

1007 403

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie operacji agrarnych.

Wysoki Sejmie!

Postęp i rozwój operacji agrarnych.

Na podstawie rocznego sprawozdania komisarza agrarnego i kierownika oddziału technicznego z czynności agrarnych za r. 1908 zdaje Wydział krajowy niniejszem sprawę z postępu i rozwoju tych czynności.

1. Komasacya w Chyszewicach pow. Rudki.

Rozpoczęta na tym obszarze czynność w r. 1903 nie została jeszcze do końca r. 1908 ostatecznie ukończoną tak, by można było przystąpić do zamknięcia postępowania. Obok wielkiej liczby uczestników (713) i rozległości obszaru komasacyjnego (1237 ha) niemniej obok wielkich utrudnień z powodu zachodzących niezgodności pomiędzy księgą gruntową, katastrem, a stanem faktycznym spowodowały tak znaczne opóźnienie w wykonaniu tej komasacji liczne rekursy (111) wniesione przeciw planowi komasacyjnemu, z których większa część skierowaną była przeciw oszacowaniu gruntów. Komisya musiała tedy odnośnie do zakwestyonowanych ekwiwalentów przeprowadzić ponowną bonitację, co znowu pociągnęło za sobą wiele czynności: jak wkreślenie do map oryginalnych nowych oddziałów bonitacyjnych, ponowne obliczenie powierzchni i zniian wartości, zestawienie wynikłych stąd nadpłat w osobnych wykazach i uwidocznienie w rejestrach stanu posiadania i w rejestrze wynagrodzeń.

Przeciw orzeczeniom krajowej komisji agrarnej, wydany w załatwieniu rekursów przeciw planowi komasacyjnemu, wniosło znowu 12 uczestników rekursy do komisji ministerjalnej.

Rekursy te musiały być przedmiotem badania na miejscu, a zebrany z dochodzenia materyał miał być w marcu 1909 przedłożony c. k. komisji ministerjalnej.

Z wspólnych urządzeń wykonano w Chyszewicach 19.147 m. b. rowów przydrożnych, 600 m. b. ścieków i 1360 m. b. rowu osuszającego. Nadto założono szereg betonowych przepustów, 3 mostki drewniane, doprowadzono do porządku nowo wytyczone drogi komunikacyjne i polowe i okopano je rowami.

2. Komasacya w Lublińcu nowym, pow. Cieszanów

nie postąpiła wiele naprzód. W r. 1907 zakończono czynność wyłożeniem planu bonitacyjnego, a jakkolwiek rekursów przeciw bonitacyi nie wniesiono, jednak zgłoszono wiele zmian w stanie posiadania, co zajęło komisji miejscowej dużo czasu, gdyż zgłoszone zmiany musiały być przeprowadzone w rejestrze stanu posiadania. To było powodem, że nie można było przystąpić do ostatecznego wykończenia planu komasacyjnego i do prowizorycznego oddania w posiadanie ekwiwalentów.

Według zapowiedzi sprawozdania ma się to stać w ciągu r. 1909.

3. Komasacya w Sknińówku, powiat Lwów.

Czynność na tym obszarze, rozpoczętą w r. 1904 można uważać faktycznie za ukończoną, gdyż po zatwierdzeniu planu i ostatecznem oddaniu ekwiwalentów, pozostały do opracowania tylko elaboraty dla sądu w celu sprostowania księgi gruntowej i dla katastru w celu sprostowania operatu katastralnego.

Ogłoszenie zamknięcia postępowania nastąpić miało w lutym 1909 r. Komisya usprawiedliwia, że czynności tej nie mogła dokonać w ciągu r. 1908 jak to w poprzednim sprawozdaniu zapowiedziała, gdyż nawet innych prac na to nie pozwalała.

Zauważyć należy, iż sprawozdania nie wspominają nic o uporządkowaniu zabagnionego pastwiska gminnego, co nastąpić miało przy zaprojektowaniu wspólnych urządzeń w Sknińowie, do których zabezpieczonym być miał odpływ wody z tego pastwiska. Sprawozdania zaś o wykonanych czynnościach w Sknińowie także nie zawierają o tem żadnej wzmianki.

4. Komasacya w Sknińowie, pow. Lwów.

W ciągu roku 1908 doprowadzono czynności do tego stadium, iż wytyczone w pierwszych dniach września ekwiwalenta zostały za zgodą uczestników oddane prowizorycznie w posiadanie dnia 25. września 1908.

Plan komasacyjny miał być w pierwszych dniach marca 1909 wyłożonym do publicznego wglądu.

5) Komasacya w Podbereźcach, pow. Lwów.

Z pominięciem innych wcześniejszych prowokacyi i wniosków na przeprowadzenie komasacyi lub podziału, przystąpiła komisya miejscowa w ubiegłym roku do wstępnych prac polowych w Podbereźcach, które prowakacyę wniosły w r. 1906, zaś orzeczenie na ustanowienie komisarza miejscowego wydano w sierpniu 1908.

Pominięcie wcześniejszych zgłoszeń motywuje komisya bliskością siedziby urzędowej komisarza, tudzież sprawdzonym zwyczajem ludności, iż gruntów swoich nie dziela, lecz splacają gotówką współspadkobierców.

Wydział krajowy zastanawiając się nad tym krokiem komisji przyszedł jednak do przekonania, że forytowanie miejscowości o dogodnych i łatwiejszych warunkach wykonania, nie powinno być z ujmą interesów dla wcześniej zgłoszonych prowakacyi z tych gmin, które takich warunków nie posiadają.

Wydział krajowy sądzi też, iż bez względu na zachodzące trudności, jakiegobądź rodzaju, pierwszeństwo w ustanowieniu komisarza miejscowego, a raczej w przeprowadzeniu żądanej czynności agrarnej, powinno być dane tym gminom i obszarom, które wcześniej o to prosiły. Jedne z pierwszych, które wniosły prowakacje, są miejscowości: *Rudolfsheim* ad Kupicz-wola w r. 1903 (o komasacyę); Wołczuchy w r. 1904 (o komasacyę); Błóżew dolna w r. 1904 (o komasacyę); następują Bieńkówka w r. 1905 (dzielenie), Myścowa w r. 1906 (o komasacyę) i t. d.

Takie pomijanie gmin, które wcześniej żądały przeprowadzenia czynności, może zdaniem Wydziału krajowego, wpłynąć ujemnie na całą akcyę i zniechęcić interesowanych do wnoszenia zgłoszeń.

6) Komasacya w Wyszatycach, pow. Przemyśl.

Zgłoszenie o przeprowadzenie komasacyi wniesione zostało jeszcze w r. 1903, orzeczenie o ustanowieniu komisarza miejscowego wydano 21. stycznia 1904 zaś obwieszczenie terminu rozpoczęcia działalności komisarza miejscowego ogłoszono dnia 1. lutego 1905. Czynność na miejscu rozpoczęto w jesieni roku ubiegłego od wyznaczenia obszaru komasacyjnego i od założenia sieci tryangulacyjnej.

Rozpoczęcie czynności właściwej nastąpiło więc po upływie 5 lat od czasu wniesienia prowakacyi, a po upływie lat 4 od ustanowienia komisarza miejscowego.

Tak długą zwłokę w rozpoczęciu prac technicznych usprawiedliwia sprawozdanie wielkością obszaru komasacyjnego (1697 ha), znaczną liczbę uczestników (550), trudnościami terenowymi, wreszcie brakiem wyszkolonego personalu.

7) Ogólny podział wspólnych gruntów w gminie katastr. Piaski, pow. Lwów.

Wniosek na przeprowadzenie ogólnego podziału i regulacyę gruntów, wspólnie użytkowanych przez 4 gminy administracyjne: Piaski, Ostrów, Łany i Szczerzec, przedstawiony z urzędu przez Wydział krajowy w r. 1904 został wprowadzony w wykonanie w r. 1908.

Czynność komisji w roku sprawozdawczym ograniczyła się do przeprowadzenia bonitacyi i do założenia rejestru stanu posiadania i rejestru praw udziałowych. Nadto dokonano oszacowania kamieniołomów.

8) Podział szczegółowy wraz z regulacją w gminie Chełmiec polski pow. Nowy Sącz.

Na prowakację wniesioną w r. 1907 z obszarem dzielenia 123 ha i liczbą uczestników 30 ustanowiono roku następnego komisarza miejscowego i przystąpiono w jesieni tegoż roku do rozpoczęcia robót. Zbadano obszar dzielenia, wytyczono granice zewnętrzne i zestawiono listę bezpośrednich uczestników. Przeciwno tej liście wniesione zostały zarzuty, które po zbadaniu mają być przedmiotem orzeczenia c. k. krajowej komisji agrarnej.

9) Podział szczegółowy wraz z regulacją w gminie Świński, pow. Nowy Sącz.

Operacja ta z obszarem 180 ha i liczbą uczestników 33, sprowokowana w r. 1906 — rozpoczęta została równocześnie z czynnością w Chełmciu polskim i doprowadzona do tego stadium, iż wygotowano szkic przyszłego podziału gruntów.

Przeciwko liście uczestników nie wniesiono żadnych zarzutów.

Streszczone powyżej czynności miejscowej komisji agrarnej przedstawiają tylko główne momenty z postępu poszczególnych operacji; szczegółowy opis czynności zawierają dołączone do rocznego sprawozdania c. k. komisarza miejscowego wykazy tabelaryczne, przedewszystkiem wykazy II. i IV.

Zarejestrować tu jeszcze tylko wypada dla ogólnego poglądu liczbę zgłoszonych dotąd prowakacji.

Według wykazu II. wpłynęły do końca roku 1908 zgłoszenia z 32 gmin, z których dwa zostały odmownie zatwierdzone. Z pozostałych trzydziestu przypada 12 prowakacji na przeprowadzenie komasacji, zaś 18 na wykonanie podziału wspólnych gruntów, bądź ogólnego, bądź szczegółowego, połączonego z regulacją wspólnych praw użytkowania.

W toku wykonania, jak wyżej przedstawiono, znajdują się: 6 komasacji i 3 podziały (jeden ogólny i dwa szczegółowe). Wdrożenia postępowania, a względnie rozpoczęcia prac oczekuje tedy 21 operacji, z tych 6 komasacyjnych i 15 działowo-regulacyjnych. Sprawozdanie c. k. komisji agrarnej przedstawia w wykazie tabelarycznym I. ogółem tylko 19 zaległych operacji, mianowicie 5 komasacji i 14 podziałów, zaliczając do wdrożonych już i te, do których przeprowadzenia ustanowiono komisarza miejscowego lub ogłoszono termin o rozpoczęciu działalności komisarza; z uwagi jednak, iż przy tych operacjach nie przedsięwzięto żadnej czynności na miejscu, nie można ich uważać za faktycznie wdrożone.

Czy jednak weźmiemy na uwagę liczbę 19, czy 21 zaległych operacji na 30 zgłoszonych w okresie sześciu lat (1903—1908); w każdym razie przedstawia się rozwój tej akcji za zbyt słabym. Gdyby prace w tem samym tempie dalej postępować miały, kraj chyba dopiero po bardzo długim szeregu lat mógłby się doczekać korzyści, jakich się spodziewa z zastosowania i wykonania ustaw agrarnych.

Wydział krajowy już w zeszłorocznym sprawozdaniu zwrócił uwagę Wys. Sejmu na ~~ow~~ oliczność i do poczynionych tam uwag i dzisiaj się ołuje.

Dodać w końcu należy, iż według odezwy c. k. krajowej komisji agrarnej z 18. lipca 1909 l. 100 A. D. c. k. Komisja ministeryalna przyjęła z zadowoleniem do wiadomości roczne sprawozdanie z czynności agrarnych za r. 1908. Tylko co do komasacji w Lublińcu nowym uznała Komisja ministeryalna postęp prac za pówolny i wyraziła oczekiwanie, iż prace w roku bieżącym zostaną tak przeprowadzone, by jeszcze w tym roku można przystąpić do oddania ekwiwalentów.



Wnioski na zmianę niektórych postanowień ustawy komasacyjnej i działowo-regulacyjnej.

C. k. krajowa komisja agrarna przedłożyła Wydziałowi krajowemu do objawienia zdania wnioski c. k. ministerynalnej komisji agrarnej na zmianę niektórych postanowień krajowej ustawy komasacyjnej z 9. grudnia 1899 Nr. 18. Dz. u. kr. z r. 1900 i działowo-regulacyjnej z 9. grudnia 1899 Nr. 19. Dz. u. kr. z r. 1900. Projektowane zmiany odnoszą się w części do zasadniczych kwestyi, mających na celu ułatwienie i rozszerzenie operacji agrarnych, w części zaś odnoszą się do kwestyi formalnych, mających na celu bądź uproszczenie postępowania, bądź skuteczniejsze wykonanie planu komasacyjnego, względnie działowo-regulacyjnego.

Zmiany zasadnicze mają być wprowadzone następujące:

A. W ustawie komasacyjnej:

1) Postanowienia ustawy o komasacji gruntów rolnych mają być rozszerzone także na lasy.

Wciągnięcie lasów do komasacji ma być jednak zależnem od uznania, że przez komasację osiągnie się możliwość lepszego zagospodarowania w interesie kultury krajowej.

Do wywołania komasacji lasów potrzebną będzie zgoda przynajmniej połowy właścicieli.

2) W sprawie prowokacji, t. j. spowodowania komasacji potrzebną jest według przepisu §. 65. kr. u. k. zgoda połowy właścicieli.

Według projektowanej zmiany tego przepisu potrzebną będzie

a) zgoda jednej trzeciej części właścicieli, jeżeli dochód katastralny wynosi więcej niż połowę dochodu katastralnego wszystkich gruntów, mających się wciągnąć do komasacji, albo

b) bez względu na dochód katastralny, jeżeli połowa właścicieli zażąda komasacji.

3) Projekt wprowadza dalej nowe postanowienie, mocą którego można będzie po ułożeniu i wytyczeniu planu komasacyjnego, mimo, iż nie uzyskał jeszcze zatwierdzenia, przystąpić do prowizorycznego oddania i objęcia w posiadanie ekwiwalentów nawet, wbrew woli poszczególnych posiadaczy.

Zauważyć należy, iż mimo braku takiego postanowienia w obecnie obowiązującej ustawie, komisja miejscowa

po wytyczeniu planu oddawała ekwiwalenta w posiadanie, jednakże za jednomyślną zgodą wszystkich bezpośrednich uczestników.

4) Proponuje komisya ministeryalna uchylenie głosowania nad planem komasacyi, które odbywa się dziś po zamknięciu postępowania, pomimo poprzedniego zgodzenia się na wprowadzenie postępowania komasacyjnego i może niejednokrotnie udaremnić całą pracę władz, znawców i interesowanych.

B. W ustawie działowo-regulacyjnej:

1) §. 53. kr. u. dz. r., który traktuje o dopuszczalności prowokowanego podziału wspólnych lasów, że mianowicie żądany podział ogólny czy szczegółowy, może tylko wtenczas nastąpić, jeżeli przez to kultura i odpowiednio zagospodarowanie poszczególnych części lasu nie zostanie na szkodę narażone, rozszerza projekt w zastosowaniu wogóle do wszelkich wspólnych gruntów, a więc rolnych jak i leśnych.

2) Celem należytego zagospodarowania podzielonych wspólnych gruntów, jak i utrzymywania wykonanych wspólnych urządzeń, projektuje c. k. komisya ministeryalna wprowadzenie nowych postanowień, które zobowiązuwać mają władze polityczne, aby w powyższych kierunkach rozciągnęły kontrolę nad wspólnościami agrarnymi i dopilnowały wykonania planu, regulującego wspólne prawa użytkowania i zarządu.

Ewentualne zmiany w planie, względnie w statucie, mogą być przeprowadzone jedynie za zezwoleniem władzy politycznej.

3) Dalej proponuje c. k. komisya ministeryalna uzupełnienie ustawy w tym kierunku, iż prawo udziałowe uczestnika w danej wspólności gospodarczej, związane z posiadaniem realności n. p. prawo paszy nie może być odłączone od realności. Projekt przewiduje jednakże, odstąpienie od tej zasady w pewnych poszczególnych wypadkach, n. p. gdyby owo prawo paszy w przyznanej rozciągłości przechodziło potrzeby danej realności. Takie pozbycie się prawa udziałowego mogłoby nastąpić tylko za zezwoleniem władzy politycznej.

4) Wkońcu proponuje c. k. komisya ministeryalna uzupełnienie ustawy działowo-regulacyjnej przez dodanie postanowienia, iż na przyszłość każdy generalny i szczegółowy podział wspólności agrarnych może nastąpić tylko na podstawie niniejszej ustawy.

Wydział krajowy po zasięgnięciu opinii krajowej komisji dla spraw rolniczych oznajmił c. k. krajowej komisji agrarnej odezwą z 5. sierpnia 1909 l. 107.284, że wogólności uważa projektowane zmiany za pożądane. Jednakże poczynił Wydział krajowy co do poszczególnych przepisów nowych następujące zastrzeżenia i propozycje:

ad A. 1. (wciągnięcie lasów do komasacyi):

Ażeby w tekście ustawy zastrzeżeniem zostało:

a) że o ile chodzi o komasację pomiędzy samymi gruntami lasowymi, zatem o sprostowanie wzajemnych granic, należy w razie znaczniejszych różnic w stanie kultury i wieku drzewostanów, na przestrzeniach, które mają

być wymieniane, na żądanie któregośkolwiek właściciela odroczyć dokonanie wymiany do stosownego czasu;

b) że dalej, o ile rozchodzić się będzie o komasację lasów z innymi gruntami, wciągnięcie lasów do komasacji nie może być dopuszczone wbrew woli właściciela, jeśliby prowadziło do strat gospodarczych przez naruszenie ustalonego porządku gospodarstwa w lasach usystemizowanych, a to tak ze względu na wiek drzewostanu, jak i na konfigurację terenu, wreszcie, że przez wciągnięcie lasów do komasacji nie może być dokonana bez przyzwolenia władzy lasowej zmiana kultury leśnej na inną, do czego właśnie dążyłby mogli na tej drodze prowadzanci przy parcelacji większych posiadłości.

ad A. 3) Ponieważ projektowany nowy przepis do §. 94. kr. u. k. o prowizorycznym oddaniu w posiadanie wytyczonych ekwiwalentów nie podaje liczby uczestników, na żądanie których możnaby przystąpić do prowizorycznego oddania, wyraził Wydział krajowy zdanie, że liczba powinna być w tekście ustawy wyrażoną i że za podstawę do decyzji służyć powinna ta większość uczestników, jaka według §. 65. kr. u. k. w nowej stylizacji (jak A. 2) wymagana jest do sprowokowania postępowania komasacyjnego.

ad A. 4) Zmianę tę, która oddawna była gorącym życzeniem wszystkich osób interesujących się postępowaniem komasacji i zbliży naszą ustawę do wypróbowanych wzorów środkowej Europy, Wydział krajowy przyjął.

ad B. 2) W sprawie projektowanego wzmocnienia nadzoru władz politycznych nad wspólnościami agrarnymi uczynił Wydział krajowy zastrzeżenie, iż przez nałożenie omówionego wyżej obowiązku na władze polityczne, nie mogą być naruszone prawa nadzoru, przysługujące władzom samorządnym z mocy przepisów poszczególnych ustaw gminnych, odnośnie do tych wspólności, które stanowią dobro gminy, a względnie należą do gminy, jako osoby prawnej.

ad B. 3) Takie samo zastrzeżenie uczynił Wydział krajowy, kiedy rozchodzić się będzie o wydanie zezwolenia na odłączenie od realności pewnego prawa udziałowego w spółności agrarnej należącej do gminy.

Na inne projektowane zmiany, wyżej wyszczególnione, jak i na zmiany natury formalnej, zmierzające do uproszczenia postępowania, a które tu pominięto, Wydział krajowy zgodził się w zasadzie. Wydział krajowy zastrzegł sobie tylko możliwość zaproponowania Wys. Sejmowi ewentualnie i innych poprawek, skoro ze strony c. k. Rządu przedłożony zostanie ostatecznie zredagowany projekt do konstytucyjnego załatwienia.

Personal techniczny
miejscowej komisji
agrarniej.

Oddział techniczny c. k. miejscowej komisji agrarnej składał się w r. 1908 z dziewięciu stałych urzędników, z których jeden (asystent kom. Niesiołowski) porzucił służbę z końcem kwietnia 1908.

Nadto zajętych było pięciu pomocników technicznych i czterech dyetaryuszy, obok których przyjęto na przeciąg kilku ostatnich miesięcy w roku trzy siły pisarskie.

Z pomiędzy stałych urzędników jeden jest w IX. randze (inspektor Ćrudysz), dwóch w X. randze (adjunkci komasacyjni) i pięciu a względnie po ustąpieniu Niesiołowskiego czterech w XI. randze (asystenci komasacyjni).

Odezwaniami z 30-go czerwca 1909 l. 95. A. O. i z 18-go lipca 1909 l. 106. A. O. przedstawiła c. k. krajowa komisya agrarna wnioski na zmianę dotychczasowego etatu, polegającego na uchwale Wys. Sejmu z 5-go marca 1907 w tym kierunku, by od r. 1910 utworzyć:

1) dla inspektora agrarnego posadę w VIII. randze z poborami inżyniera I. klasy (3.600 K + 1.104 K) w miejscu dotychczasowej IX. rangi;

2) posadę jednego inżyniera II. klasy w IX. randze (2.800+960 K);

3) trzy posady adjunktów w X. randze (po 2.200+768 K), zamiast dotychczasowych dwóch;

4) ośm posad asystentów komasacyjnych (po 1.600+576 K) w XI. randze, czyli utrzymać dotychczasowy stan;

5) cztery posady pomocników technicznych, zamiast dotychczasowych dwóch (po 1.680 K);

6) sześć posad dyktaryuszy — a to dwóch z płacą po 4 K, czterech po 3 K dziennie, zamiast dotychczasowych pięciu posad.

Wydział krajowy, mając na uwadze wyżej przedstawiony stan rzeczy pod względem rozwoju czynności agrarnych, chętnie się zgodził na to nieznaczne rozszerzenie etatu, z wyjątkiem propozycyi na utworzenie posady ad 2), gdyż dla braku obecnie kandydata na to stanowisko, nie widział Wydział krajowy potrzeby obciążania na razie budżetu tą pozycyą wydatku.

Wydatek na płace personalu technicznego, wynoszący według powyższego zestawienia łącznie 47.026 K — większy od poborów w r. 1909 o kwotę 3.597 K wstawił Wydział krajowy do preliminarza funduszu krajowego na r. 1910 w rubr. X.

Obok wniosków na faktyczne powiększenie etatu w r. 1910 przedstawiła c. k. krajowa komisya agrarna propozycyę na usystemizowanie w przyszłości posad w technicznym oddziale agrarnym, których etat miałyby obejmować oprócz posad powyżej ad 1) 3) i 4) wyszczególnionych; jedną posadę w randze VII., ośm posad praktykantów technicznych i sześć posad pomocników technicznych (zamiast jak wyżej ad 5) czterech).

Załatwienie tych wniosków postanowił Wydział krajowy odroczyć na później — uważając je obecnie dla braku kandydatów za nieaktualne.

Fundusz podręczny komisarza miejscowego.

Preliminarz funduszu podręcznego komisarza miejscowego na r. 1910 obejmuje:

a) w dziale wydatków z funduszu krajowego bez prawa regresu do uczestników	1.800 kor.
b) w dziale zaliczek zwrotnych	14.440 „
c) w dziale nadzwyczajnej dotacyi jako zwrotnej	12.500 „
razem	28.740 kor.

Wydatki te, mniejsze od uchwalonych w zeszłym roku (32690 K) o 3950 kor. uznał Wydział krajowy za usprawiedliwione i wstawił je do preliminarza funduszu kraj. na rok 1910 w rub. X.

Wydział krajowy zauważyć jednak musi, iż ze strony c. k. krajowej komisyi agrarnej nie otrzymał zamknięcia rachunków funduszu podręcznego ani nawet odpisu dziennika kasowego za lata 1907 i 1908, co przynajmniej ze względu

na coroczne zestawienie preliminarza okazuje się koniecznym.

Na kosztą komisji agrarnych preliminarzuje Wydział krajowy zgodnie z wnioskami c. k. krajowej komisji agrarnej ogólną sumę 94.334 kor., z której przypada na

A) personal techniczny łącznie z ryczałtem kancelaryjnym i dotacją na zapomogi	47.594 kor.
B) fundusz podręczny	28.740 "
C) kosztą komisyjnie personalu technicznego	18.000 "

czyli razem j. w. 94.334 kor.

zatem mniej o 2.237 kor. aniżeli w r. 1909.

Na podstawie powyższego wywodu Wydział krajowy uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1) Sprawozdanie Wydziału krajowego o operacjach agrarnych z dnia 31. sierpnia 1909 l. 85840 przyjmuje się do wiadomości.

2) Etat personalu technicznego w oddziale technicznym miejscowego komisarza agrarnego składać się ma począwszy od 1. stycznia 1910:

a) z jednego inspektora agrarnego w VIII. randze z płacą roczną 3600 kor. i dodatkiem aktywalnym 1104 kor.;

b) z trzech adiunktów agrarnych w X. randze z płacą roczną po 2200 kor. i dodatkiem aktywalnym po 768 kor.

c) ośmiu asystentów agrarnych w XI. randze z płacą roczną po 1600 kor. i dodatkiem aktywalnym po 576 kor.;

d) z czterech pomocników technicznych z płacą miesięczną po 140 kor.

3. Na kosztą komisji agrarnych wstawia się do rubr. X. budżetu krajowego na rok 1910:

A) na personal techniczny	47.594 kor.
B) .. fundusz podręczny	28.740 "
C) .. kosztą komisyjnie	18.000 "

razem 94.334 kor.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Marszałek krajowy:

St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Tadeusz Pilat w. r.

Członek Wydziału krajowego.

We Lwowie, dnia 4. sierpnia 1909.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie ukrajowienia dróg.

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu z dnia 8. października 1908 Wysoki Sejm powziął między innymi następujące uchwały:

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby na najbliższej sesji sejmowej przedłożył projekt ukrajowienia znacznej sieci dróg powiatowych lub gminnych I. klasy“.

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby opracował i przedłożył projekt budowy nowych dróg krajowych, ze szczególnem uwzględnieniem powiatów o słabej sile podatkowej“.

W wykonaniu powyższych uchwał Wydział krajowy przedkłada Wysokiemu Sejmowi w niniejszem sprawozdaniu program akcji, mającej na celu utworzenie dalszej sieci dróg krajowych.

Nie wchodząc na razie w szczegóły przeprowadzenia tej akcji, które przedstawione będą w dalszym ciągu sprawozdania, Wydział krajowy dla bliższego uzasadnienia swoich wniosków pozwala sobie przedewszystkiem przedstawić w krótkości zasadnicze stanowisko, z jakiego sprawę ukrajowienia sieci dróg powiatowych i gminnych I. kl. traktuje, oraz podać przewodnie myśli, któremi kierował się przy wykonaniu powyższych uchwał Wysokiego Sejmu.

Już dnia 11. października 1907 Wysoki Sejm powziął uchwałę tej treści:

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby, z uwzględnieniem możliwości finansowej kraju, opracował projekt ukrajowienia pewnej sieci dróg, czy to nowo zbudować się mających, czy też jako powiatowe lub gminne zbudowanych i by przeprowadził z c. k. Rządem rokowania, któreby miały na celu uzyskanie wydawniejszej niż dotychczas pomocy państwa na rzecz budowy i utrzymania autonomicznych dróg w kraju“.

Jak w sprawozdaniu komisji drogowej z czynności departamentu IV. Wydziału krajowego (dtto 2. października 1908, ls. 2.361/08) nadmieniono, powodem uchwalenia tej rezolucyi, której uchwały Wysokiego Sejmu, będące przedmiotem niniejszego sprawozdania, są bliższem rozwinięciem i częściową modyfikacją — był zamiar żądanego w licznych wnioskach i petycyach powiększenia sieci dróg kra-

jowych, wynoszącej tylko 1.829 km., a więc w stosunku do obszaru kraju i długości wszystkich dróg, wynoszącej około 60.000 km. — bardzo małej.

Drugim powodem był fakt, że od czasu utworzenia przed laty sieci dróg krajowych, a następnie wybudowania sieci kolei żelaznych, wiele dróg powiatowych i gminnych I. klasy nabrało większego, niż powiatowego, tj. krajowego znaczenia — a niektóre z tych duktów są dziś nawet ważniejsze od niektórych dróg krajowych.

Dalszym ważnym powodem był zamiar zabezpieczenia odpowiedniego utrzymania pierwszorzędnych dróg, a zarazem przyjscia z pomocą powiatom.

Powyższe motywa były również wytyczną dla programu akcji ukrajowienia dróg, którego zarysy Wydział krajowy niniejszem Wysokiemu Sejmowi przedkłada. W szczególności wychodził Wydział krajowy z założenia, że zadaniem tej akcji ma być przede wszystkim uzupełnienie głównych linii komunikacji drogowej w kraju, przez nową sieć dróg krajowych, a tem samem poprawa stosunków komunikacji drogowej w kraju. Z natury rzeczy w zarząd czynnika administracyjnego wyższego rzędu — jakim jest kraj, dostać się powinny drogi o najszerszem znaczeniu komunikacyjnem — a doniosłość komunikacyjna danej drogi powinna być głównie decydującym momentem dla decyzji, czy dana droga za krajową uznaną być winna.

Drogi krajowe powinny łącznie z drogami państwowemi tworzyć sieć głównych arteryi komunikacyjnych w kraju, tak, by uzupełniające linie drogowe pośrednie między okami tej sieci, miały już istotnie charakter więcej lokalnego znaczenia, wobec czego obowiązek ich uzupełniania przez budowę, oraz należytego konserwowania, byłby już zgodnie z ich charakterem lokalnym zadaniem już to związku komunalnego szerszego, jakim jest powiat, już to związku komunalnego ciśniejszego — to jest gminy.

Z tąđ też jakkolwiek zamierzona akcja utworzenia nowej sieci dróg krajowych w kraju będzie miała niewątpliwie jako jedno ze swych pożytecznych następstw znaczną ulgę dla administracji powiatowej w ciężarach tak finansowych jak i administracyjnych, które powoduje ciążący na powiatach obowiązek utrzymania znacznej sieci dróg — to jednak, zdaniem Wydziału krajowego, kwestyi ulżenia administracyom powiatowym nie można uważać za główny cel, mający być osiągniętym przez nową sieć dróg krajowych.

W ustalaniu szczegółów programu ukrajowienia dróg na pierwszy plan muszą być wysunięte momenta szerszego, ogólnego znaczenia, a więc przede wszystkim, jak to wyżej nadmieniono, dążenie, by akcją ukrajowienia dróg objąć najważniejsze arterye komunikacyjne kraju i sieć tę zagęścić odpowiednio do istotnych potrzeb gospodarczego życia poszczególnych okolic całego kraju.

Drugim momentem pierwszorzędного znaczenia w wyborze przyszłych dróg krajowych musi być wzgląd na to, by sieć tych dróg utworzyła w przyszłości przez swoje topograficzne położenie obiekt, przedstawiający warunki odpowiednie dla dobrej — zatem możliwie oszczędnej, a sprężystej administracji.

Musi być zatem osiągnięta należyta zwartość i dobre związanie projektowanej sieci drogowej.

Z tymi wymogami, które powinny być przede wszystkim rozstrzygające dla wyboru przyszłych dróg krajowych, tj. wymogiem, by drogi, mające być ukrajowionemi, były duktami o pierwszorzędnej doniosłości komunikacyjnej i tworzyły łącznie obiekt umożliwiający dobrą administrację — nie da się w pełni pogodzić (wskutek geograficznego położenia kraju, konfiguracji poszczególnych powiatów i odmiennego w poszczególnych częściach Galicyi obecnego stanu komunikacji) usiłowanie, aby zamierzona ulga, jakiej doznaćby miały powiaty w swojej administracji przez objęcie w zarząd kraju części dróg, na ich terytoryum położonych, była dla wszystkich administracji powiatowych równomierną.

Wydział krajowy nie zapoznaje doniosłości potrzeby ulżenia administracyom powiatowym w ciężarze, który na nie utrzymanie dróg nakłada, tem mniej zapomnieć może o obowiązku, jaki nakłada na niego polecenie, zawarte w uchwale Sejmu, by przy akcji ukrajowienia dróg uwzględnione zostały powiaty o słabej

sile podatkowej. Sądzi jednak, że intencjom tym w pewnej tylko mierze odpowiedzieć będzie można mianowicie przez przyjęcie zasady, że:

Żaden powiat autonomiczny nie zostanie pominięty przy ustalaniu sieci dróg, ukrajowić się mających, lecz przeciwnie, przez terytorium każdego powiatu przynajmniej jedna z nowych dróg krajowych przechodzić będzie — a dalej przez przyjęcie do programu akcji ukrajowienia przede wszystkim tych duktów drogowych, które Wydziały powiatowe w relacjach swoich do ukrajowienia przedłożyły.

Dalej idące starania, by z akcją powstania nowych dróg krajowych połączyć ulgę dla administracji poszczególnych powiatów w kraju, musiałyby wypracować cel istotny akcji, ze szkodą dla interesu komunikacji drogowej w kraju.

W tem miejscu Wydział krajowy zaznacza, że w programie, który niniejszem przedkłada, już z tego powodu musiał w wielu wypadkach odstąpić od wniosków poszczególnych powiatów, gdyż wnioski te, przedkładane przez Wydziały powiatowe przeważnie bez wzajemnego porozumienia się i mające na oku wyłącznie tylko interesy i potrzeby danego powiatu — obejmowały drogi kończące się na granicy danego powiatu a nie związane z siecią komunikacji sąsiednich powiatów, wskutek czego nie przedstawiające części jednolitych, większych duktów o znaczeniu ogólniejszem, szerszem — więc takim, jakie właśnie usprawiedliwiłoby zaliczenie ich między drogi krajowe.

Brak także proporcji w żądaniach poszczególnych powiatów. Żądania powiatów bowiem, tj. ilość podanych do ukrajowienia w powiecie dróg, zaczawszy od żądania ukrajowienia jednej drogi (Grybów, Rudki) dochodzą aż do żądania ukrajowienia czternastu dróg (Zółkiew). Co do długości proponowanych do ukrajowienia duktów od 7 km. (Rudki) aż do 180 km. (Zbaraż).

Wydział krajowy polecił Wydziałom powiatowym, aby we wnioskach swoich zestawily drogi proponowane do ukrajowienia w porządku według ich stopniowej ważności komunikacyjnej, któreto zestawienie umożliwiłoby przynajmniej wcielenie do programu ukrajowienia tych duktów, które powiaty za najważniejsze uznają.

I tu jednak jeszcze żądania poszczególnych powiatów są nader rozbieżne, gdyż wahają się między 5 klm. (Gorlice) a 59 klm. (Rawa).

Po uwzględnieniu tych długości przypadłoby na podstawie wniosków Wydziałów powiatowych do ukrajowienia dróg pierwszego stopnia ważności—2473.36 km.

Program Wydziału krajowego stara się pogodzić w miarę możliwości te nader różnorodne żądania powiatów z zasadniczym celem akcji ukrajowienia dróg tj. z zadaniem ukrajowienia duktów ogólnego, szerszego znaczenia komunikacyjnego.

Potrzeba jednak podporządkowania interesów lokalnych, powiatowych — interesom ogólnym i względów na potrzeby komunikacji całego kraju, musi wprowadzić do programu ukrajowienia dróg pewien brak równomierności w uldze, jaką poszczególne powiaty osiągną. Brak ten, powstały czyto wskutek tego, że w jednych powiatach wcześniej w innych zaś dopiero później nowe drogi krajowe powstawać będą — jak i wskutek tego, że długość dróg, które w poszczególnych powiatach w zarząd kraju objęte będą, nie może być równą, sanować w pewnej mierze będzie mógł Wydział krajowy przez odpowiedni rozdział przeznaczonych przez Wysoki Sejm zasiłków na utrzymanie dróg w powiatach (§ 15. ustawy drogowej), przez subwencjonowanie w wyższej mierze powiatów, którym akcja ukrajowienia dróg mniejszą pomoc w spełnianiu zadań administracji drogowej w powiecie przyniesie.

Mając na oku osiągnięcie w pełnej mierze celu zasadniczego całej akcji ukrajowienia dróg, Wydział krajowy doszedł do przekonania, że akcja taka przybrać musi, tak wskutek wielkiego obszaru kraju jak i wskutek znacznego jeszcze w komunikacji drogowej w kraju zaniedbania — rozległe rozmiary.

Przy małych zasobach finansowych kraju akcja ta musi być powolną i stopniową, a dostosowanie jej tempa do każdorazowej możliwości budżetowej kraju

zaznaczyć musi Wydział krajowy jako naturalny obowiązek i swój i reprezentacyi sejmowej.

Ze względu na zupełnie zły stan budżetu krajowego na rok 1910. który jest budżetem wprost i w wysokim stopniu deficytowym i jako taki nie pozwala nawet na najpożyteczniejsze inwestycje, Wydział krajowy nie przychodzi z konkretnymi wnioskami ukrajowienia pewnych dróg ani z żądaniem pokrycia budżetowego na rok 1910. dla pewnych dróg, które by miały być objęte w zarząd kraju. Wyraz, jaki w budżecie r. 1910. przyszła akcja ukrajowienia dróg znaleźć musiała, ogranicza się do zapreliminowania w Rubr. VIII. wydatków pozycya 7. b kwoty 10.000 koron do rozporządzenia Wydziału krajowego na wydatki przedwstępne połączone z przygotowaniem ukrajowienia dróg na rok 1911. i w propozycji powiększenia już od roku 1910. etatu personalu techniczno-drogowego objętej w wydatkach Rubr. II. budżetu pozycyi 6a z sumą 17.520 koron. Powiększenie personalu uzasadnione w osobnym sprawozdaniu da Wydziałowi krajowemu możność nie tylko lepszego wypełnienia zadań w dotychczasowym zakresie czynności techniczno-drogowych, ale umożliwi także wyszkolenie personalu technicznego dla zadań nowych, które przyszłe ukrajowienie dróg spowoduje.

To, o co Wydział krajowy na teraz Sejm uprasza, streszcza się w żądaniu, by Sejm przedłożone przez Wydział krajowy zarysy programowej akcji ukrajowienia dróg rozpatrzył i uchwałami swemi ustalił ogólne granice programu, tak pod względem rozległości przyszłej sieci dróg krajowych, jak i granice finansowego pokrycia kosztów zamierzonej akcji.

Podjęcia akcji programowo Wydział krajowy nie odradza, bo zadanie to, choć trudne i dla budżetu krajowego ciężkie, ma charakter inwestycyi odpowiadającej istotnej potrzebie kraju, który dla rozwoju gospodarczego wymaga uzupełnienia dobrze utrzymanej sieci dróg bitych. Zadanie to nadto leży ściśle w granicach tych obowiązków, jakie zarząd autonomiczny kraju podjął i za swoje uznał, a Wydział krajowy nie wątpi, że czynniki, od których to zależy, umożliwią krajowi spełnienie jego zadania przez zapewnienie potrzebnych finansowych środków.

W tej nadziei, że środki potrzebne się znajdują, a utrzymując rzecz w oświetleniu myśli przewodniej, by nadmiernem i zbyt pospiesznem tempem przeprowadzenia tej akcji możności finansowej kraju na szwank nie narazić, Wydział krajowy uważałby za wskazane następujące zarysy dla przyszłej akcji ukrajowienia dróg:

Wydział krajowy projektuje nową sieć dróg krajowych o długości około 2.500 klm.

Aleg. I. Rozpołożenie tych linii drogowych w poszczególnych okolicach kraju przedstawione jest na załączonej do sprawozdania mapie (Alegat I.).

Koszta przyszłego utrzymania oblicza Wydział krajowy w sumie około 2.500.000 koron.

Jako tempo możliwe tak finansowo jak i administracyjnie dla przeprowadzenia zamierzonego programu uważa Wydział krajowy czasokres lat siedmiu.

Mianowicie przed Wysoki Sejm w roku 1910. Wydział krajowy przyszedłby z wnioskiem ukrajowienia 500 km. dróg w kraju z terminem ukrajowienia od dnia 1-go stycznia 1911. roku i z pokryciem kosztów w sumie 500.000 K. w budżecie krajowym na rok 1911.

Identyczny wniosek przedłożyłby Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi w roku 1911. mianowicie wniosłby o ukrajowienie dalszych 500 km. dróg z terminem od dnia 1-go stycznia 1912. oraz o wstawienie do budżetu na rok 1912. dalszej dotacyi w kwocie 500.000 K.

Następnie — gdy w ten sposób pozostałoby jeszcze do ukrajowienia około 1.500 km. dróg — Wydział krajowy przez dalszych lat 15 przedkładałby corocznie Wysokiemu Sejmowi wnioski na ukrajowienie dalszych 100 klm. dróg oraz wstawienie wzrastającej corocznie o 100.000 K. dotacyi w odnośnych budżetach — tak,

że po upływie lat 17 ostateczny wyraz wykonanego programu odpowiadałby ilości nowych dróg krajowych na przestrzeni około 2.500 km. z pokryciem budżetowym w kwocie rocznej 2,500.000 K.

Preliminarz ten przyszłych kosztów utrzymania całej sieci dróg krajowych Wydział krajowy popiera przede wszystkim obliczeniem wypośredkowanym z doświadczeń finansowych dotychczasowych — mianowicie z wyników kosztów obecnego przeciętnego utrzymania istniejących dróg krajowych — a nadto szczegółowymi obliczeniami — przeprowadzonymi specjalnie w tym celu dla szeregu dróg przez inżynierów Wydziału krajowego w roku bieżącym dla dokonania potrzebnych obliczeń umyślnie delegowanych.

Drogi, które Wydział krajowy szczegółowo zbadać polecił celem uzyskania podstaw dla preliminarza przyszłej konserwacji dróg krajowych — wybrane na długości około 500 km., przedstawiają typowe dane — potrzebne dla utworzenia takiego preliminarza, który, choć bezwzględnie dokładnym być nie może — choćby ze względu na to, że przyszłego rozwoju stosunków pod względem drożności materiałów konserwacyjnych i robocizny z całą ścisłością obliczyć się nie da — przedstawiać jednak powinien sumę konkretnych wiadomości i spostrzeżeń, na których z pewnym poważnym prawdopodobieństwem obliczenie podobne zrobionem być może.

Dlatego Wydział krajowy poddał zbadaniu drogi w różnych okolicach kraju — w zachodniej i wschodniej części kraju — w położeniu górskim i nizinnym — w powiatach dobrze i źle administrowanych. Szczegółowe wyniki tego badania podaje alegat II, sprawozdania.

Przeciętna — wypośredkowana z kosztów dotychczasowego utrzymania dróg krajowych w kwocie 834 koron (Alegat III.) i przeciętna, wypośredkowana na podstawie szczegółowego zbadania 500 km. dróg powiatowych i gminnych I. klasy w kwocie 880 koron, w której to kwocie jednak nie jest objętą tangenta kosztów administracji w stosunku do jednego kilometra drogi, pozwala się spodziewać, że przy bardzo oszczędnym zarządzie prelimitowany koszt 1.000 K. na utrzymanie jednego kilometra dróg okaże się dostatecznym — a przyjęty jako podstawa obliczenia kosztów połączonych z ukrajowieniem dróg — nie narazi budżetu krajowego na znaczniejsze, niespodziewanie wyższe wydatki.

Gdyby drożenie robocizny i materiałów konserwacji dróg wpłynąć miało w znaczniejszej mierze na podniesienie kosztu utrzymania dróg w okresie przewidzianym na przeprowadzenie zamierzonego programu ukrajowienia dróg, obowiązkiem Wydziału krajowego być powinno, zwrócić na tę okoliczność uwagę Sejmowi dosyć wcześnie, tak, by Sejm w uchwałach swoich mógł, już to przez zacieśnienie programu co do rozciągłości przyszłej sieci dróg krajowych, już to przez przedłużenie okresu czasu prelimitowanego dla wykonania programu, akcyę całą utrzymać w obecnie zakreślonych granicach finansowych.

Streszczając powyższe wywody Wydział krajowy uprasza, by Wysoki Sejm tegoroczną uchwałą swoją nakreślił jedynie granice przyszłej akcyi ukrajowienia dróg — tak co do ostatecznego rozmiaru tejże jak i finansowego pokrycia — natomiast nie antycypował przyszłych swych decyzji co do tego, które drogi w wykonaniu przedłożonego ogólnego programu na podstawie corocznych przedkładanych przez Wydział krajowy wniosków za krajowe uznać zechce.

Taki jedynie sposób przeprowadzenia akcyi Wydział krajowy może doradzać Wysokiemu Sejmowi, a to tak ze względów zasadniczych jak i praktycznych. Zasadniczo objęcie drogi w zarząd kraju nastąpić powinno możliwie bezpośrednio po uchwale Sejmu, która daną drogę uzna za krajową. W przeciwnym razie nastąpić by musiała niezgodność między stanem prawnym a stanem faktycznym utrzymania drogi. Praktycznie domagać się musi Wydział krajowy, by drogi, które przejmować będzie w zarząd kraju, oddawane były przez administracyę powiatowe w stanie dobrym, który tylko ciągła staranna konserwacya drodze zapewnić może. Dłuższy okres przejściowy między chwilą gdy Sejm swą uchwałą daną drogę za krajową uzna — a chwilą, gdy ją Wydział krajowy w zarząd kraju obejmie, mógłby w wielu wypadkach wpłynąć ujemnie na stan utrzymania drogi, czego i w interesie dobrego każdegoż z nich stanu komunikacyi drogowych w kraju i w interesie funduszu krajowego absolutnie uniknąć należy.

To też wnioski konkretne Wydziału krajowego co do ukrajowienia dróg z roku na rok tylko bezpośrednio przed faktycznem objęciem tych dróg w zarząd kraju Wysokiemu Sejmowi podkładane być powinny.

Prócz wyżej naprowadzonych momentów natury tak zasadniczej jak praktycznej przemawia za takim właśnie rozwiązaniem sprawy dalszy jeszcze moment pierwszorzędnego znaczenia, którego ze względu na jego doniosłość Wydział krajowy nie może pominąć.

Stosownie do przytoczonych na wstępie rezolucyi Wysokiego Sejmu Wydział krajowy pojmuje projekt ukrajowienia dróg częścią jako objęcie w zarząd kraju dróg już zbudowanych — częścią jako objęcie dróg nowych — w przyszłości zbudowaó się mających. Takie pojęcie sprawy ma zresztą swoje uzasadnienie naturalne w faktycznym stanie komunikacji w kraju, w którym pewne okolice mają już główne arterye komunikacyjne uporządkowane, inne są jeszcze w warunkach w których budowa ważnych arteryi w części lub całości wykonaną nie jest.

W pierwszych, a są to przeważnie okolice w zachodniej części kraju — punkt ciężkości interesu komunikacyjnego leży w należytem utrzymaniu tego, co dotychczas znacznym kosztem i czynników miejscowych i kraju w zakresie uporządkowania komunikacji drogowych zrobionem zostało, w drugich zaś — a dotyczy to głównie wschodniej części kraju — wysuwa się na plan pierwszy potrzeba budowy nowych dróg bitych.

W słusznem ocenieniu doniosłości szybszego tempa w budowie dróg bitych dla wielu okolic kraju — a oparty na precedensie akcyi drogowej przeprowadzonej za pomocą rządu centralnego w innych krajach monarchii (w Tyrolu i Ziemi Przedarulańskiej) Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 12 października 1903. powziął następującą uchwałę:

„Sejm wzywa Wydział krajowy, aby po wypracowaniu projektu sieci dróg ważnych pod względem ekonomicznym i po przeprowadzeniu rokowań z c. k. Rządem i stronami interesowanemi a w końcu projektów wstępnych i kosztorysów, przedłożył Wysokiemu Sejmowi projekt ustawy dotyczącej budowy dróg konkurencyjnych, na wzór ustawy krajowej z dnia 22. sierpnia 1897. dz. ust. kraj. nr. 31. obowiązującej w Tyrolu i ustawy z dnia 29. października 1890. Dz. ust. kraj. nr. 9. obowiązującej w Przedarulanii“.

W wykonaniu tego polecenia Wydział krajowy — jak to w poprzednich sprawozdaniach z czynności Dep. IV. Wydziału krajowego zaznaczono — przedłożył c. k. Rządowi zebrane w tej sprawie materiały a w szczególności wnioski nadesłane przez Wydziały powiatowe — celem poznania zasadniczego stanowiska, jakie c. k. Rząd wobec zamierzonej przez Wysoki Sejm akcyi w przedmiocie ustawodawczego uregulowania sprawy budowy dróg konkurencyjnych w Galicyi przy współdziałaniu skarbu państwowego, kraju, funduszów lokalnych względnie miejscowych stron konkurencyjnych — zająć zechce.

W relacyi swojej zapytywał Wydział krajowy, które z dróg przez Wydział krajowy c. k. Rządowi jako ważne wymienionych, zdaniem c. k. Rządu mogłyby być objęte pierwszym ustawowo określonym programem budowy dróg konkurencyjnych, w jakim kolejnem następstwie budowa tych dróg w miarę ich ważności i innych warunków miałyby być rozpoczęta, tudzież w jakim okresie czasu ustawowo określonym, budowa tych dróg miałyby być ukończona, żądał dalej Wydział krajowy oświadczenia czy, względnie które z powyższych dróg konkurencyjnych c. k. Rząd po ich wybudowaniu byłby skłonny objąć we własny zarząd i utrzymywać własnymi funduszami, względnie pod jakimi warunkami możnaby oczekiwać zasiłków ze skarbu państwa na utrzymanie tych dróg po ich wybudowaniu w drodze konkurencyi według ustawowo określonego programu.

Odpowiedź Rządu centralnego nadeszła w ciągu bieżącego rokuo dezwą c. k. Ministerstwa robót publicznych z dnia 19. kwietnia 1909. l. 1416. IX. — zakomunikowaną Wydziałowi krajowemu pismem c. k. Prezydium Namiestnictwa z dnia 11. czerwca 1909. l. 622. C. k. Rząd centralny, uznając potrzebę i doniosłość komunikacyjną szeregu dróg, które Wydział krajowy jako przyszłe drogi konkuren-

cyjne przedstawił — oświadcza w zasadzie gotowość subwencyonowania budowy tych dróg.

Natomiast odmawia c. k. Rząd partycypacji w kosztach przyszłego utrzymania rzeczonych dróg i zastrzega się z góry, że o ile z jednej strony przyszła konserwacja dróg zbudowanych przy pomocy państwa w sposób odpowiadający wymogom strategicznym, musiałaby być zabezpieczoną ustawowo — to z drugiej interesowani musieliby się zrzec wyraźnie raz na zawsze jakiegokolwiek przyczynienia się państwa do kosztów konserwacji.

Wydział krajowy mniema, że obowiązkiem wszystkich czynników, których pieczy powierzone są w myśl konstytucyjnych uprawnień interesa gospodarczego rozwoju kraju, więc i Wysokiego Sejmu i Wydziału krajowego i reprezentacji krajowej w parlamencie wiedeńskim, powinno być: z dobrej woli Rządu centralnego, objawionej w powyższej formie co do udziału w kosztach budowy dróg konkurencyjnych, skorzystać, zaś niechęć Rządu centralnego co do partycypacji w kosztach przyszłego utrzymania tych dróg usunąć. Dla uzyskania tego celu wydaje się Wydziałowi krajowemu wskazaniem wprowadzenie pewnej łączności między sprawą ukrajowienia dróg a sprawą tzw. dróg konkurencyjnych, co tem łatwiej uskutecznić by się dało, ile, że pewne drogi, których budowę jako dróg konkurencyjnych c. k. Rząd byłby gotów zasadniczo subwencyonować, kryją się z tymi duktami drogowymi, które Wydział krajowy dla ich ważnej doniosłości komunikacyjnej jako mające cechy dróg krajowych uznaje.

Dla c. k. Rządu bowiem zapewnienie, że drogi, których doniosłość uznaje i na których budowę fundusze państwowełożyć zamierza, przez objęcie ich po wybudowaniu w zarząd kraju — będą miały zapewnioną należytą konserwację w zarządzie kraju, rozporządzającym dobrze wyszkolonym technicznym personelem drogowym, powinno być bodźcem do łatwiejszego ustępstwa z zajętego stanowiska nie partycypowania w kosztach konserwacji tych dróg, której to partycypacji kraj zasadniczo i słusznie domagać się musi, tem bardziej w chwili obecnej, gdy w uwzględnieniu potrzeby dobrej komunikacji drogowej w kraju akcyę tak kosztowną mimo złego stanu finansów krajowych programowo podejmuje.

Wydział krajowy podnieść musi i wzgląd praktyczny, który za wprowadzeniem takiej łączności obu wymienionych wyżej akcyi przemawia. W przytoczonej poprzednio odezwie c. k. Ministerstwa robót publicznych, zawierającej odpowiedź c. k. Rządu w sprawie dróg konkurencyjnych, c. k. Rząd zastrzega sobie „stanowczy wpływ tak na kolejne następstwo jak i na sposób przeprowadzenia budowy przyszłych dróg“. Oczywiście taki sam wpływ musiałby być zapewniony c. k. Rządowi i w kwestyi konserwacji tych dróg, w razie gdyby c. k. Rząd, odstąpiwszy od obecnego stanowiska, zgodził się na partycypowanie w kosztach utrzymania zbudowanych dróg.

W interesie sprężystej administracji, która jak w każdym zarządzie tak i w sprawach konserwacji dróg jest potrzebną — leży niewątpliwie zacieśnienie koła tych czynników, które na tok administracji wpływ stanowczy mają zastrzeżony. To też Wydział krajowy uważałby za administracyjnie nader pożądane uproszczenie sprawy, a sądzi, że i c. k. Rząd niewątpliwie to uzna, by przez objęcie w zarząd kraju niektórych przyszłych dróg konkurencyjnych, które ze względu na swe ogólne znaczenie mają charakter dróg krajowych, te drogi miały zapewniony należyty zarząd i środki na cele konserwacji w świadomościach kraju i państwa.

Inne drogi konkurencyjne natomiast, które mają charakter więcej lokalny i do ukrajowienia się nie nadają, — przez Rząd jednak jako mające warunki dla subwencji państwowej uznane zostaną — konserwowane były w zarządzie powiatów z pokryciem kosztów konserwacji z funduszków państwowych i powiatowych.

Takie unormowanie sprawy budowy i konserwacji dróg konkurencyjnych zdaniem Wydziału krajowego zgodne z interesem komunikacji a administracyjnie praktyczne — jest jednak jednym powodem więcej — prócz tych, które już powyżej Wydział krajowy dla uzasadnienia swego stanowiska w całej sprawie ukrajowienia dróg w sprawozdaniu niniejszem przytoczył, t. j. by Wysoki Sejm

tegoroczną swą uchwałą oznaczył tylko ogólne zarysy przyszłej akcji co do jej tempa, co do pokrycia finansowego i co do ogólnego rozmiaru przyszłej sieci dróg krajowych.

Wydział krajowy bowiem, jeżeli ma pertraktacye z Rządem co do warunków budowy i przyszłej konserwacji dróg konkurencyjnych przeprowadzić z korzyścią dla interesu funduszu krajowego, musi mieć pozostawioną dostateczną swobodę działania. Swoboda ta musi iść tak daleko, by pewne dukta drogowe, które teraz w apriorystycznie skreślonym programie Wydział krajowy jako takie, które mają warunki dla przyszłego ukrajowienia, Sejmowi przedkłada, a które są identyczne z duktaami drogowymi, które Rząd jako drogi konkurencyjne subwencyonować zamierza — mogły być w razie niedosyc pomyślnego wyniku pertraktacji z Rządem co do wysokości udziału państwa w kosztach ich budowy i przyszłej konserwacji, z programu dróg krajowych usunięte i zastąpione innymi, naturalnie równego znaczenia komunikacyjnego i przechodzącymi przez te same okolice kraju. Przesądzenie teraz o przyszłym charakterze tych dróg jako krajowych musiałoby na tok rokowań z Rządem oddziałać niekorzystnie.

W stosunku do powiatów, z których administracji drogi stopniowo w zarząd kraju przejmowane by być miały, zdaniem Wydziału krajowego wymagać należy, by drogi te oddawane były organom krajowym w stanie należytego i sta-rannego utrzymania — przyczem pewne bardziej rażące braki musiałoby według ocenienia Wydziału krajowego przed objęciem danej drogi w zarząd kraju kosztem powiatów być usunięte.

Dla budowy dróg nowych, które w miarę ich zbudowania miałyby być uznawane za krajowe, wymagana być powinna partycypacja powiatów w kosztach budowy. Drogi te bowiem powstawałyby jako drogi powiatowe lub gminne I klasy według zasad, obowiązujących dla budowy dróg subwencyonowanych — tj. za subwencyą kraju i partycypacją powiatu, względnie odnośnie do kategorii dróg konkurencyjnych za współudziałem w kosztach budowy kraju, skarbu państwa i powiatów. Wysokość udziału powiatów w kosztach budowy odpowiadać powinna przynajmniej 25% efektywnych kosztów budowy. Wydział krajowy nie wątpi, że powiaty w dobrze zrozumianym własnym interesie zechcąłożyć wydatki w pierwszym rzędzie na budowę tych dróg, co do których będą miały widoki, że w miarę zbudowania zostaną objęte przez kraj. Intencją Wydziału krajowego jest, by budowę tych dróg, które jako do przyszłego ukrajowienia projektowane przedkłada, przeprowadzić bez podwyższenia dotacyi, jaką Wysoki Sejm w budżecie krajowym w Rubr VIII. poz. 8a. wydatków na budowę dróg subwencyonowanych w sumie 1,200.000 K. corocznie przeznacz. Drogi, objęte programem ukrajowienia, korzystają już obecnie w znacznej mierze z tego funduszu — gdyż około 500.000 koron rocznie z subwencji krajowej na budowę tych właśnie dróg użyte zostaje.

W przyszłej dyspozycji funduszem subwencyjnym staraniem Wydziału krajowego być musi, by postęp odpowiedni do zasadniczych zarysów przedłożonego programu w budowie tych właśnie osiągnąć. Kierownictwo techniczne tych budowli drogowych przez swoje organa techniczne Wydział krajowy obejmie i dołoży starania, by budowy te zorganizować administracyjnie oszczędnie i racjonalnie. Nie mniej możność realizacji tego programu budowlanego w granicach dotychczasowej dotacyi budżetowej nasuwa pewne wątpliwości. Przychodzą tu do wykonania budowy dróg w warunkach technicznie trudnych a wobec długoletniego programu akcji wzrost możliwy kosztów budowy przewidzieć się nie da. Wysokość świadczeń ze strony kraju zależną też będzie w znacznej mierze od wysokości udziału, jaki uzyskać będzie możliwem od centralnego Rządu i wysokości partycypacji w kosztach budowy ze strony powiatów. Nie jest zatem wykluczoną ewentualność, że Wydział krajowy będzie musiał żądać od Wysokiego Sejmu specjalnych dotacyi na cel przeprowadzenia projektowanej budowy dróg. W razie gdyby taka ewentualność stała się aktualną, rzecz. Wydziału krajowego będzie wybrać chwilę dla takiego żądania stosowną ze względu na możność budżetu krajowego w danym roku, a pojmowałby Wydział krajowy te dotacje nie jako podwyższenie dotacyi ogólnej na cele subwencyonowania budowy dróg

powiatowych i gminnych I klasy — ale jako kredyty jednorazowe na cel budowy specjalnych, konkretnie wymienionych dróg.

Ogólnie Wydział krajowy zaznacza, że drogi, które Wydział krajowy obecnie objął projektem przyszłej akcji ukrajowienia, podzielić można na trzy kategorie. Do pierwszej należą drogi przeważnie już zbudowane o długości 951·4 km. Do drugiej — drogi będące w budowie przy współudziale poszczególnych powiatów i kraju, o długości łącznej 449·4 km. z czego zbudowano dotąd 250 km. zaś do budowy pozostaje 199·4 km. Wreszcie do trzeciej kategorii należą drogi będące w budowie lub zupełnie jeszcze nie zbudowane — których koszt budowy miałyby być pokryte z funduszków państwowych, krajowych i powiatowych. Długość tych dróg wynosi ogółem 993·5 km. z czego zbudowano częściowo 379 km. zaś do budowy pozostaje 614·5 km. Alegat I. przedstawia geograficzne położenie przyszłej sieci dróg krajowych w połączeniu z siecią dróg już istniejących krajowych i państwowych.

W alegacie tym zawarte są również bliższe szczegóły co do poszczególnych dróg — mianowicie nazwy ich i położenie w poszczególnych powiatach. Alegat IV. przedstawia drogi, które powiaty w swoich relacjach jako ich zdaniem do ukrajowienia się nadające — podały. W alegatach tych znajdzie Wysoki Sejm materiał uzasadniający wnioski Wydziału krajowego.

Wydział krajowy wnosi :

Wysoki Sejm raczy uchwalić !

I. Sejm przyjmuje sprawozdanie Wydziału krajowego w sprawie ukrajowienia dróg do wiadomości.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by na najbliższej sesji sejmowej przedłożył wnioski ukrajowienia dróg zbudowanych powiatowych lub gminnych I. klasy w ilości około 500 kilometrów i zabezpieczył w budżecie r. 1911 pokrycie kosztów przyszłego utrzymania tych dróg dotacją nie większą jak 500.000 koron. Sesji sejmowej następnej przedłoży Wydział krajowy wnioski dalsze, które obejmować będą ukrajowienie około 500 kilometrów dróg zbudowanych powiatowych lub gminnych I. klasy z dotacją w budżecie r. 1912 nie wyższą jak 500.000 K. Sejmom późniejszym przedkładać będzie Wydział krajowy corocznie wnioski ukrajowienia około 100 kilometrów dróg, zabezpieczając koszt ich utrzymania dotacją w każdorocznym budżecie stopniowo wzrastającą o kwotę nie wyższą jak 100.000 koron — tak, by do roku 1927. ukrajowionych zostało około 2.500 kilometrów dróg z pokryciem budżetowym kosztów ich utrzymania nie wyższem jak 2.500.000 koron. Drogi do ukrajowienia przedkładane, objęte będą w zarząd kraju w stanie należytej, dobrej konserwacji. Pokrycie przez powiaty autonomiczne, z których administracji drogi w zarząd kraju odebrane będą, ewentualnie potrzebnych wkładów dla doprowadzenia tych dróg do stanu odpowiedniego, zabezpieczy Wydział krajowy w drodze układu z odnośnymi powiatami przed przedłożeniem wniosków ukrajowienia tych dróg.

III. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by przeprowadził z c. k. Rządem rokowania, któreby miały na celu zapewnienie wydatnej subwencji państwa na budowę i przyszłą konserwację następujących dróg :

Juraszów-Ujsoły, Budzów-Maków-Zawoja, Przeclaw-Kolbuszowa, Czekaj-Wielopole-Wisniowa, Brzozów-Haczów, Jarosław-Pruchnik-Nienadowa, Rymanów-Kulaszne, Krościenko-Kuźmina, Dachnów-Mościska-Chyrów, Magierów-Gródek, Sądowa Wisznia-Sambor, Krystynopol-Brody, Krystynopol-Bełzec, Kamionka-Kulików, Rudki-Mokrzany, Synowódzko-Strzyłki, Dolina-NoweSiolo, Nawarya-Szczerzec-Komarino, Przemyślany-Jaktorów, Założce-Alexińce (granica), Trembowla-Białobożnica, Halicz-Maryampol, Zabie-Tartarów, Tłuste-Jezierzany, Chorostków-Krogulec, Podwołoczyska-Skoryki, Biecz-Golanka-Gromnik, Dobrosin-Lubaczów, Kamionka-Busk, Żydaczów-Obertyn.

Budowa tych dróg przeprowadzoną być winna w okresie najbliższych lat piętnastu.

IV. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu by przeprowadził rokowania z powiatami autonomicznymi, któreby miały na celu zapewnienie w ciągu najbliższych lat piętnastu budowy dróg wymienionych w uchwale ad III. jako dróg powiatowych lub gminnych I. klasy, a ponadto dróg:

Liszki-Czernichów, Skawina-Krzywaczka, Siepraw-Mysłenice, Kościeliska-Chohołów, Chabówka-Klikuszowa, Grybów-Krzyżówka, Dąbrowa-Radomyśl, Kombornia-Haczów-Rymanów, Żurawno-Bołszowce-Monasterzyska, Tłumacz-Ottynia-Nadwórna, Nadwórna-Rosolna, Kosów-Zabie, Zbaraż-Podwoleczyska, Brzozów-Wara, Lutowska-Turka, Jezierna-Denysów-Podhajce, Kałusz-Żurawno.

Udział powiatów w pokryciu kosztów budowy tych dróg nie może być mniejszym jak 25% efektywnych kosztów ich budowy.

V. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu by, o ile rokowania wskazane w uchwałach ad III i ad IV. dadzą rezultat pomyślny, drogi wymienione w uchwałach powyższych przedstawiał stopniowo w miarę ich zbudowania do ukrajowienia, przyczem objęcie ich w zarząd kraju nastąpić będzie mogło w myśl postanowień ustawy drogowej z dnia 10. grudnia 1907 Dz. ust. kraj. Nr. 155 §. 2. tylko na podstawie specjalnych uchwał Sejmu, i w stanie należytego dobrego utrzymania.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicji i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Marszałek krajowy:

St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Stanisław Dąbbski w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Projekt ukrajowienia dróg w Galicyi



- Objaśnienie znaków**
- granice kraju i powiatów
 - koleje żelazne
 - drogi państwowe
 - istniejące drogi krajowe
 - - - drogi podane do ukrajowienia przez odnośne Wydziały powiatowe

Skala 1:750000

Al.
ad I.

Drogi przeważnie zbudowane.

L. porz.	Nazwa drogi	Powiat	Długość	Zbudowana	Do budowy	Razem	Uwagi
1	Wrocławska	Kraków	15.—	15.—	—	—	
2	Zembrzyce-Biertowice	Chrzanów	48.—	48.—	—	63.—	
		Wadowice	11.—	9.—	2.—		
3	Międzybrodzka	Myślenice	14.—	13.—	1.—	25.—	
		Biała	10.3	10.3	—		
4	Podgórze Kobierzyn	Żywiec	8.—	8.—	—	18.3	
5	Podgórze-Siepraw	Wieliczka	9.3	9.3	—	9.3	
6	Zakopane-Morskie Oko	"	17.7	17.7	—	17.7	II. 3)
7	Zakopane-Kościeliska	Nowy Targ	32.—	32.—	—	32.—	
8	Bochnia-Limanowa	"	7.—	7.—	—	7.—	
		Bochnia	20.—	20.—	—		
9	Tymbark-Zabrzeż	Limanowa	9.—	9.—	—	29.—	
		"	22.2	22.2	—		
10	Bogumiłowice-Zakliczyn	Nowy Sącz	3.—	3.—	—	25.2	
11	Tarnów-Gromnik	Brzesko	21.4	21.4	—	21.4	
12	Zborowice-Grybów	Tarnów	27.8	27.8	—	27.8	
13	Nowy Sącz-Muszynka	Grybów	22.—	22.—	—	22.—	
14	Dąbrowa-Radomyśl	Nowy Sącz	44.2	44.2	—	44.2	
15	Radomyśl-Przeclaw	Dąbrowa	9.—	9.—	—	9.—	
		Mielec	17.—	17.—	—	17.—	
16	Pilzno-Radomyśl	Pilzno	23.5	23.5	—		
		Mielec	7.—	7.—	—	30.5	
17	Jasło-Rzeszów	Jasło	22.4	22.4	—		
		Rzeszów	38.—	38.—	—	60.4	
18	Rzeszów-Kolbuszowa-Tarnobrzeg	"	18.—	18.—	—		
		Kolbuszowa	31.5	31.5	—		
19	Łańcut Leżajsk.	Tarnobrzeg	21.9	21.9	—	71.4	
		Łańcut	28.—	28.—	—	28.—	
20	Zmigród-Komborna	Jasło	6.—	6.—	—		
		Krosno	27.—	27.—	—	33.—	
21	Brzozów-Wara	Brzozów	18.—	18.—	—	18.—	
22	Jarosław-Próchnik	Jarosław	12.—	12.—	—	12.—	
23	Krościenko-Kuźmina	Dobromil	12.—	12.—	—	12.—	
		Lisko	22.—	22.—	—		
24	Ustrzyki-Lutowiska	Turka	3.—	3.—	—	25.—	
		Grodek	3.3	3.3	—		
25	Gródek-Komarno	Rudki	7.1	7.1	—	10.4	
26	Lwów-Nawarya	Lwów	7.—	7.—	—	7.—	
		Kamionka	2.3	2.3	—		
27	Krasne-Jaktorów	Złoczów	7.3	7.3	—		
		Przemysłany	13.—	13.—	—	22.6	
28	Przemysłany-Bóbrka	Bóbrka	7.3	7.3	—		
		Przemysłany	18.7	18.7	—	26.—	
29	Stryj-Żurawno	Stryj	13.3	13.3	—		
30	Zabłotów-Rożniów-Kosów	Żydaczów	17.—	17.—	—	30.3	
		Śniatyn	18.—	18.—	—		
		Kosów	7.—	7.—	—	25.—	
Do przeniesienia			779.5	776.5	3.—	779.5	

L. porz.	Nazwa drogi	Powiat	Długość	Zbudowana	Do budowy	Razem	Uwagi
	Z przeniesienia		779.5	776.5	3.—	779.5	
31	Brody-Założce	Brody	41.—	41.—	—	41.—	
32	Założce-Tarnopol	Tarnopol	4.4	4.4	—	—	
33	Niżniów-Koropiec- Buczacz	Tłumacz Buczacz	29.8 0.8	29.8 0.8	—	—	34.2
34	Kołomyja-Obertyn	Kołomyja Horodenka	34.8 18.—	27.5 18.—	7.3	—	35.6
35	Lwów-Brzuchowice	Lwów	5.—	5.—	—	—	23.—
36	Nisko-Przyszów	Nisko	9.—	9.—	—	—	9.—
37	Sąd. Wisznia-Jaworów	Mościska Jaworów	10.— 5.—	10.— 5.—	—	—	10.—
		Ogółem	14.—	14.—	—	—	19.—
			951.3	941.—	10.3	951.3	

Al.
ad I.

Drogi przeważnie do zbudowania

(w konkurencyi kraju i powiatów).

L. porz.	Nazwa drogi	Powiat	Długość	Zbudowana	Do budowy	Razem	Uwagi
1	Liszki-Czernichów	Kraków	8.7	7.7	1.—	8.7	
2	Skawina-Krzywaczka	Wieliczka	9.2	—	9.2	—	
		Myślenice	1.8	—	1.8	11.—	
3	Siepraw-Myślenice	Wieliczka	2.—	—	2.—	—	
4	Kościeliska-Chochołów	Myślenice	9.9	3.5	6.4	11.9	
		Nowy-Targ	11.—	—	11.—	11.—	
5	Chabówka-Klikuszowa	Myślenice	11.—	5.6	5.4	—	
		Myślenice	5.—	5.—	—	16.—	z zaniechaniem dawnej drogi
6	Grybów-Krzyżówka	Grybów	21.6	13.5	8.1	—	
		Nowy-Sącz	1.4	1.4	—	23.—	
7	Dąbrowa-Radomyśl	Dąbrowa	5.—	—	5.—	5.—	
8	Kombornia-Haczów-Rymanów	Brzozów	10.—	5.—	5.—	—	
		Sanok	6.7	6.7	—	16.7	
		Żydaczów	9.—	—	9.—	—	
9	Żurawno-Boleszowce-Monasterzyska	Rohatyn	43.—	43.—	—	—	
		Podhajce	20.5	—	20.5	—	
		Buczacz	9.—	—	9.—	81.5	
10	Tłumacz-Otynia Nadwórna	Tłumacz	28.8	28.8	—	—	
		Nadwórna	21.—	1.—	20.—	49.8	
		Bohorodczany	6.—	—	6.—	—	
11	Nadwórna-Rosólna	Bohorodczany	24.—	—	24.—	30.—	
12	Kosów-Żabie	Kosów	28.4	14.4	14.—	28.4	
13	Zbaraż-Podwoleczyska	Zbaraż	37.7	32.7	5.—	37.7	
14	Brzozów-Wara	Brzozów	5.—	—	5.—	5.—	
15	Lutowiska-Turka	Lisko	3.—	—	3.—	—	
		Turka	28.—	21.—	7.—	31.—	
		Złoczów	4.—	—	4.—	—	
16	Jezierna-Denysów-Podhajce	Tarnopol	9.—	5.4	3.6	—	
		Brzeżany	11.2	11.2	—	—	
		Podhajce	30.5	30.5	—	54.7	
17	Kałusz-Żurawno	Kałusz	20.—	13.6	6.4	—	
		Żydaczów	8.—	—	8.—	28.—	
			449.4	250.0	199.4	449.4	

Drogi przeważnie niezbudowane

(do budowy w konkurencyi c. k. Rządu kraju i powiatów).

L. porz.	Nazwa drogi	Powiat	Długość	Zbudowana	Do budowy	Razem	Uwagi
1	Juraszów-Ujsoty	Żywiec	30.1	—	30.1	30.1	
2	Budzów-Maków-Zawoja	Myślenice	32.—	3.8	28.2	32.—	
3	Przeclaw-Kolbuszowa	Mielec	16.—	16.—	—	—	
4		Kolbuszowa	15.—	7.—	8.—	31.—	
	Czekaj-Wielopole- Wiśniowa	Ropczyce	24.—	24.—	—	—	
		Jasło	7.6	7.6	—	31.6	
5	Brzozów-Haczów	Brzozów	16.—	—	16.—	16.—	
6	Jarosław-Pruchnik- Nienadowa	Jarosław	15.3	15.3	—	—	
7	Rymanów-Kulaszne	Przemysł	9.—	9.—	—	24.3	
8	Krościenko-Kuźmina	Sanok	34.—	16.—	18.—	34.—	
		Dobromil	14.—	—	14.—	14.—	
	Dachnów-Mościska- Chyrów	Cieszanów	33.—	8.—	25.—	—	
		Jaworów	16.—	—	16.—	—	
		Mościska	44.—	27.—	17.—	—	
		Przemysł	2.—	—	2.—	—	
		Sambor	6.—	—	6.—	—	
9	Magierów-Gródek	St. Sambor	11.—	—	11.—	112.—	
		Rawa	4.—	—	4.—	—	
10	Sądowa Wisznia-Sambor	Gródek	36.6	23.3	13.3	40.6	
		Mościska	15.5	5.8	9.7	—	
11	Krystynopol-Brody	Rudki	8.—	—	8.—	—	
		Sambor	12.—	—	12.—	35.5	
		Sokal	17.2	12.—	5.2	—	
12	Krystynopol-Belzec	Kamionka	30.—	—	30.—	—	
		Brody	32.—	—	32.—	79.2	
13	Kamionka-Kulików	Sokal	22.—	—	22.—	—	
		Rawa	38.—	—	38.—	60.—	
14	Rudki-Mokrzany	Kamionka	3.—	3.—	—	—	
		Żółkiew	25.—	17.—	8.—	28.—	
15	Synowódzko-Strzyłki	Rudki	10.—	3.—	7.—	—	
		Mościska	4.—	—	4.—	14.—	
16	Dolina Nowe sioło	Stryj	25.2	9.—	16.2	—	
		Drohobycz	25.—	20.—	5.—	—	
17	Dolina Nowe sioło	St. Sambor	14.—	14.—	—	64.2	
		Dolina	23.—	—	23.—	—	
		Żydaczów	15.—	—	15.—	38.—	
Do przeniesienia			684.5	240.8	443.7	684.5	

L. porz.	Nazwa drogi	Powiat	Długość	Zbudowana	Do budowy	Razem	Uwagi
	Z przeniesienia		684·5	240·8	443·7	684·5	
18	Nawarya-Szczerzec-Komarńo	Lwów	27·6	13·9	13·7	—	
		Rudki	7.—	2.—	5.—	34·6	
19	Przemysłany-Jaktorów	Przemysłany	13·4	1·5	11·9	13·4	
20	Założce-Alexince (granica)	Brody	8.—	—	8.—	8.—	
21	Trembowła-Białobożnica	Trembowła	27.—	27.—	—	—	
		Czortków	14.—	14.—	—	41.—	
22	Halicz-Maryampol	Stanisławów	18.—	7.—	11.—	18.—	
23	Żabie-Tartarów	Kosów	13.—	—	13.—	—	
		Nadwórna	17.—	—	17.—	30.—	
24	Tłuste-Jezierzany	Borszczów	6.—	—	6.—	—	
		Zaleszczyki	10.—	7.—	3.—	16.—	
25	Chorostków-Krogulec	Husiatyn	17.—	—	17.—	17.—	
26	Podwołoczyska-Skoryki	Skałat	6.—	—	6.—	6.—	
27	Biecz-Golanka-Gromnik	Gorlice	23·7	20·5	3·2	—	
		Tarnów	2.—	—	2.—	25·7	
		Żółkiew	2.—	2.—	—	—	
28	Dobrosin Lubaczów	Rawa	34.—	15.—	19.—	—	
		Jaworów	9.—	4.—	5.—	—	
		Cieszanów	17·3	17·3	—	64·3	
29	Kamionka-Busk	Kamionka	26.—	7.—	19.—	26.—	
30	Żywaczów-Obertyn	Horodenka	11.—	—	11.—	11.—	
		Ogółem	993·5	379·0	614·5	993·5	

ZESTAWIENIE

kosztów konserwacji i rekonstrukcji niektórych dróg powiatowych i gminnych I kl. zbadanych na gruncie przez inżynierów Wydziału krajowego, które wchodzi w program nowej sieci dróg krajowych.

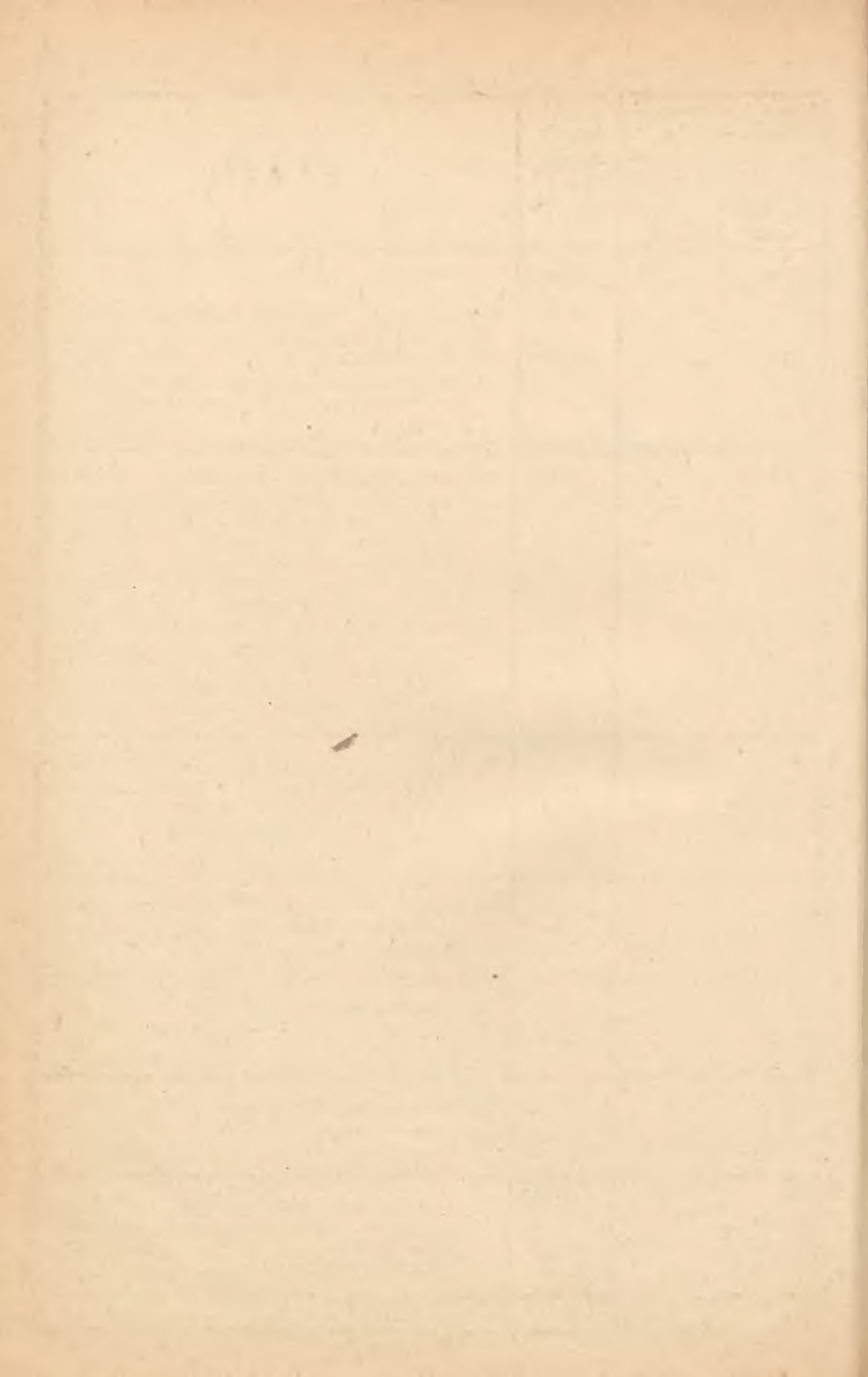


Liczba porz.	Nazwa drogi	Powiat	Długość drogi w km.	
			w powiecie	całkowita
1.	Wrocławska (Kraków-Rudawa)	Kraków	14.2	62.2
	(Rudawa-Chrzanów-granica)	Chrzanów	48.0	
2.	Międzybrodzka (Czaniec - Międzybrodzie)	Biała	10.3	18.3
	(Międzybrodzie-Żywiec)	Żywiec	8.0	
3.	Brzuchowicka (Lwów-Brzuchowice)	Lwów	9.1	9.1
4.	Ustrzyki-Lutowiska	Lisko	22.8	25.8
		Turka	3.0	
5.	Kombornia-Żmigród	Krosno	28.6	34.6
		Jasło	6.0	
6.	Nowy Sącz-Tylicz-Muszynka-granica Węgierska	Nowy Sącz	44.3	44.3
7.	Bochnia-Limanowa	Bochnia	25.0	34.0
		Limanowa	9.0	
8.	Rzeszów-Kolbuszowa-Tarnobrzeg	Rzeszów	17.8	71.0
		Kolbuszowa	31.5	
		Tarnobrzeg	21.7	
Do przeniesienia				299.3

Koszt konserwacji (materiały, robocizna i utrzymanie mostów w ciągu 10 lat)		Koszta rekonstrukcji	U W A G I
Całej drogi Koron	1-go km. Koron	Koron	
58·730	944	369·260	Potrzebnem jest podniesienie drogi pod zalewem Rudawy i rozszerzenie drogi we wsi Bronowicach pod Krakowem. Sprostowania, rekonstrukcyje i odwodnienie.
25·255	1·380	202·000	Na rekonstrukcyje i poręcze tudzież kupno miejsca na rowy. Na podniesienie drogi nad zalew, kupno miejsca pod rowy, poręcze i ubezpieczenie usuwisk.
11·650	1·280	19·000	Na ścieki, domek droźniczy i place na szuter.
21·700	835	302·650	Przełożenie drogi na długości 13·7 km. celem złagodzenia ostrych skrętów i spadków dochodzących do 15%.
14·500	420	358·400	Przebudowanie drogi na długości 6·5 km. dla zmniejszenia spadków dochodzących do 10%. Sprostowanie drogi na długości 10·9 km.
38·132	862	130·000	Przełożenie drogi na długości 1·3 km. dla zmniejszenia skrętów i spadków dochodzących do 14%. Zmniejszenie spadków krótkich i podniesienie drogi nad najwyższy stan rzeki Kamienicy na łącznej długości 4·0 km.
38·570	1·134	386·000	Przełożenie częściowe drogi dla zmniejszenia spadków dochodzących do 18% na łącznej długości 12·0 km.
92·763	1·306	500·000	Niezbędnem i pilnem jest: zupełne przebudowanie drogi między Rzeszowem a Głogowem (15·0 km. kosztem 168.000 kor.) — wobec niskiego położenia korpusu, przewróconego i słabego pokładu i niebezpiecznego wjazdu do rynku w Głogowie (3 m- szeroki na skrecie i spadku). Również potrzeba przebudować 9 większych starych (35 lat mających) mostów drewnianych, wraz z korekcyą rzek, na objekta stałe kosztem 242·000 kor. Następnie rekonstrukcyja niskich, krętych i spadzistych partyi drogi w powiecie kolbuszowskim (kosztem 45·000 kor.) oraz przebudowa 58 mniejszych obiektów kosztem 45.060 kor.).
301·300	—	2,267·310	

Liczba porz.	Nazwa drogi	Powiat	Długość drogi w km.	
			w powiecie	całkowita
9.	Z przeniesienia Gródek-Zawidowice-Komarno	Gródek Rudki	3·5 9·8	229·3 13·3
10.	Lwów-Nawarya (Ostrów)	Lwów	10·5	10·5
11.	Stryj-Żurawno	Stryj Żydaczów : a) do konser. 18·8 b) do budow. 2·0	13·4 20·8	32·2 2·0 34·2
12.	Bóbrka-Przemyślany	Bóbrka Przemyślany	7·3 15·5	22·8
13.	Podgórze-Kobierzyn	Wieliczka Wielki Kraków	3·3 1·6	4·9
14.	Rzeszów-Warzyce	Rzeszów Jasło	37·9 23·1	61·0
15.	Kołomyja-Obertyn	Kołomyja Horodenka	18·5 4·8	23·3
	Ogółem			469·3

Koszt konserwacji (materiały, robocizna i utrzymanie mostów w ciągu 10 lat)		Koszta rekonstrukcji	U W A G I
Całej drogi Koron	1-go km. Koron	Koron	
301.300	—	2,267.310	Przebudowanie całej drogi wobec niskiego położenia przewróconego pokładu i starych złych obiektów, z których jeden (koszt nowego 45.000 kor.) jest dotąd własnością prywatną omyconą na rzecz obszaru dworskiego.
17.500	1.315	240.000	
7.200	686	124.600	Droga ta składa się z części o długości 4.2 km. prawidłowo zbudowanej i z dalszej partii 6.3 km. długiej, która do granic Glinny, przedstawia 13 oddzielnych części szutrowanych różnym materiałem oraz z traktów ziemnych, wskutek czego wymaga gruntownej przebudowy. Uwaga: ad 8, 9 i 10. Wogóle wysoki koszt utrzymania wypadający tutaj, jest skutkiem złego stanu pokładu i obiektów, wymagających znacznego nakładu przy stosunkowo małej korzyści dla komunikacji.
12.600 2.500	391 250		Na podstawie LW, 5401/09 i 50158/92 koszt budowy wyniesie około 29.000 kor., do LW. 2860/892 przyznano subwencję w wysokości 50% kosztów budowy.
15.500	680	121.875	Przełożenie i przebudowanie drogi celem złagodzenia spadków, na długości ogólnej 4.9 km., dochodzących do 11%.
7.700	1.550	120.000	Sprostowanie drogi i odwodnienie.
28.185	462	1,200.000	Przebudowanie drogi na ogólnej długości 32.0 km. celem zmniejszenia spadków dochodzących do 18%.
20.730	890	350.000	Przełożenie i przebudowanie drogi na ogólnej długości 6.0 km. celem zmniejszenia spadków dochodzących do 8% i przebudowanie 23 drewnianych mostów.
413.215		4,423.785	



Średni koszt konserwacji jednego kilom. dróg krajowych.

I.	1) <i>Konserwacja normalna</i>	950.000 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 519·41 K
	2) <i>Rekonstrukcje zwykłe</i>	170.000 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 92·94 "
II.	<i>Koszt administracji:</i>		Razem . 612·35 K
	1) Płace inżynierów okręgowych	46.736 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 25·55 K
	2) Płace konduktorów	75.350 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 41·20 "
	3) Płace drożników	149.000 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 81·46 "
	4) Płace starszych inżynierów (kontrola okrę- gów) przyjmując jednego starszego inży- niera dla dwóch okręgów ogólnej długości 400 klm.	6.088 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 400	= 15·22 "
	5) Koszt objazdów obowiązkowych:		
	a) konduktorów	22.204 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 12·14 "
	b) inżynierów okręgowych	18.600 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 10·17 "
	6) Ryczałty na kancelarye okręgowe (lokale)	1.560 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 0·85 "
	7) Ryczałty na przybory kancelaryjne:		
	a) konduktorów	1.344 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 0·74 "
	b) inżynierów	1.056 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 0·58 "
	8) Instrumenta i przyrządy miernicze dla inży- nierów i konduktorów	2.912 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 1·59 "
	9) Remuneracje służbowe	7.000 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 3·83 "
	10) Koszta komisyjne delegatów	2.000 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 1·10 "
	11) Dyetaryusze		3·84 "
	12) Ubezpieczenie robotników (za rok 1909)	5.351 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 1.829	= 2·93 "
	13) Śniegi przeciętnie z r. 1907 i 1908		<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 21·30 "
		Razem	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 222·50 "

Ogółem . . . 834·85 K

Alegat ad IV.

L. P.	Powiat	Ilość dróg	Długość całkowita	Długość zbudowana	Długość do budowy	Uwagi
1	Biała	10	135·860	40·360	95·500	
2	Bóbrka	5	76·550	40·935	35·615	
3	Bochnia	9	149·151	129·930	19·221	
4	Bohorodczany	4	56·600	—	56·600	
5	Borszczów	4	79·000	60·000	19·000	
6	Brody	6	138·816	84·684	54·132	
7	Brzesko	8	117·372	82·562	34·810	
8	Brzeżany	3	77·200	20·200	57·000	
9	Brzozów	3	64·449	59·449	5·000	
10	Buczacz	3	75·000	59·500	15·500	
11	Chrzanów	3	73·800	73·800	—	
12	Cieszanów	3	85·500	33·500	52·000	
13	Czortków	3	40·850	40·850	—	
14	Dąbrowa	8	96·950	85·950	11·000	
15	Dobromil	3	73·000	31·000	42·000	
16	Dolina	4	89·000	55·000	34·000	
17	Drohobycz	3	56·858	30·600	26·258	
18	Gorlice	5	96·020	67·535	28·485	
19	Gródek	3	73·750	60·500	13·250	
20	Grybów	1	43·550	35·450	8·100	
21	Horodenka	3	75·000	47·500	27·500	
22	Husiatyn	4	65·100	56·100	9·000	
23	Jarosław	2	62·200	62·200	—	
24	Jaworów	7	90·000	38·000	52·000	
25	Jasło	8	97·040	85·040	12·000	
26	Kałusz	7	91·000	14·650	76·350	
27	Kamionka	7	148·725	100·325	48·400	
28	Kolbuszowa	2	66·500	66·500	—	
29	Kołomyja	3	56·500	31·000	25·500	
30	Kosów	7	171·900	72·700	99·200	
31	Kraków	4	43·400	30·900	12·500	
32	Krosno	2	32·800	32·800	—	
33	Łańcut	1	45·000	45·000	—	
34	Limanowa	3	44·343	32·993	11·350	
35	Lisko	4	125·700	40·000	85·700	
36	Lwów	4	92·600	39·150	53·450	
37	Mielec	3	83·000	83·000	—	
38	Mościska	2	30·976	9·716	21·260	
39	Myślenice	9	109·088	66·179	42·909	
40	Nadwórna	9	133·500	28·500	105·000	
41	Nisko	2	33·000	33·000	—	
42	Nowy Sącz	6	85·317	69·317	16·000	
43	Nowy Targ	5	91·200	73·100	18·000	
44	Pilzno	6	60·810	20·700	40·110	
45	Podhajce	3	80·500	60·000	20·500	
	Do przeniesienia	204	3,714·475	2,330·175	1,384·300	

L. p.	Powiat	Ilość dróg	Długość całkowita	Długość zbudowana	Długość do budowy	Uwagi
	Z przeniesienia		3,714,475	2,330,175	1,384,300	
46	Przemyśl	2	24,794	24,794	—	
47	Przemyślany	4	50,750	38,110	12,640	
48	Rawa	2	93,000	58,000	35,000	
49	Rohatyn	5	107,000	61,000	46,000	
50	Ropczyce	4	61,000	34,000	27,000	
51	Rudki	1	7,100	7,100	—	
52	Rzeszów	2	56,000	56,000	—	
53	Sambor	3	67,665	39,590	28,075	
54	Sanok	11	167,096	125,996	41,100	
55	Skałat	5	101,341	85,994	15,347	
56	Sniatyn	11	133,030	103,330	29,700	
57	Sokal	3	48,700	40,600	8,100	
58	Stanisławów	1	56,000	56,000	—	
59	Stary Sambor	4	69,500	37,000	32,500	
60	Stryj	3	50,020	30,820	19,200	
61	Tarnobrzeg	4	48,870	43,870	5,000	
62	Tarnopol	3	86,215	56,215	30,000	
63	Tarnów	6	81,465	77,145	4,320	
64	Tłumacz	5	73,850	49,850	24,000	
65	Trembowla	3	54,200	39,500	14,700	
66	Turka	4	96,000	31,000	65,000	
67	Wadowice	5	88,500	58,800	29,700	
68	Wieliczka	9	130,860	95,200	35,660	
69	Zaleszczyki	3	37,000	34,000	3,000	
70	Zbaraż	13	180,000	59,800	120,200	
71	Złoczów	2	26,925	26,925	—	
72	Zółkiew	14	173,180	48,880	124,300	
73	Żydaczów	4	70,000	59,000	11,000	
74	Żywiec	6	90,280	38,600	51,680	
	Razem	346	6,044,816	3,847,294	2,197,522	