

# Sprawozdanie Wydziału krajowego

w przedmiocie budowy dróg uznanych za nagłe tudzież rekonstrukcyi istniejących dróg krajowych.

## Wysoki Sejmie!

Uchwałą powziętą na posiedzeniu z dnia 14. października 1871 roku uznał Wysoki Sejm następujące drogi za nagłe: to jest za takie, które przed wszystkimi innemi budowane być winny:

1. Zatorsko-Suską,
2. Szczucińsko-Taruowską,
3. Rzeszowsko-Nadbrzeziańską,
4. Drogę ze Szklar na Przeworsk, Sieniawę do Majdanu,
5. Lubycko-Sokalską w połączeniu z Krystynopolem,
6. Krystynopolsko-Dołhobyczowską,
7. Lwowsko-Stojanowską,
8. Brzeżańsko-Chodorowską,
9. Drogę z Krasnego do Buska,
10. Zborowsko-Załoziecką,
11. Smykowiecko-Kopeczyniecką,
12. Taruopolsko-Zbaraską,
13. Borszczowsko-Husiatyńską.

Stosownie do otrzymanego polecenia przedstawił Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi sprawozdaniem z dnia 6. listopada 1872 r. plany niemniej w przybliżeniu obliczone kosztorysy dróg pomienionych. Z kosztorysów tych okazało się, że budowa niektórych z powyższych dróg: mianowicie dróg wymienionych pod 1, 3, 5, 6, 7, będących właśnie najpotrzebniejszymi, równie jak ich utrzymanie, byłyby bardzo kosztowne dla braku przydatnego materiału kamiennego. Gdy z drugiej strony

nie można było w interesie kraju dopuścić, ażeby ogromne przestrzenie ziem żyznych i produkcyjnych, które drogami temi przecięte być miały, pozostały i nadal bez wszelkich środków komunikacyjnych: przeto postanowił Wysoki Sejm w zasadzie zastąpić rzeczzone drogi kolejami wicynalnymi, których koszta aczkolwiek większe przynajmniej w części mogłyby być wynagrodzone bieżącymi dochodami. Prócz powyższego względu przewodniczył tej myśli jeszcze i wzgląd na ówczesne stosunki targu pieniężnego, które upoważniały do nadziei, iż znajdą się przedsiębiorcy, którzy — przy mniej znacznym nawet zasiłku ze strony kraju — zechcą podjąć się budowy kolei żelaznych.

W załatwieniu odnośnego sprawozdania komisji drogowej powziął Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 5. grudnia 1872 r. następujące główne uchwały:

- I. Drogi wiodące 1) z Suchej do Zatora, 2) z Tarnowa do Szczucina, 3) ze Szklar do Przeworska, 4) z Rohatyna do Brzeżan, 5) z Krasnego do Buska, 6) ze Zborowa do Zajączec, 7) z Tarnopola do Zbaraża, 8) z Kopeczyniec do Smykowiec, 9) z Borszczowa do Jezierzan—uznaje się za krajowe.
- II. Na budowę kolei wicynalnych:
  - a) ze Stojanowa do Lwowa, b) z jednego z punktów kolei Lwowsko-Tomaszowskiej pomiędzy Żółkwią a Bełzem, lub też od jednego punktu kolei Karola Ludwika na Bełz, Sokal ku granicy Królestwa Polskiego, lub Wołynia. c) z Rzeszowa do Nadbrzezia. przyznaje się z funduszu krajowego po 100.000 zł. na milę, z tych 50.000 zł. jako subwencję bezwrotną 50.000 jako pożyczkę pięć-procentową, zwrotną.
- III. Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umów obowiązujących z przedsiębiorcami o budowę kolei wicynalnych na powyżej wymienionych przestrzeniach o ile obciążenie funduszu krajowego nie przeniesie sumy wskazanej, lub odsetków od tej sumy w stosunku 6%.

W związku z temi postanowieniami uchwalił Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 7. grudnia 1872 r. zaciągnięcie pożyczki krajowej w sumie wynoszącej w gotowości 5,200.000 zł. wa., przeznaczając z tejże:

- a) na budowę dróg krajowych 2,650.000 zł.,
- b) na rekonstrukcję istniejących dróg krajowych 1,250.000 zł.,
- c) na pożyczkę głodową 1,300.000 zł. wa.

Wiadome są Wysokiemu Sejmowi ze sprawozdań Wydziału krajowego losy pożyczki krajowej. Część jej przeznaczona na zapobieżenie niedostatkowi, zagrażającemu powiatom, została zaciągniętą, — zrealizowanie zaś sum przeznaczonych na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych uczynił Wysoki Sejm zawisłym od uwolnienia całej pożyczki od wszelkich opłat bezpośrednich i podatków.

Liczne i usilne zabiegi Wydziału krajowego, ażeby uwolnienie to uzyskać, nie odniosły dotąd żadnego skutku, a jakkolwiek sprawa dopiero na przyszłej sesji Rady Państwa ostatecznie zostanie załatwioną: dotychczasowy jej przebieg mianowicie zaś objawione w komisji budżetowej Rady Państwa zdanie J. E. pana Ministra skarbu i powzięta przez tę komisję uchwała: nie wiele rokuje nadziei, ażeby załatwienie to wypadło pomyślnie.

W obec takiego stanu rzeczy koniecznym jest postanowienie dalszego postępowania na wypadek, gdyby pożyczka krajowa od opłat skarbowych nie została uwolnioną.

Przedewszystkiem mniema Wydział krajowy, iż postępowanie to winno być dodatnie t. j., iż obmyśleć należy takie środki, któreby dały możliwość posunięcia naprzód sprawy tak żywej, jaką jest polepszenie i zwiększenie komunikacji w naszym kraju. Wymaga tego godność Wysokiego Sejmu, który w przeciągu ostatnich lat pięciu powziął w tej sprawie cały szereg uchwał dotąd niespełnionych, wymaga tego dobro kraju, — zwłaszcza, że doświadczenie ubiegłych lat pięciu znaczenia projektów uchwalonych nietylko nie zmniejszyło, lecz owszem dowodnie wykazało, iż projektowane drogi niezbędnie są potrzebne, że pozostawienie nadal bez żadnych komunikacji: części kraju do 100 mil kwadratowych przestrzeni obejmujących, coraz bardziej przyczynia się do ich zubożenia, że im na dłuższy

czas odkłada się budowę dróg w tych okolicach, tem koszta budowy coraz bardziej zwiększać się będą. Względę powyższe, jak również wzgląd na znaczny koszt pochodzący z utrzymywania—już czas dłuższy licznych — inżynierów przyjętych dla dróg uchwalonych a nie mających zajęcia odpowiedniego ich uzdolnieniu, wykluczają możliwość dalszej zwłoki i prą do powzięcia stanowczej decyzji.

Wnioski, które Wydział krajowy zamierza przedstawić Wysokiemu Sejmowi w tym przedmiocie tyczą się:

A. Budowy dróg ustawą z 12. lutego 1873 za krajowe uznanych tudzież rekonstrukcyi istniejących dróg krajowych.

B. Budowy dróg uznanych za nagłe, które zastąpione być miały kolejami wycyalnemi.

*Ad A.* Ustawa krajowa z 12. lutego 1873 r. obejmuje dziewięć dróg uznanych za krajowe wyżej przytoczoną uchwałą Wys. Sejmu z 5. grudnia 1872 r. i wynoszących razem 33 mil.

Budowa tych dróg kosztować będzie według obecnie sprostowanych obliczeń 2,224,000 zł. w. a. Wprawdzie preliniowano pierwotnie na ten cel większą sumę, lecz oszczędności uzyskiwane z cen kosztorysowych w ostatnich mianowicie latach, przy coraz wzrastającym uregulowaniu administracyi, wzmagającym się doświadczeniu, obeznaniu się władzy z podwładnymi organami technicznymi i coraz staranniejszym tychże doborze, uprawniają do uwzględnienia powyższej redukcji. Również wydatek preliniowany pierwotnie na rekonstrukcyę istniejących dróg krajowych zredukowanym być może do sumy 1,000,000 zł. w. a.

Przekazane Wydziałowi krajowemu roboty mogą być zatem wykonane za sumę 3,224,000 zł. w. a. Bez względu, czy suma ta będzie mogła być uzyskaną w drodze pożyczki krajowej lub nie: roboty powyższe powinny być rozpoczęte w roku przyszłym, na który to cel wypadaloby przeznaczyć w budżecie na 1875, tytułem nadzwyczajnego kredytu, odpowiednią kwotę. Najwłaściwszą miarą wysokości tego kredytu byłby wydatek roczny, który kraj musiałby ponieść, gdyby przyszła do skutku pożyczka krajowa, przeznaczona na cele drogowe.

Według planu amortyzacyi wynosi roczna rata, przeznaczona na opłacanie procentów i umorzenie kapitału całej pożyczki, w przeciągu lat 40, około 430,000 zł. Po odtrąceniu od tej sumy wydatku rocznego na umorzenie pożyczki głodowej, wynoszącego 106,000 zł. w. a., pozostaje wydatek 324,000 zł. w. a., potrzebny rocznie na amortyzacyę części pożyczki krajowej, przeznaczonej na cele drogowe.

Wysoki Sejm uchwalając zaciągnięcie pożyczki krajowej na budowę i rekonstrukcyę dróg krajowych: tem samem niejako uchwalili już wydatek roczny takiej sumy.

Przeznaczenie tego wydatku na rozpoczęcie robót drogowych byłoby zatem tylko bezpośredniem użyciem tej kwoty na budowę i rekonstrukcyę dróg krajowych, która w razie zaciągnięcia pożyczki krajowej pośrednio na ten cel służyć miała.

Proponując użycie jednorocznej anuitety na rozpoczęcie budowy i rekonstrukcyi dróg krajowych, sądzi Wydział krajowy, iż nie odstępuje od myśli, która przewodniczyła uchwale o zaciągnięciu pożyczki krajowej, sądzi zarazem, iż w razie nieprzyjścia do skutku pożyczki krajowej, środek ten dałby się również w latach następnych zastosować—i w przeciągu lat 10 możnaby zbudować wszystkie drogi ustawą krajową z d. 12. lutego 1873 r. objęte i zrekonstruować istniejące drogi krajowe, nie przekroczywszy wydatku rocznego, któryby w razie zaciągnięcia pożyczki opłacany być musiał przez lat 40.

Nadmienić przytem musi Wydział krajowy, iż proponowany przezeń nadzwyczajny wydatek na cele drogowe w roku 1875, nie pociągnie za sobą podwyższenia dodatku krajowego, albowiem

znajdzie zupełne pokrycie w zapasie kasowym: w gotowiźnie równie jak w zapasie niesprzedanych dotąd obligacyi pożyczki krajowej z 1873 r. niemniej w nadwyżce rat spłacanych przez powiaty na umorzenie pożyczek zaciągniętych.

*Ad B.* Odnośnie do uchwały Wysokiego Sejmu z 5. grudnia 1872 r. przygotował Wydział krajowy plany i kosztorysy kolei drugorzędnych na liniach wskazanych, z wyjątkiem linii Sokal-Waregż i Sokal-Stojanów, których projekta nie zostały jeszcze wykończone.

Koszta budowy kolei obliczone dokładnie przedstawiają się jak następuje:

a) ze Lwowa do Stojanowa, na przestrzeni 11 $\frac{1}{4}$ mil . . . . .	2,820.000 zł. w. a.
b) z Rawy Ruskiej do Sokala, na przestrzeni 7 mil 200 <sup>o</sup> . . . . .	1,739.857 „ „
c) z Rzeszowa do Nadbrzezia, na przestrzeni 9 mil 2500 <sup>o</sup> . . . . .	2,094.720 „ „

Koszta te obejmują także koszta wywłaszczenia gruntów, stałe lub czasowo zając się mających, które odpadną, jeżeli interesowane powiaty zobowiążą się do bezpłatnego odstąpienia gruntów, jak to już uczyniła reprezentacya powiatowa Sokalska.

Rokowania z przedsiębiorcami o budowę kolei drugorzędnych, na podstawach wytkniętych uchwałą Wysokiego Sejmu z 5. grudnia 1872 r., nie przyniosły dotąd żadnego rezultatu a w obec dzisiejszych stosunków ogólnych targu pieniężnego zdaje się nie ulegać wątpliwości, że budowa tych kolei jedynie na podstawie całkowitego a przynajmniej częściowego zagwarantowania przez kraj odsetków od kapitałów w przedsiębiorstwo to włożyć się mających, przeprowadzoną być może. Wydział krajowy nie będąc uprawnionym do traktowania na tej podstawie, nie mógł też uzyskać odpowiednich ofert.

Gdy atoli niektóre uchwały zapadłe podczas ostatniej sesyi Rady państwa w sprawie subwencyonowania kolei w innych prowincjach, upoważniają nas do przypuszczenia, że c. k. Rząd może byłby skłonny do wyjednanja znaczniejszej subwencyi z funduszków państwowych na budowę przynajmniej takich kolei drugorzędnych w Galicyi, których ważność pod względem strategicznym przez tenże c. k. Rząd uznana być musi: przeto mniema Wydział krajowy, iż wypadaloby w każdym razie intencye c. k. Rządu w tej mierze bliżej zbadać i w danym razie wznowić rokowania z przedsiębiorcami, nie kępując się żądami, z góry określonymi, warunkami. Ażeby jednak na razie rzecz ile możności ułatwić i uzyskać podstawę do dalszego działania, sądzi Wydział krajowy, iż należałoby najpierw przeprowadzić rokowania względem tej linii, która w interesie kraju jest najbardziej pożądaną i według zebranych na miejscu dat statystycznych co do możliwego ruchu przewozowego, stosunkowo największe rokuje nadzieje.

Taką linią jest linia Lwów-Stojanów, która oprócz ważności handlowej posiada także znaczenie strategiczne i z tego względu na uzyskanie pomocy rządowej do jej budowy przed innemi liczyćby powinna.

Wynik rokowań w obu kierunkach co do tej linii, wykazałby praktycznie, czy w ogóle będzie można przystąpić do budowy kolei drugorzędnych, czy też wypadnie powrócić do pierwotnej uchwały Wysokiego Sejmu i drogi z pomiędzy wszystkich niezaprzeczenie najpotrzebniejsze, które zastąpione być miały kolejami. uznać za krajowe: jeżeli nie w całej rozciągłości, to przynajmniej na tych przestrzeniach, które stosunkowo są jeszcze niezbędniejsze, a przytem mniej kosztowne, u. p. na przestrzeni: ze Lwowa do Kamionki Strumiłowej, z Głogowa do Niska i z Rawy Ruskiej do Sokala.

Z powodów wyżej wyłuszczonych uprasza Wydział krajowy, ażeby Wysoki Sejm raczył następujące powziąć uchwały:

- I. Na rozpoczęcie budowy dróg krajowych, objętych ustawą krajową z 12. lutego 1873. r. tudzież rekonstrukcyi istniejących dróg krajowych, przeznacza się do dyspozycyi Wydziału krajowego, na rok 1875, kredyt nadzwyczajny w sumie 324.000 zł. w. a.

- II. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd, ażeby na budowę kolei drugorzędnej: ze Lwowa do Stojanowa, mającej obok handlowego także strategiczne znaczenie, wyjednał z funduszków państwowych subwencyę w wysokości 150.000 zł. na jedną milę.
- III. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby w razie, gdyby c. k. Rząd okazał się skłonny do udzielenia subwencyi na budowę kolei drugorzędnej ze Lwowa do Stojanowa, przystąpił do rokowań z przedsiębiorcami względem budowy tejże kolei, nie krępując się w tej mierze warunkami, określonymi uchwałą sejmową z 5. grudnia 1872 r. i ażeby z rokowań tych na najbliższej sesyi sejmowej zdał sprawę, przedstawiając zarazem odpowiednie wnioski.

### **Z Rady Wydziału krajowego.**

We Lwowie dnia 27. września 1874.

Marszałek krajowy:

**Leon książę Sapieha w. r.**

Członek Wydziału krajowego:

**Władysław hr. Badeni w. r.**

