Uchwała o przyjęciu do wiadomości sprawozdania Komisji drogowej za r. 1894, spowodowała następujące załatwienie życzeń i wezwań tejże Komisji:

*ad 1* Statystyka dróg krajowych, powiatowych i gminnych, co do uzupełnienia których Wydział krajowy odniósł się ponownie do wszystkich Wydziałów powiatowych nie została dotąd ukończoną.

Komisyja podnosząc ponownie doniosłość tych zestawień, nie wątpi iż zostaną one wykończone i wydrukowane w roku bieżącym.

*ad 2.* Częściowe koszta budowy dróg powiatowych i gminnych, tudzież subwencye tymże udzielone są umieszczone w tegorocznem sprawozdaniu.

*ad 3.* Co do intenzywniejszej pomocy dla dróg powiatowych i gminnych zasługujących na wyjątkowe uwzględnienie, Wydział krajowy wyraża zdanie, iż aby tę akcyę skutecznie rozwinąć i umożliwić budowę dróg powiatom znajdującym się w warunkach wyjątkowo niekorzystnych, należałoby (oprócz praktykowanych już subwencji krajowych ponad 50% kosztów budowy na podstawie specjalnych uchwał Wysokiego Sejmu) zabezpieczyć także konserwacyę zbudowanych dróg przez objęcie tychże pod zarząd Wydziału krajowego, przy stałym współdziałaniu funduszów miejscowych.

Z uwagi, iż utworzenie takiej nowej kategorii dróg niekrajowych, ale przez Wydział krajowy częściowo utrzymywanych, byłoby nader pożądanem dla usunięcia rażącej dziś różnicy w gęstości sieci drogowej w kraju.

z uwagi dalej, iż przeprowadzenie tej zasady wymagałoby znacznego podwyższenia dotacyi na subwencyonowanie budowy, jakoteż utworzenia nowej rubryki na konserwacyę takich dróg,

z uwagi nakoniec, iż sprawa ta zasadniczo może być załatwioną tylko w drodze ustawodawczej, a to ze względu na §. 18 ust. drog. komisya sądzi, iż należałoby aby Wydział krajowy poddał tę sprawę dokładnemu zbadaniu i opinię swoją umieszczyć w najbliższym swoim sprawozdaniu.

*ad 4.* Ulgi taryfowe na kolejach państwowych dla transportu materiałów do budowy i konserwacji dróg autonomicznych, dotąd przyznawane w bardzo szczupłych granicach, mogłyby (jeśli zostaną przyznawane w odpowiedniej mierze) stać się bardzo ważnym czynnikiem przy budowie i konserwacji dróg, szczególnie w okolicach nieoblityjących w kamień.

Komisya zatem wyraża życzenie, aby Wydział krajowy na podstawie uzyskanych mających rezultatów z prób dotychczasowych z jednej strony dążył do osiągnięcia u generalnej dyrekcji kolei państwowych przyznania ulg taryfowych w obszerniejszym zakresie, z drugiej zaś strony zachęcał resztę powiatów do korzystania z takowych.

*ad 5.* Staranie czynione przez Wydział krajowy tak u c. k. Namiestnictwa jakoteż u c. k. Ministerstwa spraw wewnętrznych celem uzyskania zasiłków ze Skarbu Państwa na budowę dróg wojskowych, oraz na zabezpieczenie przez c. k. Rząd kosztów konserwacji dróg zbudowanych na żądanie i pod dozorem c. k. Rządu, nie uzyskały dotąd pomyślnego skutku. Po zebraniu dat odnośnych w poszczególnych powiatach Wydział krajowy wznowi tę sprawę, której na słuszności oparte załatwienie jest bardzo pożądanem.

*ad 6.* Na odbudowanie drogi Pienińskiej zaasygnował Wydział krajowy na r. 1895 9 000 zł., która to kwota z dodatkiem 1 500 zł. od dzierżawcy zakładu zdrojowego w Szczawnicy ledwie wystarczyła na budowę 400 metrów tej nader kosztownej, a z przyczyny bezwzględniego sposobu prowadzenia wyrębów w lasach Biskupstwa preszowskiego na ciągle zniszczenia wystawionej drogi.

Komisya wyraża życzenie, by Wydział krajowy dolożył wszelkich starań, celem uzyskania od tegoż biskupstwa zobowiązań, umożliwiających trwale uregulowanie tej drogi.

*ad 7.* Materiały do reformy ustawy drogowej zebrał Wydział krajowy w obszernym memoryale.

Jakkolwiek sprawa ta jest przedmiotem oddzielnego sprawozdania, Komisya i na tem miejscu wyraża Wydziałowi krajowemu swe uznanie za skrupelne zebranie i umiejętnie a nader praktyczne zestawienie obfitych dat statystycznych i odpowiedzi wszystkich Rad powiatowych na kwestyonaryusz w tej sprawie przez Wydział krajowy rozestany.

*ad 8.* Omówiony w ustępie o drogach krajowych.

*ad 9.* W sprawie obasadzenia dróg drzewami Wydział krajowy wydał okólnik do wszystkich Wydziałów Rad powiatowych, zalecając zastosowanie istniejących przepisów. Komisya drogowa sądzi, iż to nie wystarczy; sprawa to wielkiej a dotąd ogólnie zapoznanej doniosłości, powinna znaleźć racjonalne i stanowcze załatwienie w przygotowawczych mającej reformie ustawy drogowej, a to w kierunku nie tylko obostrzenia ale i zasadniczej zmiany dotychczasowych postanowień.

**II.** Zmiany etatu technicznej służby drogowej nastąpiły stosownie do zeszlordzonej uchwały Wysokiego Sejmu.

**III.** Na budowę drogi Czehów-Jokóbkowice w powiecie Nowosandeckim wyasygnował Wydział krajowy kwotę stanowiącą 75% ogólnych kosztów budowy.

**IV.** Wyższej subwencji (ponad, postanowienia okólnika z r. 1882) na budowę dróg w powiecie Sokalskim odmówił Wydział krajowy z powodu braku rozporządzalnych funduszów.

**V.** Szereg spraw drogowych, co do których Wysoki Sejm powziął poszczególne uchwały, Wydział krajowy wykonał częścią stanowczem załatwieniem, częścią zaś wdrożył takowe.

**C.** Podobnie też postąpił Wydział krajowy z *petycjami*, które Wysoki Sejm uchwałę z dnia 9. lutego 1895. przekazał do załatwienia.

**D. Wezwania do c. k. Rządu.** Wydział krajowy uzyskał między innymi:

a) U c. k. Ministerstwa spraw wewnętrznych zarządzenie ukoniecznienia budowy żelaznego mostu na Sanie w Przemysłu już w r. 1895.

b) U c. k. Namiestnictwa wypłatę gminom powiatu Zbarazkiego wynagrodzenia za dawne roboty drogowe.

**E. Drogi krajowe.** 1) Jakkolwiek w r. 1895. drogi krajowe nie doznały — jak w poprzednich dwóch latach — zniszczenia z powodu klęsk elementarnych, to jednak



wyjątkowo wielkie zasy śnieżne spowodowały niezwykle wysoki na ich usunięcie wydatek, mianowicie w kwocie 18.000 zł.

2) W ramach szczegółowo w zeszłorocznym sprawozdaniu rozwiniętego programu, Wydział krajowy dążył i w ubiegłym roku do obniżenia kosztów utrzymania dróg krajowych, i jakkolwiek zarządzone ku temu środki są zupełnie racjonalne a skutek w latach późniejszych pewny, to wymagają one na razie dość znacznych inwestycji. Prawdopodobnie więc średni koszt utrzymania dróg krajowych, wynoszący w roku 1895. 222 zł. na kilometr, pozostanie jeszcze przez lat kilka niezmiennym.

3) Budowę ostatniej z dróg krajowych: Kańczuga-Dynów ukończono w roku 1895. Koszt ogólny budowy tej drogi, mierzącej 26.7 kilometrów, a obejmującej 83, częścią murowanych, częścią betonowych obiektów, wynosi 239.661 zł., z której to kwoty wypada 10.000 zł. na subwencję państwową, a 60.000 zł. na państwową pożyczkę bezprocentową.

4) Ukończono i rozpoczęto częściowe rekonstrukcje dróg krajowych: na rok 1896. preliminarzuje Wydział krajowy z ważniejszych w tej mierze robót: na budowę mostu na Dunajcu pod Zbyszycami (droga Zakliczyn-Sącz-Niedzica) . . . 40.000 zł. — ct.

b) Na częściowe wznowienie pokładu szutrowego na drogach:  
 Rohatyn-Tarnopol. Złoczów-Brzeżaury, Gorlice-Konieczna i Dublańskiej 20.000 „ — „  
 Razem . . . 60.000 zł. — ct.

5) Wydzierżawiono ponownie 106 stacyi mylniczych za czynsz łączny . . . 189.360 zł. — ct.  
 a gdy czynsz dotychczasowy wynosił . . . 171.501 „ — „  
 uzyskano zwwyżkę o . . . 17.859 zł. — ct.

Dochód ogólny z myt na drogach krajowych wynosił w roku 1893. . . 228.427 zł. 40 ct.  
 na rok 1895. wynosi zakontraktowany dochód z myt . . . 228.883 „ 34 „

Wybudowano 3 nowe domki mylnicze, naprawiono zaś i przebudowano 9.

Zaległości w dochodach mylniczych z końcem roku 1893. wynosiły 8.571 zł. 68 ct. Przeciw zawodnym dzierżawcom wdrożono kroki sądowe.

**F. Drogi powiatowe i gminne.** 1. Staranne i wyczerpujące opracowanie tego działu, uzupełnione licznymi a nader cennymi alegatami i wykazami, daje dowód, iż Departament IV. Wydziału krajowego zadość czyniąc kilkakrotnie wyrażonemu życzeniu Komisji drogowej starał się przedstawić wierny i dokładny obraz budowy dróg powiatowych i gminnych w kraju, a to od czasu rozpoczęcia tej budowy aż do chwili obecnej.

Z wszelkiem uznaniem też podnosi Komisya cennosc dostarczonych jej dat, umożliwiających porównanie nie tylko użycia na cele drogowe funduszy krajowych, powiatowych i prywatnych, ale i porównania osiągniętych rezultatów, t. j. gęstości dzisiejszej sieci drogowej, w pojedynczych częściach kraju. Obraz to nader pouczający, gdyż stwierdza dobitnie fakt (już od lat 3 podnoszony w sprawozdaniach Komisji drogowej) rażącej różnorodności, mającej swe źródło głównie w dwóch przyczynach — mianowicie:

a) uderzającej różnicy co do zamożności pojedynczych powiatów a tem samem wydatności nakładanych dodatków do podatków:

b) w okoliczności (niedostatecznie dotąd uwzględnianej) iż koszta budowy dróg, zależne przede wszystkim od ceny kamienia obejmują całą skalę, mianowicie od 1.000 do 10.000 zł. budowy 1 kilometra drogi, a w tym samym stosunku i konserwacji tejże.

Rezultat tych różnic jest więc ten, iż niektóre powiaty znajdujące się w warunkach korzystniejszych t. j. posiadające szuter rzeczny albo conajmniej odpowiednie kamieniołomy mogły w dotychczasowym okresie zbudować jeżeli nie wszystkie to jednak najgłówniejsze drogi komunikacyjne z trwałego materiału, podczas gdy powiaty pozbawione kamienia lub zmuszone opłacać takowy po cenach 5 a nawet 10 razy droższych musiały mimo wysiłków częstokroć przechodzących ich możność ekonomiczną, pozostać aż dotąd bez najważniejszych nawet duktów, niezbędnych dla przewozu ich częstokroć znacznych produkcyi.

Przytem należy także uwzględnić i tę okoliczność, iż przeważna część dróg krajowych przypada na powiaty kategorii pierwszej, a mała tylko ich część dostała się w udziale powiatom kategorii drugiej.

Podobnie jak w ubiegłych latach Komisya drogowa sądzi, iż możliwe złagodzenie i stopniowe zrównanie tych anormalnych stosunków powinno być główną dyrek-

tywą dla Wydziału krajowego przy udzielaniu subwencji na budowę dróg powiatowych i gminnych.

2. Przechodząc do szczegółów tego działu należy przytoczyć, iż w r. 1895:

a) Budowano w 60 powiatach 107 poszczególnych dróg a przeprowadzono wstępne rokowania co do dalszych 36 duktów;

b) W 40 wypadkach wypracowała krajowa służba drogowa częściowo projekta, zaś w 23 wypadkach odbyła się budowa pod kierunkiem technicznym tejże.

Ze załączonych do sprawozdania Departamentu IV, wykazów okazuje się, iż po koniec roku 1888 zbudowano dróg powiatowych i gminnych . . . . . 2.807 klm.

W sześcioleciu od 1889 do 1896 . . . . . 2.030 „

a to kosztem:

funduszy miejscowych . . . . . 3.516.488 zł.

subwencji państwowej . . . . . 648.589 „

subwencji krajowej . . . . . 1.394.790 „

a zatem łącznym kosztem . . . . . 5.559.867 zł.

Program budowy na najbliższe sześciolecie 1895 do 1900 obejmuje 3.230 klm. kosztem . . . . . 8.365.000 „

w przecięciu więc corocznie kosztem około . . . . . 1.395.000 „

a ponieważ preliminowane na ten cel środki miejscowe wynoszą . . . . . 647.000 „

więc do pokrycia subwencji Państwa i Kraju pozostaje . . . . . 748.000 „

z czego potrąciwszy dotację z funduszu krajowego *w dotychczasowej* wysokości . . . . . 350.000 „

okazuje się potrzeba uzyskania na ten cel roczną dotację ze Skarbu Państwa przez lat 6 co najmniej po . . . . . 350.000 „

Gdy się nadto zważy, iż programem powyższym nie jest objęta budowa dalszych 20.000 kilometrów ważniejszych dróg, które pozostaną jeszcze do budowy po roku 1900, okazuje się nieodzowna konieczność nakłonienia Wysokiego Rządu, by w znacznej wydatniejszej aniżeli dotąd mierze przyczynił się do kosztów budowy sieci drogowej w kraju naszym, która obok pierwszorzędnej ważności pod względem ekonomicznym, a zatem i odnośnie do siły podatkowej kraju, przedstawia nie mniej ważne, a pod względem bezpieczeństwa Państwa rozstrzygające znaczenie strategiczne.

Przejęty tem przekonaniem Wydział krajowy przedłożył Kołu polskiemu we Wiedniu obszerny i starannie zredagowany i alegowany Memoriał w sprawie wyjednania u Skarbu Państwa dodatkowego kredytu na budowę dróg (a to w pierwszym rzędzie w okolicach dotkniętych gorączką emigracyjną) tudzież w sprawie uzupełnienia sieci dróg rządowych w kraju.

Komisya drogowa sądzi, iż usiłowania te powinny być poparte rezolucją Wysokiego Sejmu.

3. Jakkolwiek budowa dróg powiatowych i gminnych, rozwija się coraz silnie. Wydział krajowy preliminuje na ten cel na rok 1896, tylko dotychczasową dotację w kwocie . . . . . 300.000 zł.

na subwencje zaś po nad normę 50% spowodowane poszczególnymi uchwałami Wysokiego Sejmu kwotę o 20.000 zł. wyższą niż

w roku zeszłym t. j. . . . . 70.000 „

ogółem więc . . . . . 370.000 zł.

4. Zakładowy fundusz pożyczkowy na drogi powiatowe i gminne wynosił po koniec roku 1893. . . . . 230.000 zł.

dotacya na rok 1894. . . . . 20.000 „

razem . . . . . 250.000 zł.

Po koniec roku 1893. udzielono Wydziałom powiatowym bezprocentowych pożyczek w kwocie . . . . . 399.550 zł.

W roku 1894. udzielono 16 powiatom . . . . . 78.300 „

razem 47 powiatom . . . . . 477.850 zł.

z czego spłacono . . . . . 228.161.05

pozostaje więc do zwrotu . . . . . 249.688 zł. 95 ct.

Bilans tego funduszu wykazuje przyrost o . . . . . 20.672 zł. 02 ct.

5. Miejscowe fundusze dróg gminnych wykazują w 61 powiatach (gdyż z 13-tu brak przedłożen) na utrzymanie 36.798.534 kilometrów dróg:



a) wartość prestacyi w robociznie od gmin i obszarów dworskich	1,095.422 zł. 81 ct.
b) wartość prestacyi w materiale drzewnym	85.332 „ 81 „
c) dotacje z powiatowych funduszków dróg gminnych	305.162 „ 69 „
d) dochody z mył	4 872 „ 91 „
e) dochody inne	14.073 „ 81 „
ogółem	<u>1,504.865 zł. 03 ct.</u>

Z końcem roku pozostała gotówka w kasach i wartość nie-  
odrobionych prestacyi . . . . . 127.514 „ 97 „  
wydano zatem rzeczywiście . . . . . 1.377.350 zł. 06 ct.

6. Zamknięcie rachunków powiatowych funduszków dróg gminnych za r. 1893.  
wykazuje w 68 powiatach:

Dochody w łącznej kwocie	1,030.203 zł. 94 ct.
wydatki	937 926 „ 56 „
pozostałość kasowa	<u>92.277 zł 38 ct.</u>

#### G. Dojazdy kolejowe:

Z projektowanych 12 dojazdów (w 10 powiatach) uzyskało 4 orzeczenie uznające potrzebę budowy tychże.

#### II. Inne ważniejsze sprawy:

1. Klasyfikacja dróg nie wiele postąpiła naprzód w roku ubiegłym, a to z powodu brakujących jeszcze dat z niektórych powiatów.

2. Datki dobrowolne na budowę dróg krajowych. Zaległość z końcem r. 1893. wraz z należyciścią bieżącą wynosiła	20.407 zł.
uiszczono w roku 1894.	3 660 „
pozostaje z końcem roku 1894.	<u>16 747 zł.</u>

3 Fundusz pro praeterito budowy dróg krajowych i powiatowych:

Należyciści czynne na 16 dróg w 11 powiatach	99.108 zł. 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ct.
zapasy kasowe	18.455 „ 36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „
razem	<u>117 563 zł. 53 ct.</u>
Należyciści bierne	118 612 „ 29 „
okazuje się więc niedobór	<u>1.018 zł. 76 ct.</u>

4. Ubezpieczenie robotników i drożników na drogach krajowych spowodowało wydatek w kwocie 443 zł. 93 ct.

5. Kontrola nad miastami pobierającemi kopytkowe.

Wydział krajowy w r. 1895. wezwał Wydziały powiatowe aby wyznaczyły specjalne Komisye, kontrolujące roboty drogowe w odnośnych miastach. Na podstawie sprawozdań tych Komisyj i inżynierów Wydziału krajowego, okazuje się iż gminy: Przemysł, Brody, Buczacz, Żółkiew i Stanisławów wykonują roboty drogowe w sposób zasługujący na uznanie.

Zadowolniająco przedstawiają się w tej mierze gminy Jarosław, Tarnopol i Tarnów. Do niezynienia niektórych wytknięć, dały powód gminy Rzeszów i Kołomyja.

Niezadowolniająco zaś przedstawia się czynność gmin Brzeżany i Nowy Sącz.

6) Na podstawie §. 18. noweli do ust. drogowej objęły powiaty — Brodzki, Jarosławski i Limanowski w 3 poszczególnych gminach zarząd dróg z powodu nieodpowiedniej administracyi.

7) Sprawy drogowe wytoczone przed Trybunałem administracyjnym znalazły następujące załatwienie.

1. Skarżący cofnął przed rozprawą.

1 Trybunał odrzucił przed rozprawą.

3 Trybunał odrzucił po przeprowadzeniu rozprawy

3 Trybunał rozstrzygnął na niekorzyść Wydziału krajowego.

4 pozostają dotąd nierozstrzygnięte.

8) C. k. Dyrekcya poczt i telegrafów uwiadomiła Wydział krajowy o utworzeniu w ciągu roku 1895. 39-ciu urzędów pocztowych.

9) Czynnności Banku krajowego i sprawy kolejowe są przedmiotem oddzielnych sprawozdań Departamentu IV.

10) Rok ubiegły -- podobnie jak poprzedni -- wykazuje znaczny przyrost czynności urzędowych Departamentu IV. którym tenże tak pod względem technicznym, jakoteż administracyjnym sprostał w sposób ze wszechmiar zasługujący na uznanie.

Na podstawie powyższych wywodów, Komisya drogowa wnosi :

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

I. Sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. Sejm przyjmuje do wiadomości.

II. Wzywa się c. k. Rząd by wyjednał stałą dotację ze Skarbu Państwa na subwencyonowanie budowy dróg powiatowych i gminnych w kraju, a to w tym co najmniej stosunku w jakim na ten cel przyczynia się fundusz krajowy.

III. Wzywa się c. k. Rząd aby jak najrychlej wziął pod rozwagę sprawę uzupełnienia sieci dróg rządowych w Galicyi i odpowiednie wnioski przedłożył Radzie Państwa do konstytucyjnego traktowania.

We Lwowie, dnia 22. stycznia 1896.

Przewodniczący :

**J. Męciński.**

Sprawozdawca :

**Sala.**