

Sprawozdanie

komisji drogowej o czynnościach departamentu IV. Wydziału krajowego.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 20. października 1889 r. przekazał Wysoki Sejm komisji drogowej do zbadania czynności departamentu IV. za czas od 1. lipca 1888 r. do końca czerwca 1889 r. Wskutek powyższego polecenia komisja drogowa przedkłada następujące sprawozdanie.

Departament IV. ciężką poniósł stratę przez śmierć nieodżałowanej pamięci Członka Wydziału krajowego Władysława hr. Badeniego, który przez szereg lat jako szef tego departamentu z wielką znajomością rzeczy, niepospolitą energią i wytrwałością kierował sprawami, które dla podniesienia dobrobytu w kraju pierwszorzędne mają znaczenie, to też jeżeli na jakim polu spraw społeczno-ekonomicznych znać u nas rzeczywisty i pocieszający postęp, i pożyteczny rozwój, to niezawodnie w dziedzinie komunikacji a jest to przeważnie zasługą ś. p. hr. Badeniego.

Komisja drogowa przeto. oddając cześć zasłużoną pracom tego męża, żywi nadzieję, iż departament IV. przechowywać będzie trwale tradycje tej pracy i energii, które dla kraju tyle pomyślnych wydały już owoców.

Kierownictwo departamentu IV. do 1. lutego b. r. prowizorycznie prowadził Dr. Gustaw Romer zastępca Członka Wydziału krajowego, a następnie stałe kierownictwo objął Członek Wydziału krajowego Dr. Józef Wereszczyński. Komisji drogowej świadomem jest, iż przydzielanie spraw Członkom Wydziału krajowego jest przywilejem Marszałka, nie może jednak nie wyrazić swego zapatrywania, że departament IV., który rozporządza tak znacznymi sumami z funduszu krajowego, a którego agendy są tak obszerne i w wielu kierunkach wzrastać jeszcze będą ciągle, wymaga jednolitego kierownictwa, ścisłej kontroli i wyłącznej ciągłości dozoru. Bo tylko taka wyłączna pieczołowitość wytworzyć może tę gruntowną, szczegółową a niezbędną znajomość spraw, konieczną tak dla dalszego prawidłowego rozwoju komunikacji w kraju, jak nie mniej dla racjonalnej administracji budżetu drogowego. A jeżeli już jakie połączenie spraw pod jedną ręką szefa departamentu IV. mogłoby nastąpić, to przydzielenie spraw melioracyjnych, które do tego połączenia jedynie jeszcze kwalifikować się mogą.

Podług sprawozdania Wydziału krajowego budowa dróg uznanych za krajowe po myśli ustaw z dnia 12. lutego 1873 r., 15. marca 1879 r., 19. maja 1885 (dz. ust. i rozp. kraj. Nr. 85, 65, 32) jest na wykończeniu, jedyny wyjątek stanowi droga Kańczuga-Dynów (w długości 26 kłtr. 915 mtr.). Droga ta jest ważną głównie ze względów państwowych, z którego powodu c. k. rząd zgodził się w zasadzie do poniesienia połowy kosztów budowy a nadto udzielenia

bezpłatnej pożyczki. Załatwienie tej sprawy w tym kierunku komisya drogowa uważa za słusne i pragnie, aby Wydział krajowy z c. k. rządem jak najprędzej pertraktacye do skutku doprowadził, i aby budowa drogi wspomnianej w jak najkrótszym czasie rozpoczętą została.

Długość obecnie ukończonych dróg krajowych wynosi 1.799 kilm. 700 mtr. Drogi te, których budowa rozpoczętą została w 1874 r., podzielić można na dwie kategorye to jest na drogi krajowe zupełnie nowe i na drogi krajowe rekonstruowane i dobudowane.

Nowych dróg krajowych wybudowanych jest jedenaście w długości 384 kilm. 600 mtr.; koszta budowy wynosiły 2,807.887 zł. 95 ct.

Dróg krajowych rekonstruowanych i dobudowanych jest dwadzieścia jeden w długości 1.415 kilm. 100 mtr., które kosztowały 1,943.171 zł. 16 ct. Razem przeto koszta budowy i rekonstrukcyi tych dróg wynoszą sumę 4,741.059 zł. 11 ct. Z tego przedstawienia widać, jak dalece ofiarność kraju była wielka, jak kraj z wytężeniem sił starał się najnieodzowniejszym potrzebom ekonomicznym i handlowym zadość uczynić, i zrobił więcej w bardzo krótkim stosunkowo czasie, niż rządy poprzednie za wiek cały.

Podług sprawozdania departamentu IV. na dziewięciu drogach krajowych prowadzone były ważniejsze roboty rekonstrukcyjne lub uzupełniające. A mianowicie: Na drodze Słotwina-Sącz zarządzono rozpoczęcie budowy mostu na Dunajcu pod Kurowem, celem zastąpienia bardzo niewygodnego przewozu, ostatniego, jaki na drogach krajowych pozostał. Na drodze Sielec Zaleszczyki prowadzono dalej na Bystrzycy pod Jampolem budowę mostu na filarach murowanych o przesłach kratowych. Na drodze Horodenka-Załużce prowadzono dalej rozpoczętą budowę mostu kratowego na Prucie pod Śniatynem, a na innych sześciu drogach przeprowadzono regulacye lub też rekonstrukcye przeważnie ku zmniejszeniu spadków. Te prace rekonstrukcyjne szczególnie ku zmniejszeniu spadków departament IV. ma zamiar przeprowadzić na wszystkich drogach krajowych; zamiar ten komisya drogowa uważa za zupełnie uzasadniony tak ze względów technicznych jakoteż i ułatwień komunikacyjnych.

Uważa również, iż byłoby pożądanem w miejscowościach, gdzie to jest rachunkiem wskazane, mosty i przepusty drewniane, przeznaczone do odbudowy, zastępować mostami i przepustami murowanymi, lecz w każdym razie rekonstrukcyje te komisya drogowa uważa, iż należy przeprowadzić stopniowo (przedewszystkiem zniżać spadki na drogach przez wsie przechodzące) i z wielkiem uwzględnieniem funduszu krajowego.

Komisya drogowa z uznaniem zaznaczyć musi starania departamentu IV. w kierunku zniżenia kosztów konserwy na drogach krajowych; koszta te przedstawiały się jak następująco:

w r. 1887	koszt konserwy	1. klm	wynosił	272 zł. 90 ct.
" 1888	"	"	"	269 " 45 "
" 1889	"	"	"	267 " 29 "

Na r. 1890 kost konserwy 1 kilometra preliminarzowy jest na 250 zł. 80 ct. Komisya drogowa jest przekonana, iż w tym kierunku bez szkody dla stanu dróg krajowych, jest bardzo wiele jeszcze do zrobienia i że departament IV. ku temu jak najtroskliwszą zwrócić powinien uwagę; — komisya drogowa sądzi, iż w tym celu potrzebnem a nawet niezbędnem jest zaprowadzenie ścisłej, szczegółowej statystyki dla każdej drogi krajowej z osobna. — Statystyka taka zdoła dopiero dać obraz dokładniejszy kosztów konserwy każdej drogi, a co równie ważne, stanowczo przyczynić się do ścisłej kontroli.

Rozwój budowy dróg powiatowych a szczególnie gminnych subwencyonowanych wzmaga się z rokiem każdym, tak dalece, że Wydział krajowy z dotacyj przeznaczonych na subwencyę tych dróg nawet naglejszych żądań zaspokoić nie może. Wielkim bodźcem ku ożywieniu tego ruchu jest system subwencyonowania tych dróg w myśl uchwały Wysokiego Sejmu z 13. października 1882, jak niemniej znać i wpływ korzystny noweli drogowej z r. 1885. Obecnie jest w kraju 1.668 kilm. dróg powiatowych a 1.800 kilm. dróg gminnych subwencyonowanych.

Komisya drogowa zbadała rachunki udzielonych powiatom pożyczek i subwencji na drogi powiatowe i gminne od r. 1869 i przekonała się, że do r. 1889 kraj wydał na ten cel 1,860.271 zł. 56 ct. Z subwencji tych jednak nie wszystkie powiaty zarówno korzystały; powody tego są niezawodnie różnorodne, głównym jednak większa lub mniejsza łatwość pozyskania materiałów do budowy potrzebnych. Do powiatów, które największą otrzymały subwencję należą: nowosądecki z sumą 127.935 zł. 57 ct. *), nowotargski z sumą 90.802 zł. **), kolbuszowski z sumą 62.245 zł. 77 ct., mielecki z sumą 52.455 zł., dąbrowski z sumą 51.000 zł. Do powiatów, które najmniejszą otrzymały subwencję należą żółkiewski z sumą 600 zł., husiatyński z sumą 500 zł., bohorodczański z sumą 425 zł., brzeżański z sumą 400 zł., jaworowski z sumą 200 zł., a powiat cieszanowski dotąd jeszcze żadnej nie otrzymał subwencji. Z zestawień rachunkowych z ostatnich czterech lat wypływa, iż fundusz krajowy subwencyonował budowę dróg powiatowych i gminnych w r. 1886 sumą 143.297 zł. 78 ct., w r. 1887 sumą 136.008 zł. 17 ct., w r. 1888 sumą 151.434 zł. 88 ct., w r. 1889 sumą 186.982 zł. 86 ct. Zważywszy, iż subwencje te udzielane bywają powiatom w wysokości od 30% do 50% kosztów budowy dróg, ma się nowy obraz tych ofiar, jakie znów ponoszą powiaty celem ulepszenia komunikacji jest to objaw dodatni wysoko cywilizacyjny, zasługujący na jak największe uznanie. Do kategorii tych dróg dodać należy jeszcze publiczne dojazdy kolejowe. Po koniec 1888 r. w 21 powiatach zbudowano 40 dojazdów kolejowych długości 25 kilm. 106 metr. łącznym kosztem 166 305 zł. 91½ ct. Fundusz krajowy przyczynił się do ich budowy dodatkiem konkurencyjnym w wysokości 20 28%; sumą 33.737 zł. 11½ ct. W budowie jest obecnie dojazdów dwanaście.

Wobec faktu, iż budowa sieci dróg krajowych jest już na ukończeniu, cała więc waga dalszego rozwoju komunikacji w kraju spada na odpowiednią budowę dróg drugorzędnych. I pod tym względem komisya drogowa sądzi, iż departament IV. ma obecnie równie wielkie do spełnienia zadanie, przez dokładne, praktyczne, a jednak ściśle techniczne kontrolowanie planów budowy tych dróg, przez kontrolowanie samej budowy, a co niemniej ważne, przez ścisłą kontrolę z użycia udzielonych przez fundusz krajowy subwencji. Bo tylko taką kontrolą dokładną planów budowy tych dróg i kontrolą wykonywanych prac, budowa tych dróg może być racjonalną, trwałą i przynieść znaczne oszczędności funduszom przeznaczonym na te drogi, a co pośrednio oddziaływać będzie i na fundusz krajowy a niemniej przyczyni się do zapewnienia znacznych oszczędności w kosztach przyszłej konserwacji dróg zbudowanych. — Komisji drogowej świadomem jest, iż kontrola taka jest wielce utrudnioną wobec rozwoju budowy tych dróg w kraju, zważywszy iż dróg tych przecięciowo buduje się rocznie około 200 kilm. w czterdziestu rozmaitych powiatach, i jest o wiele trudniejszą niż wtedy, gdy budowane były drogi krajowe w kilku tylko naraz miejscowościach i w długości co najwięcej 60 kilm. rocznie. Z faktem tym komisya drogowa uważa, iż liczyć się należy, a wskutek tego sądzi, iż etat służby technicznej dróg krajowych, uchwalony po raz pierwszy przez Wysoki Sejm na posiedzeniu 21. października 1869 r. a uzupełniony uchwałą z 3. stycznia 1874 r. wymaga niezbędnie reorganizacji, a to tem więcej, iż na mocy §. 13 ustawy o publicznych dojazdach kolejowych z 15. kwietnia 1881 przybył Wydziałowi krajowemu naczelny dozór nad tymi dojazdami, a na mocy §. 25 noweli do ustawy drogowej z dnia 7. lipca 1885 r., niemniej naczelny dozór nad wszystkimi drogami gminnymi w kraju.

Potrzebę takiej reorganizacji służby technicznej dróg krajowych uważał już za niezbędną ś. p. hr. Badeni, jak o tem z poprzednich sprawozdań departamentu IV. przekonać się wielokrotnie można. — O potrzebie tej reorganizacji wspomina Wydział krajowy stanowczo i w ostatnim swoim sprawozdaniu, oznajmiając, iż celem gruntowniejszego przestudyowania

*) Z powodu kosztownej budowy drogi Muszyna - Krynica. — **) Z powodu budowy drogi Nowy - Targ - Zakopane, która następnie uznana została za krajową.

tej sprawy odniósł się do znaczniejszych Wydziałów innych krajów koronnych i do c. k. Namiestnictwa o dostarczenie wszelkich z powyższą sprawą związek mających danych. Komisya drogowa z całym uznaniem musi podnieść to przezorne postępowanie Wydziału krajowego w tej ważnej sprawie, a uważając dawanie jakichkolwiek wskazówek ze swej strony za przedwczesne, żywi to przekonanie, iż Wydział krajowy, odczuwając potrzebę tej reorganizacji przedłoży projekt Wysokiemu Sejmowi, który czyniąc zadość w zupełności potrzebom technicznym administracji dróg krajowych, będzie miał na uwadze niemniej i trudne położenie finansowe kraju.

Administracya myt krajowych z rokiem każdym coraz mniej pomyślne wydaje rezultaty, pomimo powiększenia się dróg krajowych, coraz mniejsze daje dochody i tak:

W roku 1886 dochody z myt krajowych przyniosły	. 218.019 zł. 27 ct.
„ „ 1887 „ „ „ „	. 216.857 „ 78 „
„ „ 1888 „ „ „ „	. 213.811 „ — „

a podług kontraktów dzierzawnych na r. 1889 dochód ten wyniesie kwotę 211.748 zł. 85 ct.

Komisya drogowa mniema, iż na to niekorzystne obniżenie dochodów po części wpływać musi powiększenie sieci dróg żelaznych w naszym kraju, sądzi jednak iż może byłoby wskazaniem, aby departament IV. przeprowadził ściśle dochodzenie szczególnie na drogach krajowych, na których obniżenie dochodu z myt jest znaczniejsze, czy nie ma i innych jeszcze ku temu powodów, które może dałyby się usunąć.

Z aktów Departamentu IV przekonała się komisya drogowa, iż nie wszystkie miasta które korzystają z dobrodziejstwa ustawy o poborze myta kopytkowego postępują w sposób racjonalny w sprawie budowy i utrzymania dróg i ulic; komisya drogowa sądzi, iż pod tym względem należy, aby Wydział krajowy o ile możliwości jak najściślej przestrzegał wykonanie ustawy, gdyż tylko tym sposobem cel jej będzie osiągnięty, fundusze z poboru kopytkowego, racjonalnie użyte, a stan dróg i ulic w tych miastach dążyć ku ciągłej poprawie.

W załatwieniu wniosku posła ks. Siczynskiego oraz petycji w sprawie reformy drogowej, które Wysoki Sejm przekazał Wydziałowi krajowemu do zbadania, zażądał tenże okólnikiem od wszystkich Wydziałów powiatowych zebrania i przedstawienia dat, ilustrujących administracyę dróg gminnych na tle postanowień noweli drogowej z r. 1885, oraz dokładnych odpowiedzi na szereg pytań celem gruntownego rozpoznania zalet i wad obowiązującej ustawy drogowej, tudzież zbadania możliwych podstaw do przyszłej zmiany tej ustawy. Na ten okólnik dopiero dwadzieścia Wydziałów Rad powiatowych odpowiedź nadesłało. Komisya drogowa jest tego zdania, iż droga ścisłych badań i dochodzeń w tej tak ważnej i trudnej sprawie rozpoczęta przez Wydział krajowy jest jedynie wskazana i racjonalna, bo tylko na takich warunkach i gruntownych podstawach może być przedsiębrana korzystnie bądź reforma, bądź też poprawa obecnie obowiązującej ustawy drogowej, sądzi jednak, iż potrzebnem jest, ale Wydział krajowy zalegające z odpowiedzią Wydziały powiatowe, zaważwał do szybszego załatwienia otrzymanego polecenia.

Komisya drogowa musi w końcu wspomnieć, iż przeglądając inne czynności departamentu IV znalazła je wszystkie załatwione prawidłowo.

Dla tego wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sprawozdanie Wydziału krajowego z departamentu IV. odnoszące się do działu drogowego Sejm przyjmuje do wiadomości.

Lwów 15. listopada 1889 r.

J. Męciński,
Przewodniczący,

Władysław Koziebrodzki,
Sprawozdawca.