

## Sprawozdanie Komisji budżetowej

o wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie dróg uznanych za nagłe, tudzież rekonstrukcyi dróg krajowych i o wnioskach posłów Apolinarego Jaworskiego i Stanisława Polanowskiego co do kolei żelaznych drugorzędnych.

### Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu z d. 5. Grudnia 1872 r. uznane zostały

I. drogi wiodące:

1. ze Suchej do Żatora, 2. z Tarnowa do Szczucina, 3. ze Szklar do Przeworska, 4. z Rohatyna do Brzeżan, 5. z Krasnego do Buska, 6. ze Zborowa do Załoziec, 7. z Tarnopola do Zbaraża, 8. z Kepeczyniec do Smykowiec i 9. z Borszczowa do Jezierzan za krajowe; oraz

II. wyznaczono na budowę kolei drugorzędnych, czyli tak zwanych wicynalnych:

1. ze Stojanowa do Lwowa, 2. z jednego z punktów kolei lwowsko-tomaszowskiej pomiędzy Żółkwią a Bełzem, lub też od stosownego punktu kolei Karola Ludwika na Bełz, Sokal ku granicy Królestwa Polskiego lub Wołynia, 3. z Rzeszowa do Nadbrzezia

z funduszu krajowego po 100.000 zł. na milę, a w szczególności po 50.000 zł. na subwencye bezzwrotne, a po 50.000 zł. na pożyczki pięcioprocentowe na ten cel udzielać się mające; i

III. upoważniono Wydział krajowy do zawarcia z przedsiębiorcami umów obowiązujących o budowę kolei wicynalnych na powyżej wymienionych przestrzeniach, o ile obciążenie funduszu krajowego nie przekroczy powyżej oznaczonej sumy, lub odsetków od tej sumy w stosunku 6 $\frac{1}{2}$ ‰.

W związku z temi postanowieniami uchwalił Wysoki Sejm na posiedzeniu z d. 7. Grudnia 1872 r. Zaciągnięcie pożyczki krajowej w sumie mającej wynosić w gotowiźnie 5,200.000 zł. i przeznaczyć z niej

a) na budowę dróg krajowych . . . . .	2.650.000 zł.
b) na rekonstrukcyę już istniejących dróg krajowych . . . . .	1,250.000 zł.
c) na pożyczkę głodową . . . . .	1.300.000 zł.
Razem . . . . .	<u>5.200.000 zł.</u>

Część powyższej pożyczki, przeznaczona na zapobieżenie niedostatkowi została zaciągnięta, zrealizowanie zaś sum przeznaczonych na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych uczynił Wysoki Sejm zawisłem od przyzwolenia władz centralnych tak wykonawczych jakoteż ustawodawczych, aby cała ta pożyczka uwolniona była od wszelkich podatków i opłat bezpośrednich.

Zabiegi podjęte w celu, aby to uwolnienie uzyskać, nie odniosły dotąd stanowczego skutku, a ostateczny ich rezultat jest na wszelki wypadek niepewny. Ponieważ atoli wynika ztąd zwłoka, okazuje się tak pod względem ekonomii kraju — jakoteż pod względem administracyjnym w wysokim stopniu szkodliwą, postanowił Wydział krajowy spowodować Wysoki Sejm do uchwał, któreby tej niepewności położyły tamę, a rzecz w dodatnim kierunku naprzód mogły posunąć.

Zbadawszy powyżej skreślony stan rzeczy, jakoteż względna donosność możebnych tutaj do osiągnięcia zamierzonego celu środków, doszedł nareszcie do następujących wniosków:

A. Budowa uzanych stosownie do powołanej poprzednio uchwały sejmowej z d. 5. Grudnia 1872 r. w ustawie z d. 12. Lutego 1873 r. za krajowe dziewięciu dróg miałyby według sprostowanych obliczeń wynosić tylko		2,224.000 zł.
t. j. w porównaniu z pierwotnie na ten cel przeznaczoną sumę w kwocie	2.650.000 zł.	
	mniej o	426.000 zł.
czyli w ogrąglej liczbie po		70.000 zł.
zamiast po		80.000 zł.
na milę jakto pierwotnie przypuszczano.		

Również wydatek preliminarowej pierwotnie na rekonstrukcję istniejących dróg krajowych w kwocie	1,250.000 zł.
zdanem Wydziału krajowego zredukowany być może do sumy	1,000.000 zł.
tak iż przekazane mu uchwałą sejmową z d. 7. Grudnia 1872 r. roboty wykonane być mogą za sumę	3,224.000 zł.

Według planu amortyzacji wynosiłaby roczna rata, przeznaczona na opłacenie procentów i umorzenie kapitału całej pożyczki w przeciągu lat 40 około	430.000 zł.
---	-------------

Po odtrąceniu od tej sumy rocznego wydatku na umorzenie pożyczki głódowej w kwocie	106.000 zł.
pozostawałby wydatek w kwocie	324.000 zł.
potrzebny rocznie na amortyzację tej części pożyczki krajowej, którą na cele drogowe przeznaczono.	

Z uwagi, iż Wysoki Sejm, uchwalając zaciągnięcie pożyczki krajowej uchwalił niejako na cele drogowe powyższy wydatek na lat 40 w kwocie po 324.000 zł.

Wydział krajowy wnosi, aby mu już teraz tej kwoty wolno było użyć na rozpoczęcie budowy i rekonstrukcji dróg krajowych, i aby ją w tym celu na budżecie krajowym w odpowiedniej rubryce umieszczono. Nadmieniam przytem, że proponowany przezeń nadzwyczajny wydatek nie pociągnie za sobą na rok 1875 podwyższenia dodatku krajowego, albowiem znajdzie zupełne pokrycie w zapasie kasowym w gotowiznie, równie jak w zapasie niesprzedanych dotąd obligacji pożyczki krajowej z 1873 r., niemniej w nadwyżce rat spłaconych przez powiaty na umorzenie pożyczek zaciągniętych.

B. Rokowania z przedsiębiorcami o budowę kolei drugorzędnych (wicyalnych), na podstawach przez Wysoki Sejm dotkniętych, nie przyniosły dotąd żadnego rezultatu. Wobec dzisiejszych stosunków powszechnego targu pieniężnego zdaniem Wydziału krajowego 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.

Gdy nadto niektóre podczas ostatniej sesji Rady Państwa w sprawie subwencjonowania kolei w innych prowincjach zapadłe uchwały zdają się upoważniać do przypuszczenia, że c. k. Rząd byłby może skłonny do wyjednania znaczniejszej subwencji z funduszków państwowych przynajmniej



takich kolei drugorzędnych w Galicyi, których ważność pod względem strategicznym zostanie uznana: przeto mniema Wydział krajowy, iż wypadłoby w każdym razie zbadać żywione przez c. k. Rząd w tej mierze intencye, w danym razie wznowić z przedsiębiorcami rokowania nie krępując się żadnymi z góry określonymi warunkami.

Powyższe wnioski Wydziału krajowego, przekazane komisji budżetowej, były w jej łonie przedmiotem przedłuższych, a razem wszechstronnie wyczerpujących obrad, których wynik da się streścić w następujących uwagach.

*Ad A.* Jedynem zadaniem komisji budżetowej było, obmyśleć środki finansowe do wykonania uchwał Wysokiego Sejmu potrzebne.

Zaprojektowaną we wspomnianej uchwale sieć dróg krajowych należałoby uzupełnić jeszcze drogą z Rzeszowa do Nadbrzezia. Potrzebę drogi krajowej w tej okolicy uznał Wysoki Sejm już w 1871 r. umieszczając ją pomiędzy temi, które przedwszystkiem innemi winny być budowane, jako też w r. 1872, gdy wyraził życzenie, aby na tej przestrzeni budowana była kolej żelazna drugorzędna (wicyualna).

W skutek uchwały w tym duchu wydanej, wyjęta została wspomniana linia z sieci dróg krajowych, a przeniesiona do rzędu kosztu kraju budować się mających kolei żelaznych drugorzędnych.

Zpetycyi atoli, podanej obecnie od Wydziału powiatowego w Nisku, okazuje się, że ta uchwała polegała w znacznej części na mylonych przypuszczeniach, że w owej okolicy brak potrzebnego do budowy zwyczajnej drogi komunikacyjnej krajowej materiału i brak taniego robotnika. Ponieważ nadto budowa takiej drogi więcej odpowiada życzeniom rzeczonoego powiatu, aniżeli budowa kolei żelaznej, przeto uznała komisya budżetowa za słuszne, przychylić się do prośby tamecznego Wydziału powiatowego i prosić Wysokiej Izby, iżby osobną ustawą raczyła na nowo wcielić pomienioną linię do rzędu dróg krajowych budować się mających, zwłaszcza że taka zmiana pociągnęłaby za sobą znaczne zaoszczędzenia w wydatkach ze skarbu krajowego na środki komunikacyjne w ogóle.

Wydział powiatowy w Nisku ma w swej petycyi na oku drogę z Rzeszowa na Sokołów i Nisko do Nadbrzezia. tak jak ją uchwalił Wysoki Sejm w 1871 r. Chociaż za tą linią przemawiają także niektóre względy techniczne, wszelako komisya budżetowa nie mogła przeoczyć, że m tamtej stronie już istnieje droga powiatowa z Rzeszowa do Głogowa, która przyjęta na skarb kraju, zmniejszyłaby kosztu wybudowania całej drogi o tyle, że pozostałaby tylko potrzeba wykończenia komunikacyi z Głogowa na Nisko aż do Nadbrzezia.

Wrazie gdyby Wysoka Izba przyjęła powyższą propozycję komisji, długość dróg krajowych teraz budować się mających, wynosiłaby 42—43 mil, gdyż mniej więcej 9—10 mil wynosi linia z Rzeszowa do Nadbrzezia;

Komisya nie mogła uznać iżby środki przez Wydział krajowy na ten cel podane były wystarczające. Przyjmując bowiem za podstawę obliczenie Wydziału krajowego, że kosztu budowy jednej mili drogi wynosić będą w przecięciu . . . . . 70.000 zł.

to zażądana na ten cel na rok 1875 nadzwyczajna kwota . . . . . 324.000 zł.

nie wystarczyłaby nawet na budowę pięciu mil dróg nowych, a rezultat okazałby się jeszcze mniej korzystnym, gdyby z tej sumy, jak należy, pewną kwotę, np. 100.000 zł., odtrącono na niewykonaną rekonstrukcję dróg istniejących. W takim razie uzyskanoby za rok ledwie 3 mile; postępując zaś tym torem dalej, ledwie po 15 latach kraj ujrzałby się w posiadaniu dróg przez Wysoki Sejm za potrzebne uznanych.

Aby zaradzić tym niedogodnościom, możebne jest tylko dwojakie wyjście. Jednem jest bezzwłoczne zaciągnięcie pożyczki, drugim podniesienie przeznaczonej na ten cel pozycyi wydatków w budżecie do odpowiedniej wysokości.

Mysł bezzwłocznego przystąpienia do zrealizowania uchwalonej w r. 1872 pożyczki okazała się pod wielu względami mniej właściwą. Krok taki przesądzałby naprzód na niekorzyść kraju uchwałę Rady Państwa co do uwolnienia rzeczonej pożyczki od bezpośrednich opłat i podatków, byłby bowiem niejako przedwczesnem zrzeczeniem się ułatwień, bez których pożyczka stałaby się dla kraju zbyt dotkliwym ciężarem, nie zapewniająca mu nawet odpowiednich korzyści. Ponieważ koszt drogi krajowej z Rzeszowa do Nadbrzezia obliczone po 80.000 zł. na milę wynosiłyby mniej więcej do 800.000 zł. po wcieleniu jej w poczet zwyczajnych dróg komunikacyjnych krajowych, pożyczka musiałaby być zaciągniętą na budowę dróg krajowych w kwocie . . . . . 3.000.000 zł. na rekonstrukcyę istniejących „ . . . . . 1.000.000 „

---

Razem w kwocie . . . 4.000.000 zł.

Dodawszy do tej sumy kosztu zaciągnięcia pożyczki po 15% nominalna jej suma sięgać by musiała do 4.600.000 i wyżej. Annuitety na amortyzacyę tej sumy w 40 latach dokonać się mającą, liczone po 7 1/2 %, wynosiłyby po 345.000 zł., a łącznie z podatkiem od kuponu, gdyby nas c. k. Rząd od niego nie zwolnił, do 368.000 zł. rocznie. Byłyby zatem na długi szereg lat a prawie przez pół wieku tak znaczne sumy wyjęte z pod dyspozycji kraju na możebne inne cele produkcyjne; a ciążąca na kraju konieczność ich spłaty utrudniałaby albo uniemożliwiała inne, może ważniejsze i naglejsze finansowe operacye, gdyby się w skutek nadzwyczajnych wypadków albo ze względu na wymagania ekonomicznego lub moralnego postępu, nieodbita ich okazała potrzeba.

Zdawało się komisyi, że za cenę 42 — 43 mil dróg krajowych, w danych niekorzystnych warunkach kraj nie powinien się ubezwładniać tak uciążliwą pożyczką, lecz owszem przystępując teraz do ich budowania, czerpać środki do tego z bieżącego budżetu. Podwyższając w budżecie krajowym pozycyą na ten cel przeznaczoną do wysokości rocznych . . . . . 500.000 zł. już w przeciągu lat ośmiu uzyskalibyśmy sumę . . . . . 4.000.000 „, któraby nawet z naddatkiem pokryła kosztu zamierzonej budowy. Wprawdzie pozycya ta przewyższałaby annuitety pożyczki rocznie o . . . . . 132.000 zł., wszelako przyjęto na budżet przez ośm lat, po ich upływie, a zatem w pięć razy krótszym przeciągu dałaby krajowi możność rozporządzić takąż sumą wedle upodobania.

Komisyja budżetowa proponuje w skutku powyższych uwag Wys. Izbie wyłuszczonej właśnie sposób pokrycia kosztów budowy i rekonstrukcyi dróg krajowych. Ponieważ Wydział krajowy zapewnił, że wydatek do . . . . . 324.000 zł. znalazłby w obecnych zapasach kasowych i w sprzedaży obligacyi pożyczki głodowej na rok następny pokrycie, chodziłoby w roku następnym jedynie o zastąpienie sumy . . . 180.000 „, coby pociągnęło za sobą podwyższenie dodatku krajowego o 3 centy od złotego.

Komisyja nie sądzi, iżby było zgodne z interesem kraju i jego funduszu, rozpoczynać budowę dróg na wszystkich punktach od razu. Owszem winne one być jej zdaniem w pewnym porządku jedne po drugich budowane, aby tym sposobem przynajmniej pewne okolice w jak najkrótszym czasie zaopatrzone być mogły w potrzebne komunikacye. W oznaczeniu tego porządku rozstrzygać winien przede wszystkim wzgląd na położenie okolicy i wynikająca ztąd stosunkowo większa potrzeba wciągnięcia jej do sieci komunikacyi krajowych. Co w zasadzie należałoby pozostawić uznaniu Wydziału krajowego, jako naszej władzy wykonawczej, z tą jednak uwagą, że się będzie kierował w swych postanowieniach oraz względami na gotowość rzeczonych okolic i powiatów do niesienia ofiar na rzecz dróg w ich obrębie powstać mających. Niesioną bowiem w ten sposób funduszowi krajowemu pomoc zmniejszyłaby znacznie kosztu z jego zasobów opędzane i przyspieszyłaby dokonanie tak ważnego dla kraju dzieła.



*Ad B.* Po wyłączeniu linii rzeszowsko-nadbrzeziańskiej z sieci kolei żelaznych drugorzędnych, w naszym kraju na teraz budować się mających, pozostałyby jeszcze dwie linie w uchwale Wysokiego Sejmu z dnia 5. Grudnia 1872 r. wymienione, na któreby uwaga kraju zwrócona być miała.

Jak odmienne, a po części wręcz sobie przeciwne zdania co do biegu tych linii panują, przekonywają już wnioski, w Wysokiej Izbie przez posłów Apolinarego Jaworskiego i Stanisława Polanowskiego w tej sprawie do łaski marszałkowskiej złożone. Gdy pierwszy z nich zgodnie z powołaną uchwałą sejmową domaga się budowy kolei żelaznej ze Lwowa do Stojanowa, drugi owszem sądzi, że linia z Przemyśla na Rawę i Bełz do Stojanowa byłaby stosowniejsza i korzystniejsza. Podobne różnice zdań co do tego przedmiotu objawiały się w łonie samejże komisji. Zgadzano się tylko na jedno, że północno-wschodnia część naszej prowincji winna być przecięta nowymi komunikacjami, jeżeli plody jego zbliżyć się mają do powszechnego targu i przyczynić się tym sposobem do wzmocnienia sił naszych ekonomicznych.

W dyskusji nad kwestyą, jakie z projektowanych linii należałoby uznać za najkorzystniejsze, zaważyła jednak na szali okoliczność, która jeszcze nie wpływała na postanowienia Wysokiej Izby gdy zapadła uchwała z dnia 5. Grudnia 1872 r. Nietylko bowiem Wydział krajowy ale równie wyż wymienieni wnioskodawcy posłowie Jaworski i Polanowski liczą na skłonność c. k. Rządu do subwencyonowania kolei pomienionych, gdyby ich ważność pod względem strategicznym została uznana.

Komisja budżetowa sądzi, że należałoby nam udać się do c. k. Rządu z wezwaniem, aby wyjednał na drodze konstytucyjnej dla kolei żelaznych drugorzędnych w północno-wschodniej części naszej prowincji budować się mających subwencję przynajmniej po 150.000 na milę. W takim razie jednak nie podobna by była, odmówić mu wpływu na oznaczenie linii, dla którychby ta subwencja była przeznaczona. Komisja budżetowa uznała przeto za stosowne zamknąć się w ogólniku wyrażając życzenie aby w mowie będące drugorzędne koleje zbudowane były w trójkącie między granicą polsko-rosyjską a kolejami lwowsko-brodzkiej i lwowsko-tomaszowskiej. Na przypadek gdyby c. k. Rząd okazał się skłonny do udzielenia subwencji na budowę tych kolei, należałoby upoważnić Wydział krajowy, aby przystąpił do rokowań z przedsiębiorcami względem wykonania, nie krępując się w tej mierze warunkami zawartymi w uchwale sejmowej z d. 5. Grudnia 1872 r., i polecić mu by z tych rokowań zdał na najbliższej sesji sejmowej sprawę, i przedstawił zarazem odpowiednie wnioski.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

- I. ustawę wedle załączonego % projektu co do uznania drogi z Rzeszowa do Nadbrzezia za krajową;
- II. następującą rezolucję, a w szczególności:
  1. Zamieszcza się w budżecie na rok 1875 kwotę 500.000 zł. na budowę nowych dróg krajowych, uchwałą Sejmu z dnia 5. Grudnia 1872 r. objętych, jakoteż na budowę drogi z Rzeszowa na Głogów i Nisko do Nadbrzezia; oraz na rekonstrukcyę 145 mil dróg krajowych z tą uwagą, że przy oznaczeniu porządku, w którym budowa wspomnianych dróg będzie przedsiębrana, Wydział krajowy kierować się ma względami na potrzeby komunikacyjne okolic, a przytem także na gotowość okolicznych mieszkańców do ułatwiania ze swej strony budowy dokonać się mającej i do zmniejszenia jej kosztów.
  2. Wzywa się c. k. Rząd, aby wyjednał subwencję ze skarbu Państwa po 150.000 zł. na milę na wybudowanie dwóch linii kolei drugorzędnych w trójkącie między granicą polsko-rosyjską a kolejami lwowsko-brodzkiej i lwowsko-tomaszowskiej.

3. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby w razie gdyby c. k. Rząd okazał się skłonnym do udzielenia subwencji na budowę wskazanych pod 2. kolei drugorzędnych, przystąpił do rokowań z przedsiębiorcami względem ich budowy, nie krępując się warunkami w uchwale sejmowej z dnia 5. Grudnia 1872 r. zawartymi, i aby z rokowań tych na najbliższej sesji sejmowej zdał sprawę, przedstawiając zarazem odpowiednie wnioski.

We Lwowie dnia 11. Października 1874.

**H. Wodzicki**

Przewodniczący:

**E. Czerkowski**

Sprawozdawca:

# U s t a w a

*z dnia . . . . . względem uznania drogi z Rzeszowa na Głogów i Nisko  
do Nadbrzezia za krajową.*

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Kró-  
lestwa Galicyi i Lodomeryi, razem z Wielkiem  
Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co  
następuje :

## Art. I.

Drogę z Rzeszowa na Głogów i Nisko do  
Nadbrzezia wiodącą uznaje się za krajową.

