

We Lwowie dnia 29. listopada 1901.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie przebudowy na drogach powiatowych i gminnych drewnianych mostów i przepustów na mosty i przepusty trwałe.

Wysoki Sejmie!

W załatwieniu sprawozdania komisji drogowej o przedłożeniu Wydziału krajowego z dnia 20. grudnia 1899 l. 82.783 w przedmiocie stopniowej przemiany drewnianych mostów i przepustów na drogach autonomicznych na mosty i przepusty stałe, Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 4. kwietnia 1900 powziął następujące uchwały:

- a) Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie stopniowej przemiany drewnianych mostów i przepustów na drogach autonomicznych na mosty i przepusty stałe, Sejm przyjmuje do wiadomości.
- b) Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by w tej sprawie poczynił, gdzie należy, odpowiednie kroki celem ułatwienia i przyspieszenia tej w całym kraju tak pożądanej akcji komunikacyjnej.

Z wykonania tego polecenia Wydział krajowy zdaje sprawę, jak następuje:

W sprawozdaniu z dnia 20. grudnia 1899 l. 82.783 Wydział krajowy przedstawił, że gospodarstwo drogowe w zakresie budowy i utrzymania mostów wymaga w naszym kraju znacznej reformy, że mianowicie w tych nader licznych wypadkach, w którychby to mogło być ekonomicznem, zachodzi potrzeba zamiany drewnianych przedmiotów drogowych, poczytywanych słusznie za prowizoryczne, na przedmioty stałe, t. j. zbudowane z materiału ile możności trwałego a więc stosownie do warunków, bądź to na betonowe, bądź sklepione, bądź częścią murowane a częścią żelazne lub drewniane, bądź też w całości murowane.

Podjęcie systematycznej, cały kraj obejmującej akcji w powyższym kierunku jest nie tylko wskazane w interesie zabezpieczenia należytej komunikacji na drogach autonomicznych, lecz — o ile to tyczy się dróg gminnych — konieczne ze względu na stan rzeczy zmieniony ustawą drogową z 5. lipca 1897 w porównaniu z systemem gospodarczym, jaki istniał na podstawie ustawy drogowej z 7. lipca 1885. Nowa ustawa drogowa bowiem zniosła prestacyę w materiale drewnianym, potrzebnym do budowy i utrzymania dróg gminnych a włożyła natomiast na powiatowy fundusz dróg gminnych obowiązek dostarczania środków pieniężnych na pokrycie kosztów materiału, potrzebnego do budowy i utrzymania mostów na drogach gminnych.

Dla oceny, czy i o ile stopniowa zamiana mostów drewnianych na trwałe jest według zasad gospodarstwa drogowego dla kraju naszego korzystną, służą załączone do wspomnianego wyżej sprawozdania Wydziału krajowego z r. 1899 trzy tablice A), B) i C), zawierające zestawienia porównawcze kosztów budowy i ewentualnych oszczędności. Obliczenia poczynione na podstawie typów przyjętych przez Wydział krajowy tyczą się 53.257 sztuk mostów od 0.6 m. do 20 m. światła, które oprócz stosunkowo mniej licznych mostów o świetle większem aniżeli 20 m.—

według dat zebranych w r. 1877 znajdowały się wówczas na drogach gminnych. Mosty te zostały podzielone na dziesięć kategorii, stosownie do ich światła. Tablica A) obejmuje zestawienie porównawcze kosztów budowy mostów drewnianych i trwałych czterech pierwszych kategorii t. j. mostów w świetle do 0·6 m., 1 m., 2 m. (kat. I. a, b, c) do 4 m. (kat. II.), do 6 m. (kat. III.) i do 8 m. (kat. IV.), tablica B) zawiera takie zestawienie kosztów sześciu kategorii następujących aż do 20 m. światła, wreszcie tablica C) zestawienie stałych oszczędności rocznych, jakie wraze przemiany drewnianych mostów wszystkich dziesięciu kategorii mogłyby być osiągnięte.

W dalszym ciągu niniejszego przedłożenia Wydział krajowy zdaje sprawę w przedmiocie stopniowej przemiany mostów drewnianych: I. w świetle do 2 m., II. w świetle do 8 m. włącznie, III. w świetle powyżej 8 m.

I.

Mosty i przepusty do 2 m. światła.

W sprawozdaniu z dnia 20. grudnia 1899 l. 82.783 Wydział krajowy podał do wiadomości Wysokiego Sejmu, że podjął czynności około stopniowej przemiany przepustów i mostów drewnianych na drogach autonomicznych na przepusty i mosty stałe, ograniczając te czynności na razie do przepustów i mostów najmniejszych rozmiarów t. j. do 2 m. światła, a to z uwagi, iż przemiana takich obiektów drewnianych na stałe nie wymaga prawie żadnych nowych ofiar kraju i da się uskutecznić z funduszków i dochodów, którymi rozporządzają organa autonomiczne, sprawujące administrację dróg w kraju, koszt bowiem budowy takich przepustów betonowych jest mniejszy, aniżeli przepustów drewnianych tych rozmiarów.

Wziąwszy pod uwagę ze wspomnianej wyżej tablicy A) kategorię I. a, b, c, t. j. przepusty w świetle do 0·6 m., do 1 m. i do 2 m., przekonujemy się, że różnica jednorazowego kosztu budowy przepustu drewnianego i betonowego wynosi na korzyść przepustu trwałego:

w kategorii I. a)	.	.	.	140 K
" I. b)	.	.	.	60 "
" I. c)	.	.	.	100 "

Rata amortyzacyjna na umorzenie (z odsetkami po 4⁰/₁₀) w ciągu lat piętnastu na budowę przepustu drewnianego wynosi:

w kategorii I. a)	.	.	23 K 38 gr.
" I. b)	.	.	41 " 38 "
" I. c)	.	.	80 " 94 "

Rata amortyzacyjna na umorzenie w ciągu lat 90-ciu kapitału wyłożonego na budowę przepustu trwałego wynosi:

w kategorii I. a)	.	.	4 K 94 gr.
" I. b)	.	.	16 " 48 "
" I. c)	.	.	32 " 96 "

zatem różnica w wydatku rocznym na korzyść mostów trwałych wynosi:

w kategorii I. a)	.	.	18 K 44 gr.
" I. b)	.	.	24 " 90 "
" I. c)	.	.	47 " 98 "

Ratą amortyzacyjną, obliczoną dla mostu drewnianego wliczyć uiszczać się mającą, umarza się kapitał wyłożony na budowę mostu trwałego:

w kategorii I. a)	.	w ciągu lat	5 ¹ / ₂
" I. b)	.	" "	12 ¹ / ₂
" I. c)	.	" "	13

Wspomniana wyżej tablica C. wykazuje oszczędności roczne, wynikające z zamiany mostów drewnianych na stałe a mianowicie:

a) przyjmując koszt rocznej konserwacji mostu w wysokości 5⁰/₁₀ kosztów budowy dla mostu drewnianego a 2⁰/₁₀ dla mostu trwałego, okazały się następujące oszczędności na konserwacji jednego przepustu:

w kategorii I. a)	.	.	12 K 80 gr.
" I. b)	.	.	14 " 20 "
" I. c)	.	.	43 " 40 "

b) oszczędności obliczone na tej podstawie, iż po amortyzacji kapitału, wyłożonego na budowę mostu stałego, odpada roczna wieczysta rata dla mostu drewnianego, wynoszą rocznie dla jednego mostu:

w kategorii I. a)	.	.	23 K 38 gr.
" I. b)	.	.	41 " 38 "
" I. c)	.	.	80 " 94 "

Przepustów w świetle do 2 m. jest wogóle w kraju na drogach gminnych 20 600 sztuk; koszt ich przebudowania jako drewnianych wynosi około 10,700.000 K, to przebudowanie powtarza się co 15 lat. Wydatek roczny zatem na ich utrzymanie wynosi przeszło 700.000 K. Zastępując te przepusty drewniane betonowymi, poniosłoby się wydatek na przebudowanie około 8,900.000 K. Kraj zatem wydając rocznie około 600.000 K, w ciągu lat 15 może zastąpić wszystkie przepusty drewniane kategorii I. na betonowe i w ciągu tych 15 lat zaoszczędzi rocznie około 100.000 K na kosztach budowy. Ze względu zaś, że koszt utrzymania przepustów betonowych jest bardzo mały (2‰ kosztów budowy rocznie), w następnych latach po skutecznieniu zamiany, wydatek na utrzymanie przepustów zmniejszy się najmniej o 600.000 K rocznie.

Z powyższego wynika, że stopniowa zamiana drewnianych mostów w świetle do 2 m. zapewniłaby powiatom znakomite korzyści finansowe i administracyjne. Gdy przeprowadzenie stopniowej zamiany tych mostów jest nader doniosłego znaczenia a oprócz udzielenia Wydziałom powiatowym rad i fachowej pomocy przy zakładaniu warsztatów do wyrobów przepustów betonowych, nie wymaga prawie żadnych ofiar ze strony Reprezentacji kraju, zakładanie zaś takich warsztatów nie wymaga zbyt znacznych kosztów, Wydział krajowy rozpoczął czynności, prowadzące do tego celu i założył pięć krajowych warsztatów dla wyrobu przepustów betonowych. Warsztaty te obsługują zarówno drogi krajowe i inne okoliczne drogi autonomiczne, a dwa z tych warsztatów, w Rzeszowie i Jarosławiu, rozwinęły się do rozmiarów większych zakładów, dostarczają swych wyrobów na cały kraj, a zapotrzebowanie rur betonowych do celów drogowych jest tak znaczne, iż warsztaty te nie mogą podolać napływającym zamówieniom ze strony Zarządów drogowych. Szczegóły w czynnościach tych warsztatów krajowych i wyniku finansowym zawiera sprawozdanie z czynności Dep. IV.

Nadto istnieje w kraju sześć powiatowych warsztatów, 6 prywatnych, a założenie warsztatów w dziesięciu powiatach jest w toku.

Dotychczasowe wyniki działalności warsztatów dla wyrobu przepustów betonowych uprawniają do przypuszczenia, że zamiana przepustów drewnianych o świetle do 2 m. będzie prawidłowo postępować.

II.

Mosty średnie o świetle 2 do 8 m.

Liczba ogólna takich mostów wynosi około 28.000 sztuk. Celem uzyskania podstawy do ocenienia, czy i o ile przemiana takich mostów drewnianych na mosty sklepione jest korzystna i wskazana, Wydział krajowy przytacza następujące daty wyjęte ze wspomnianej wyżej tablicy B), obejmującej także obliczenia odnoszące się do kategorii mostów II. (od 2 do 4 m. światła), kateg. III. (od 4 do 6 m. światła), kateg. IV. (6 do 8 m. światła) a mianowicie:

Różnica jednorazowego kosztu budowy między mostem drewnianym a sklepionym wynosi na korzyść mostów drewnianych:

w kategorii II.	.	.	400 K
" III.	.	.	1.400 "
" IV.	.	.	1.800 "

Rata amortyzacyjna na umorzenie w ciągu lat 15 kapitału wyłożonego na budowę mostu drewnianego wynosi:

w kategorii II.	.	.	125 K 94 gr.
" III.	.	.	161 " 88 "
" IV.	.	.	287 " 80 "

Rata amortyzacyjna na umorzenie w ciągu lat 90 ciu kapitału wyłożonego na budowę mostu sklepionego wynosi:

w kategorii II.	.	.	74 K 68 gr.
"	III.	.	139 " 04 "
"	IV.	.	207 " 48 "

Zatem różnica w wydatku rocznym na korzyść mostów murowanych wynosi:

w kategorii II.	.	.	51 K 26 gr.
"	III.	.	22 " 84 "
"	IV.	.	80 " 32 "

Ratą amortyzacyjną, obliczoną dla mostu drewnianego wliczyć się mającą, umarza się kapitał wyłożony na budowę mostu trwałego:

w kategorii II.	w ciągu lat	21 $\frac{1}{2}$
"	III.	" " 40
"	IV.	" " 30

Wspomniana wyżej tablica C) wykazuje oszczędności roczne, wynikające z zamiany mostów drewnianych na trwałe a mianowicie;

a) przyjmując koszt rocznej konserwacji mostu w wysokości 5% kosztów budowy mostu drewnianego a 2% dla mostu trwałego, okazały się następujące oszczędności na konserwacji jednego mostu:

w kategorii II.	.	.	66 K 40 gr.
"	III.	.	83 " 60 "
"	IV.	.	150 " — "

b) oszczędności obliczone na tej podstawie, iż po amortyzacji kapitału wyłożonego na budowę mostu trwałego, odpada roczna wieczysta rata dla mostu drewnianego, wynoszą rocznie dla jednego mostu:

w kategorii II.	.	.	125 K 94 gr.
"	III.	.	161 " 88 "
"	IV.	.	287 " 80 "

Obliczenia dokonane przez Wydział krajowy co do średnich mostów od 2 do 8 m. wykazały, że budowa ich jako mostów drewnianych kosztowałaby około 50,000.000 K, ażeby zaś budować je jako mosty stałe (murowane, sklepione) potrzeba kapitału około 75,000.000 K, a zatem o 25,000.000 K więcej aniżeli na budowę mostów drewnianych. Chcąc zamienić te mosty drewniane na murowane w ciągu lat 15, potrzebaby rocznie wydawać 5 milionów koron zamiast 3 $\frac{1}{2}$ miliona koron, ale po uskutecznieniu tej zamiany kraj zaoszczędziłby rocznie na utrzymanie tych mostów około 3 miliony koron. Ponieważ jednak koszta budowy średniego mostu stałego są zazwyczaj znacznie wyższe aniżeli mostu drewnianego, nie można budować mostu stałego na drodze lub rzece nieuregulowanej; zatem budowę mostów stałych można przeprowadzać tylko na drogach pod względem kierunku i spadków racjonalnie zbudowanych, a także na tych nowych drogach, których szczegółowy projekt budowy jest ostatecznie ustalony.

Z tego już powodu, chociażby nawet rozporządzano odpowiednimi funduszami, zamiana takich mostów na mosty stałe musi być rozłożona na dłuższy szereg lat.

Z dat wyżej przedstawionych okazuje się, że jakkolwiek zamiana mostów drewnianych średnich nie opłaciłaby się w takim stopniu i tak rychło, jak zamiana mostów do 2 m. światła, to jednak byłaby zawsze ze względów finansowych i administracyjnych korzystną i powinna być również jak najrychlej podjęta, zwłaszcza, iż należy wziąć w rachubę oszczędności na kosztach konserwacji.

Gdy jednorazowy koszt zamiany średnich mostów drewnianych jest stosunkowo znaczny i w przeważnej części wypadków nie mógłby w całości być pokryty zwyczajnymi dochodami rocznymi powiatowego funduszu dróg gminnych, przeto dla ułatwienia tej akcji i zachęcenia do niej powiatów, jest rzeczą konieczną utworzenie osobnego funduszu, przeznaczonego na udzielanie powiatom nisko oprocentowanych pożyczek.

Sejmowa komisja drogowa w sprawozdaniu swem z dnia 31. marca 1900 l. s. 620 uznała również potrzebę utworzenia osobnego funduszu pożyczkowego na budowę stałych mostów średnich i potrzebę organizacji taniego kredytu, którego w tym celu Bank krajowy miałby udzielić. Komisja ta zaznaczyła zarazem, iż do utworzenia takiego funduszu pożyczkowego powinien się przyczynić tak fundusz

krajowy jak państwowy; ten udział Skarbu państwowego preliminowała komisya w minimalnej kwocie 20.000 K rocznie.

W myśl tych wskazówek komisji drogowej Wydział krajowy pismem z dnia 24. sierpnia 1900 l. 24.028 przedstawił c. k. Prezydium Namiestnictwa program zamierzonej akcji na polu budowy stałych średnich mostów na drogach autonomicznych w kraju, tudzież projekt utworzenia pożyczkowego funduszu mostowego i upraszał o wyjednanie u c. k. Rządu centralnego na ten cel stałej rocznej dotacji ze Skarbu Państwa co najmniej w kwocie 20.000 K przez przeciąg lat 40. Do dnia zamknięcia niniejszego sprawozdania nie nadeszła odpowiedź c. k. Rządu na powyższe pismo.

Dla uzyskania potrzebnego kapitału dla funduszu pożyczkowego, ułatwiającego przeprowadzenie zamierzonej akcji na razie przynajmniej w bardzo skromnych rozmiarach, Wydział krajowy projektował pierwotnie zaciągnięcie na ten cel pożyczki w Banku krajowym, która miałaby być umarzana przez lat 40 dotacjami krajowemi po 20.000 K rocznie, tudzież spodziewanemi subwencyami państwowemi również w kwocie 20.000 K rocznie. Pożyczka zaciągnięta w Banku krajowym przy oprocentowaniu po 4 od stu i umarzaniu w 80-ciu równych ratach półrocznych po 20.000 K wynosiłaby około 800.000 K, przy oprocentowaniu zaś 4½ od stu wynosiłaby 740.000 K a przy 5% otrzymanoby 690.000 K pożyczki.

Kapitał w ten sposób uzyskany a wypożyczony powiatom na 2%, spłacalny w terminach do lat 40 — okres ten przyjęto początkowo ze względu, iż ratą amortyzacyjną obliczoną dla mostu drewnianego wieszycie płacić się mająca, umarza się w 40 latach kapitał wyłożony na budowę mostu trwałego o świetle 6 m. — utworzyłby po upływie tego okresu własny fundusz pożyczkowy a wynoszący analogicznie przy 4% — 1,766.000 K, przy 4½ — 1,634.000 K, przy 5% — 1,524.000 K.

W ciągu dalszych badań okazało się jednak, że zrealizowanie powyższego projektu jest niemożliwe, ponieważż wobec niepomyślnych stosunków kredytowych w kraju uzyskanie a w większym jeszcze stopniu uwięzienie tak znacznej gotówki na dłuższy szereg lat byłoby dla Banku krajowego połączone z trudnościami. Udzielenie takiej pożyczki przez Bank krajowy jest nawet niemożliwe i niedopuszczalne, ponieważ potrzebny na ten cel kapitał nie miał być uzyskany w drodze emisji listów zastawnych lub obligacyj.

Zarówno ten wzgląd jak i brak odpowiedzi c. k. Rządu zniewolił Wydział krajowy do odstąpienia od zamiaru korzystania z kredytu w Banku krajowym w rozmiarach wyżej projektowanych, nie chcąc jednak odwlekać rozpoczęcia akcji zastąpienia średnich mostów drewnianych mostami trwałymi choćby na razie w bardzo skromnych rozmiarach, postanowił przedstawić Wysokiemu Sejmowi wniosek, ażeby analogicznie do utworzonego już stałego funduszu pożyczkowego drogowego utworzyć stały fundusz pożyczkowy mostowy przeznaczony na udzielanie powiatom pożyczek nisko oprocentowanych i spłacalnych najpóźniej w ciągu lat dziesięciu od dnia zaciągnięcia pożyczki celem ułatwienia przebudowy na drogach powiatowych i gminnych drewnianych mostów średnich o świetle powyżej dwóch metrów na mosty trwałe. Na uposażenie tego funduszu Wydział krajowy projektuje dotację krajową przez lat 40 po 20.000 K rocznie, tudzież subwencję państwową w tej samej wysokości również przez lat 40. Trwałość obiektów na drogach publicznych leży zarówno w interesie ekonomicznym i kulturowym kraju jak i w interesie Państwa, przeto Skarb Państwa powinien także przychylić się do utworzenia funduszu mającego na celu poparcie akcji, o której mowa.

Koszta budowy średnich mostów trwałych (około 28.000 sztuk) w porównaniu z budową takich mostów z drzewa są o 25,000.000 K wyższe. Wychodząc z założenia, że powiaty zwyczajnymi dochodami powiatowych funduszy dróg gminnych zdołają utrzymywać średnie mosty drewniane względnie odbudowywać je, należałoby, chcąc ułatwić powiatom przebudowanie tych obiektów na trwałe, dostarczyć im w formie pożyczek przynajmniej owej nadwyżki kosztów budowy w sumie 25,000.000 K.

Wydział krajowy zdaje sobie sprawę, że projektowany fundusz na 2%-towej pożyczki spłacalne w 10 latach nie tak rychło uczyniłby zadość tej potrzebie. Z funduszu tego zasilanego corocznie dotacjami po 40.000 K przez lat 40 możnaby za ledwie w okresie 79 lat udzielić pożyczek w sumie 25,000.000 K, w obliczeniu tem wszakże przyjęto teoretycznie, że roczne dotacje wpływać będą w terminie 1. stycznia każdego roku, że w okresie udzielania pożyczek fundusz nie będzie nigdy po-

siadał leżącej gotówki i będzie zawsze wyczerpany na pożyczki, że udzielone pożyczki będą spłacane ściśle w terminach zapadłości w 10 ratach rocznych. Pod temi samemi zastrzeżeniami stan funduszu po upływie 40 lat wynosiłby 2,416 079 K.

Dla porównania Wydział krajowy przytacza jeszcze następujące daty wynikające z obliczeń a mianowicie: Chcąc utworzyć fundusz, z którego miałyby się dostarczyć w ciągu lat 15 powiatom 2% - towych pożyczek spłacalnych w ratach rocznych w ciągu lat 10 ciu w sumie 25,000.000 K, potrzebaby dotować go przez lat 15 corocznie kwotą 840.956 K, a stan tego funduszu wynosiłby z początkiem r. 15 go — 14,527.000 K, ażeby zaś udzielił sumy 25,000.000 K pożyczek w ciągu lat 40 musiałoby się zasilać fundusz pożyczkowy roczną dotacją po 144.577 K przez lat 40 a stan jego z początkiem r. 40 wynosiłby 8,732.737 K.

Akcyę proponowaną przez Wydział krajowy wobec znacznych potrzeb całego kraju należy uważać jako wstępną, próbną, a dopiero doświadczenia kilkoletnie dostarczyłyby podstawy do akcyi w szerszych rozmiarach. Wydział krajowy zaznacza wszakże już obecnie, że akcyja ta musiałaby być rozłożona na znaczny szereg lat a to z powodów natury finansowej i technicznej. Wspomniano już wyżej, że mosty stałe można budować tylko na drogach pod względem kierunku i spadków racjonalnie zbudowanych na rzekach uregulowanych a także na tych nowych drogach, których szczegółowy projekt budowy jest ostatecznie ustalony. W każdym wypadku udzielenia pożyczki na budowę mostów stałych musiałoby projekta tych mostów być dokładnie sprawdzone, albo też wykonane przez organa techniczne Wydziału krajowego, a przeprowadzenie tych robót musiałoby być należycie dozorowane. Takie zadanie oddziału techniczno-drogowego wymagałoby w miarę rozwoju akcyi zwiększania personelu tego oddziału.

III.

Mosty większe stałe.

Mosty większe stałe t. j. o przyczółkach murowanych i konstrukcyi żelaznej względnie sklepione są zazwyczaj tak kosztowne, że finansowo korzystniej jest zatrzymać nadal mosty drewniane.

Według tablicy B. wyżej wspomnianej przebudowanie 4.762 mostów od 10 do 20 m. światła jako drewnianych kosztuje około 18 milionów koron, koszt zaś zamiany ich na mosty trwałe wyniesie około 62 milionów koron, a stanowiący różnicę w kosztach budowy kapitał 44 milionów koron oprocentowany na 4% przyniesie w 15 latach 26 milionów koron t. j. więcej aniżeli potrzeba na przebudowanie istniejących mostów na nowe drewniane. Również wypadnie korzystniej finansowo budowa wielkich mostów drewnianych, jeżeli nie ma trudności w wbijaniu pali i nie ma ani wielkich lodów ani spławu drzewa. Tak n. p. most na Bugu o świetle 120 m. na drodze krajowej Lwów-Stojanów wybudowany z drzewa kosztował 28.000 K — ten zaś most o filarach murowanych i konstrukcyi żelaznej kosztowałby około 150.000 K — zatem procent z zaoszczędzonego kapitału już po sześciu latach pokryje koszt odbudowania tego mostu, którego trwałość ze względu na zastosowanie przeważnie drzewa dębowego można liczyć na 10 do 15 lat. Gdy jednak prześła mostu muszą być większych rozmiarów dla ułatwienia przepływu wody, lodów, tratw, jak na Wiśle, Dunajcu, Sanie, Dniestrze, mosty o filarach i kratowej konstrukcyi żelaznej lub nawet drewnianej są finansowo korzystniejsze od całkowicie drewnianych narażonych na ciągłe uszkodzenia, wymagających ustawicznych napraw połączonych z utrudnieniem a niekiedy i z przerwą komunikacyi. Miejscowe ceny materiałów i warunki terenowe mają także znaczny wpływ na oznaczenie i wybór rodzaju mostu. Tak n. p. w powiecie kossowskim przyczółki kamienne są korzystniejsze aniżeli drewniane, górne zaś konstrukcyje drewniane są finansowo znacznie korzystniejsze od żelaznych zespołów kratowych. W okolicach, gdzie drzewo jest drogie, konstrukcyje żelazne, jeżeli ich koszt nie przekracza dwukrotnie kosztów konstrukcyj drewnianych, opłacają się finansowo.

Akcyja więc mająca na celu przemianę mostów prowizorycznych na trwałe, może tylko wyjątkowo objąć mosty większe.

Na podstawie powyższego przedstawienia Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z dnia 29. listopada 1901 l. 82.461 w przedmiocie przemiany drewnianych mostów i przepustów na drogach powiatowych i gminnych na mosty i przepusty trwałe.

II. 1.) Sejm ustanawia stały pożyczkowy fundusz mostowy.

2.) Fundusz ten przeznaczony jest na udzielanie powiatom pożyczek nisko oprocentowanych i spłacalnych najpóźniej w ciągu lat dziesięciu, celem umożliwienia przebudowy na drogach powiatowych i gminnych mostów drewnianych o świetle powyżej 2 metrów na mosty stałe.

3.) Sejm przeznacza na utworzenie tego funduszu przez lat 40 począwszy od dnia 1. stycznia 1903 po 20.000 K rocznie; na powiększenie tego funduszu służą nadto subwencje ze Skarbu Państwa, jakich c. k. Rząd na ten cel udzieli.

4.) Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby począwszy od r. 1903 przez lat 40 wstawiał każdorocznie do preliminarzy budżetów krajowych po 20.000 K tytułem dotacji na uposażenie tego funduszu.

III. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby ze Skarbu Państwa wypłacał funduszowi krajowemu przynajmniej po 20.000 K rocznie przez lat 40 począwszy od r. 1903 w celu powiększenia funduszu pożyczkowego na budowę stałych mostów na drogach powiatowych i gminnych w kraju naszym.

Z Rady Wydziału Kraj. Król. Galicyi i Lodomeryi wraz z W. Ks. Krakowskiem.

Marszałek krajowy
A. Potocki, w. r.

Antoni Jaxa Chamiec, w. r.
Członek Wydziału krajowego.

