

Sprawozdanie

Komisji drogowej o czynnościach Departamentu IV.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 14. października 1890 r. przekazał Wysoki Sejm komisji drogowej do zbadania czynności Departamentu IV. za czas od 1. lipca 1889 do końca czerwca 1890. W skutek powyższego polecenia, komisya drogowa przedkłada następujące sprawozdanie:

W roku 1889 w listopadzie Departament IV. ukończył budowę drogi krajowej Nisko-Nadbrzezie, a w roku bieżącym żadnej już drogi tej kategorii nie budował. Z dróg więc uznanych za krajowe po myśli ustaw z dnia 12. lutego 1873 r., 15. marca 1879 r. i 19 maja 1885 r. pozostaje jeszcze do budowy droga Kańczuga-Dynów (w długości 26 kilometrów i 915 metrów). Ponieważ droga ta ma wielką doniosłość państwową, Wydział krajowy od szeregu lat przeprowadzał pertraktację z c. k. Rządem, celem pozyskania odpowiednich funduszków ze skarbu państwa na częściowe pokrycie jej budowy. I pertraktacje te ostatecznie ukończone zostały, preliminowane koszta budowy wynoszą 225.163 zł., do sumy tej c. k. Rząd przyczynia się subwencją bezzwrotną w kwocie 100.000 zł., płatną w trzech ratach rocznych począwszy od 1891 r. i pożyczką bezprocentową w kwocie 60.000 zł. Zwrot pożyczki ma nastąpić w trzech rocznych ratach po 20.000 zł., począwszy od 1894 r. Budowa drogi zostanie rozpoczętą z wiosną 1891 roku i wykończoną w trzech latach — już obecnie przedwstępne roboty zostały wdrożone. W razie, gdyby c. k. Rząd pragnął, aby budowa drogi była prędzej skończoną, Wydział krajowy zastrzegł sobie ze skarbu państwa powiększenie subwencji i większą pożyczkę bezprocentową.

Roboty rekonstrukcyjne lub uzupełniające przeprowadził Departament IV. na dwunastu drogach krajowych; z ważniejszych ukończył budowę stałego mostu na Bystrzycy pod Jezupolem na drodze Sielec-Klubowce, jak nie mniej ukończył budowę stałego mostu na Prucie pod Śniatynem na drodze Horodenka-Załużce i rozpoczął budowę mostu na Dunajcu pod Kurowem na drodze Słotwina-Sącz. Departament IV. przedstawia wykaz dalszych robót rekonstrukcyjnych i uzupełniających na dwudziestu czterech drogach krajowych, a przybliżony koszt robót tych oblicza na sumę 559.000 zł. — Z wykazu tego komisya drogowa sądzi, iż wszystkie te rekonstrukcje i uzupełnienia są wskazane tak ze względu na ulepszenie stanu komunikacji, jak nie mniej na zmniejszenie w przyszłości kosztów konserwy i z uznaniem zaznacza starania Wydziału krajowego o wyjednanie częściowych subwencji ze skarbu państwa na rekonstrukcje dróg krajowych Przemyśl-Sanok i Złoczów-Brzeżany z uwagą, czy i na inne rekonstrukcje dróg krajowych ze względów państwowych funduszków ze skarbu państwa nie możnaby pozyskać?

Co się tyczy pozycji 11. w wspomnianym wykazie, to jest przedłużenia drogi krajowej Lwów-Stojanów do granicy, to komisya drogowa musi wskazać, iż nie w tej kategorii wydatków uzupełnienie tej drogi miejsce znaleźć może.

Zapopatrywanie Departamentu IV., iż wobec trudnego położenia skarbu krajowego wszystkie te roboty rekonstrukcyjne rozłożyć należy na dłuższy szereg lat, komisya drogowa podziela w zupełności. Należy je przeprowadzać częściowo, podejmując przedewszystkiem naprawy najbardziej naglące ze względów technicznych, a które zarazem w następstwie obniżyć muszą ogólne koszta konserwy.

Wobec powiększającej się stopniowo sieci dróg żelaznych w naszym kraju, dojazdy kolejowe z natury rzeczy nabierają coraz większego znaczenia. Do roku 1888 było wybudowanych 40 dojazdów w długości 25 kilometrów 106 metrów, kosztem 166.305 zł. W roku 1889 wybudowano i oddano do użytku publicznego w siedmiu powiatach 19 dojazdów w długości 12 kilometrów 915 metrów, kosztem 78.116 zł. Ogółem więc po koniec roku 1889 wybudowano 59 dojazdów w długości 38 kilometrów 21 metrów kosztem 244.421 zł. 6½ ct., z której to sumy na fundusz krajowy przypada 55.725 zł. 27½ ct. W roku 1890 budowano 9 dojazdów w długości 3 kilometrów 977 metrów. Z uwagi wspomnianej powyżej o wzrastającej ważności dojazdów kolejowych tak ze względów przemysłowych, handlowych jakoteż i ogólnie ekonomicznych, komisya drogowa sądzi, iż należałoby budowę tych dojazdów prowadzić podług więcej systematycznego planu, z więcej dokładną znajomością tak ogólnych potrzeb komunikacyjnych, jak niemniej i ważności lokalnych poszczególnych miejscowości, a nastąpić to może tylko w tym wypadku, jeżeli Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Rządem ułoży program sieci dojazdów kolejowych w naszym kraju i w tym celu komisya drogowa przedkłada Wysokiemu Sejmowi osobną rezolucyę do uchwalenia.

Komisya drogowa z uznaniem zaznaczyć musi, iż Departament IV. przedkładając projekt budżetu na r. 1891 w rubryce X. poz. 130. spełnił życzenie nieraz w Sejmie objawione, i wszedł na drogę racjonalniejszego budżetowania, oddzielając wydatki na utrzymanie dróg krajowych od wydatków na ich rekonstrukcyę. Rozdział ten daje ścisły obraz wydatków na stałe potrzeby utrzymania dróg krajowych, pozwala ściśle ocenić wymogi w tej pozycji zawarte i oddziela je od wydatków na rekonstrukcyę, które należą do wydatków nadzwyczajnych.

Koszta utrzymania dróg krajowych zmniejszają się z każdym rokiem i tak:

w roku 1888	konserwa	jednego kilometra	wynosiła	269 zł. 45 ct.
" "	1889	" "	" "	267 " 29 "
" "	1890	" "	" "	250 " 80 ..

A na rok 1891 prelininowaną jest suma 223 zł. na jeden kilometr. Tę urzeczywistniającą się dążność obniżenia kosztów konserwy z każdym rokiem, komisya drogowa zaznacza, wzywając zarazem Departament IV., aby w tym kierunku bez szkody dla stanu dróg krajowych dalszą rozwijał działalność; ku temu potrzebnem jest, jak to już wspomnianem było w sprawozdaniu komisji w roku zeszłym zaprowadzenie ścisłej, szczegółowej statystyki dla każdej drogi krajowej z osobna, której zaprowadzenie Departament IV. już zapowiada, nie mniej potrzebną jest szczegółowa opieka nad temi drogami przeważnie, dla których materiał użyty do konserwy jest gorszego gatunku. Komisya drogowa zwraca jeszcze uwagę, iż ściśle wykonywanie postanowień i przepisów policyi drogowej, mogłoby mieć wielką doniosłość na obniżenie kosztów utrzymania dróg krajowych, jako też i dróg innych kategorii — przepisy te jednak po większej części nie są wystarczające, a co równie ważne, nie są należycie wykonywane.

Jest przeto niezbędnem, aby Wydział krajowy przeprowadził dokładną rewizyę przepisów i postanowień policyi drogowej, oraz studia nad tym przedmiotem co do do-

świadczeń zrobionych w innych krajach i przedłożył następnie Wysokiemu Sejmowi odpowiednie wnioski.

W sprawozdaniu Departamentu IV. jest wspomnianem o wyjątkowo ożywionym ruchu naprawy i budowy dróg gminnych i powiatowych w bieżącym roku wskutek znacznych subwencji państwa, kraju i powiatów dla dania zarobku ludności dotkniętej klęską nieurodzaju.

Jeżeli ruch ten przyniósł doraźnie niewątpliwie pewną korzystną poprawę w stanie komunikacji dróg gminnych i powiatowych, to bacząc, iż po większej części tak naprawa, jako też i budowa nowych dróg nie opierała się na racjonalnych podstawach opracowań technicznych, na zbyt trwały skutek z tych robót dokonanych liczyć jednak nie można. Lecz z sprawozdania Departamentu IV. widocznem jest również, iż budowa dróg powiatowych, jako też i dróg gminnych subwencyonowanych, oparta na podstawach norm okólnika z dnia 22. grudnia 1882 wzmagają się z rokiem każdym. W roku bieżącym w szesnastu powiatach rozpoczęto lub ukończono ważniejsze budowy nowych dróg powiatowych i gminnych, a z funduszu krajowego na budowę dróg asygnowano w r. 1889 na zasiłki bezwrotne 36 powiatom sumę 185.982 zł. 86 ct. Departament IV. pragnąc, aby znaczne te sumy, które Wysoki Sejm corocznie na poprawę dróg gminnych i powiatowych uchwała, były racjonalnie i z trwałą korzyścią dla rozwoju komunikacji użyte, oparty na uwagach, jakie komisya drogowa w swem sprawozdaniu roku zeszłego Wysokiemu Sejmowi przedłożyła — wydał w roku bieżącym dodatkową instrukcję do okólnika Wydziału krajowego z d. 22. grudnia 1882, która znajduje się jako 22. załącznik do tegorocznego sprawozdania. Dodatkową tę instrukcję komisya drogowa uważa za zupełnie racjonalną i wyraża życzenie, aby Wydział krajowy przy udzielaniu subwencji dla dróg powiatowych i gminnych, trzymał się jak najściślej postanowień tej dodatkowej instrukcji, bo tym tylko sposobem wytworzyć zdoła tak wielkiej wagi dla rolnictwa, przemysłu i handlu sieć dróg drugorzędnych, obejmującą kraj cały, budowę ich zrobi odpowiednią i trwałą, a przez to w przyszłości obniży kosztą konserwy, a zarazem ściśłą kontrolą wykonywanych prac zdoła przynieść znaczne oszczędności funduszom przeznaczonym na budowę tych dróg, co pośrednio oddziaływać będzie i na fundusz krajowy. Już w bieżącym roku znaczna ilość powiatów zastosowała się do przepisów tej instrukcji i w skutek tego prace biura technicznego Departamentu IV. znacznie się pomnożyły.

Jak z wykazów przedłożonych komisya drogowa się przekonała, urzędnicy Departamentu IV. w 56 powiatach dokonali 112 czynności, bądź to przeprowadzając rewizję projektów budowy na gruncie, bądź prowadząc budowę, bądź kolaudując drogi i t. p. — a bardzo wiele zupełnie uzasadnionych żądań powiatów z braku sił technicznych Departament IV. wypełnić nie mógł. Wobec tego faktu jak niemniej z uwagi, iż budowa dróg drugorzędnych na przestrzeni całego kraju wzmagać się coraz więcej będzie — i że wskutek tego działalność Departamentu IV. w tym kierunku coraz więcej rozwijać się musi — komisya drogowa sądzi, iż reorganizacja służby technicznej dróg krajowych, którą jeszcze były szef Departamentu IV. s. p. hr. Badeni uważał za potrzebną, staje się coraz więcej wskazaną.

Komisya drogowa ocenia w zupełności przezorną działalność w tej sprawie Wydziału krajowego, lecz żywi nadzieję, iż po zbadaniu dokładnem wszystkich oddziałujących na tę sprawę czynników, Wydział krajowy wyczerpujący i odpowiedni projekt tej reorganizacji w najbliższym czasie przedłoży Wysokiemu Sejmowi.

Badania, jakie rozpoczął przeprowadzać Departament IV. celem wysledzenia powodów obniżania się ciągłego dochodów z myt krajowych, komisya drogowa uważa za nie-

zbędnie wskazane — rewizya a ewentualnie regulacya myt krajowych wobec powstających nowo wybudowanych dróg powiatowych i gminnych, jak niemniej nowo powstałych kolei żelaznych i publicznych dojazdów kolejowych, jest konieczną, gdyż badania te dadzą dopiero podstawy do racjonalniejszego rozkładu stacyj mytniczych, a rozkład ten oparty na sprawiedliwym o ile można obciążeniu frekwencyi — powinien zarazem przysporzyć funduszowi krajowemu większe dochody. Myśl poruszona przez Departament IV. o potrzebie poddania rewizyi i kontroli 85 myt prywatnych, opartych na dawnych koncesyach rządowych bez ograniczenia czasu trwania poboru, komisya drogowa uważa za pożyteczną, należy jednak przed przystąpieniem do tej czynności przeprowadzić wyczerpujące dochodzenia, o ile dałoby się to wykonać na podstawie §. 6 ustawy drogowej, bez naruszenia prawa prywatnego.

Ścisłe wypełnianie kontroli nad miastami pobierającymi kopytkowe i w tym roku komisya drogowa jak najmocniej poleca Wydziałowi krajowemu, bo tylko kontrola taka zdoła dopomóc, aby cel ustawy był osiągnięty, aby fundusze z poboru kopytkowego były racjonalnie użyte, a skutek tego stan dróg i ulic w tych miastach dążył ku ciągłej poprawie.

Celem załatwienia uchwały Wysokiego Sejmu w przedmiocie wniosku posła ks. Syczyńskiego o uporządkowaniu sprawy niewypłaconych należitości z tytułu budowy dróg konkurencyjnych w myśl art. 16 protokołu oddawczego z 16. stycznia 1868 roku, Wydział krajowy odniósł się do c. k. Namiestnictwa o zarządzenie, aby c. k. Starostwa co rychlej przedłożyły wyczerpujące sprawozdania w jakim stadyum znajdują się obrachunki funduszu *pro praeterito* dróg krajowych i powiatowych dawniej obwodowych a względnie, aby na podstawie ksiąg likwidacyjnych za pomocą dotyczących c. k. urzędów podatkowych przedłożyły po koniec roku 1889 dokładne wykazy zaległych datków konkurencyjnych, tudzież zaległych wynagrodzeń, należących się stronom konkurencyjnym z powodu budowy rzeczonych dróg w latach 1855 do 1867, niemniej i dyspozycyjnych zapasów.

W odpowiedzi na tę odezwę oznajmiło c. k. Namiestnictwo, iż pod dniem 12. grudnia 1889 poleciło wszystkim c. k. Starostwom, aby w nieprzekraczalnym terminie doniosły, czy i których dróg krajowych i powiatowych fundusze z czasu przed rokiem 1868 oddane były z administracją władz rządowych, tudzież co do których z tych funduszków ostateczne załatwienie już nastąpiło.

W skutek powyższego polecenia niektóre tylko starostwa przedłożyły zgodne rachunki, których wynikłość przedstawia Departament IV. w alegacie 16. Nie dają one jednak jeszcze podstawy do ocenienia ogółu zaległości; w obec tego komisya drogowa wyraża życzenie, aby Wydział krajowy, spełniając w sprawozdaniu wyrażone oświadczenie, czynił dalsze starania celem ostatecznego załatwienia tej sprawy.

W sprawie projektowanej budowy lokalnej kolei żelaznej z Tarnopola w kierunku południowym tudzież projektowanej budowy ze Stryja na Brzeżany, Mikulińce do granicy rosyjskiej z odnogami Brzeżany-Podhajce i Mikulińce-Chorostków, Wydział krajowy po dwukroć odnosił się do c. k. Namiestnictwa z prośbą o zawiadomienie czy i jaką decyzję powziął c. k. Rząd w tym przedmiocie i w jakim stadyum sprawa ta się znajduje. Odpowiedź c. k. Namiestnictwa z daty 9. marca b. r. do l. 2.378 opiewała, iż c. k. Ministerstwo handlu żadnej w tej sprawie niepowzięło decyzji.

Taką samą odpowiedź z daty 17. maja b. r. do l. 5.055 udzieliło c. k. Namiestnictwo w sprawie powziętej przez Wysoki Sejm uchwały z dnia 18. listopada 1889, skłonienia kolei Karola Ludwika do zaprowadzenia taryf państwowych. W sprawie taryf kolejowych Wydział krajowy postanowił zaprowadzić dokładną na fachowych studyach opartą ich ewidencję z uwzględnieniem zmian i stosunku należitości transportowych poszczególnych

kolei galicyjskich. Prowadzenie tej ewidencji komisya drogowa uważa za bardzo pożyteczne i wyraża życzenie, aby ewidencya ta była stale prowadzoną i obejmowała w sobie również o ile można dokładny wykaz taryf przewozowych kolei krajów ościennych.

Departament IV. w sprawozdaniu swem umieszcza obszerniejszy elaborat dotyczący studyów na reformę ustawy drogowej spowodowanych wnioskiem posła ks. Siczynskiego z d. 11. września 1888 roku, jakoteż posła Stanisława Jędrzejowicza z dnia 20. listopada 1889 roku. W elaboracie tym są streszczone odpowiedzi czterdziestu sześciu Rad powiatowych na kwestyonaryusz rozesłany przez Wydział krajowy, a dotyczący najważniejszych podstaw tej reformy odnośnie do postawionych wniosków. — Otóż z odpowiedzi tych przekonać się można, iż znaczna większość reprezentacyj powiatowych nie życzy sobie radykalnej zmiany noweli drogowej z r. 1885, uważa ją za korzystną dla poprawy dróg gminnych a przemawia jedynie za niektórymi mniej zasadniczymi zmianami. W konkluzji jednak swego elaboratu Departament IV. przedstawia szereg zasad, któreby miały służyć za podstawę do przeprowadzenia zmiany obecnie obowiązującej ustawy drogowej. Nad zasadami temi komisya drogowa w obecności szefa Departamentu IV. przeprowadziła obszerną dyskusję, w której okazały się niemałe wątpliwości co do potrzeby i pożytku wielu zasad postawionych przez Wydział krajowy. Z uwagi jednak, iż nie wszystkie reprezentacje powiatowe na kwestyonaryusz wzmiankowany dały odpowiedzi, a wskutek tego sprawa nie jest jeszcze wyczerpująco zbadaną, jak niemniej z uwagi, iż Wydział krajowy sam zaznacza, iż nie uważa sprawę reformy ustawy drogowej za dojrzałą do ustawodawczego traktowania, komisya drogowa nie przedstawia Wysokiemu Sejmowi szczegółowego rozbioru przedłożonych zasad, a żywi przekonanie, iż Wydział krajowy po przeprowadzeniu dalszych najdokładniejszych w tym kierunku badań, przedłoży Wysokiemu Sejmowi już konkretne w tym względzie wnioski.

Komisya drogowa musi w końcu wspomnieć, iż przeglądając inne czynności departamentu IV. znalazła je wszystkie załatwione prawidłowo. Na ogólną liczbę exhibitów 5.007, które wpłynęły od 1. stycznia 1890 do 15. października, załatwionych zostało 4.707.

Komisya drogowa przeto wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączoną uchwałę i rezolucję.

Uchwała.

Sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności departamentu IV. Sejm przyjmuje do wiadomości.

Rezolucya.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem ułożył program sieci dojazdów kolejowych w naszym kraju, które ze względów komunikacyjnych, rolniczych, przemysłowych i handlowych największą przedstawiają doniosłość i starał się na mocy ustawy o publicznych dojazdach kolejowych budowę ich spowodować.

Lwów, 20. listopada 1890.

Przewodniczący:

J. Męciniński.

Sprawozdawca:

Władysław Koziembrodzki.

