

**Aleg. 260.**

## **Sprawozdanie**

Komisji drogowej o czynnościach Departamentu IV.

### **Wysoki Sejmie!**

Uchwałą z dnia 3. marca 1892 r. przekazał Wysoki Sejm komisji drogowej do zbadania czynności Departamentu IV. za czas od 18. lipca 1890 r. do 31. października 1891 r. — W skutek powyższego polecenia komisya drogowa przedkłada następujące sprawozdanie.

W roku 1891 Departament IV. rozpoczął budowę dalszego przedłużenia drogi krajowej Przeworsk — Dynów od Kańczugi ku Dynowowi w długości 26 kilometrów 915 metrów. Jest to ostatnia z dróg krajowych, która pozostała do zbudowania po myśli ustaw z dnia 12. lutego 1873 r. 15., marca 1879 r. i 19. maja 1885 r.

Koszta tej budowy są preliminowane na sumę 225.163 zł.; do sumy tej c. k. rząd przyczynia się subwencją bezzwrotną w kwocie 100.000 zł. płatną w trzech ratach rocznych, począwszy od 1891 r. i pożyczką bezprocentową w kwocie 60.000 zł. Budowa tej drogi ma być skończoną w r. 1793. Roboty w roku 1891 rozpoczęte zostały z obu kończyn drogi; od strony Kańczugi wybudowano ośm kilometrów (Kańczuga — Hadle), od strony Dynowa dwa kilometry.

Na szesnastu drogach krajowych przeprowadzał Departament IV. rekonstrukcye lub też roboty uzupełniające, które spowodowane zostały bądź szkodami elementarnymi, bądź regulacją drogi po miastach dotkniętych pożarem, bądź też w celu obniżenia spadków. — Na drogach krajowych Słotwina — Sącz, Jarosław — Bełzec, Przemyśl — Sanok, Krasne — Busk przebudowywano mosty, a na drodze Monasterzyska — Czortków rozpoczęto budowę mostu o przyczółkach murowanych w 10 kilm. zamiast dawnego mostu drewnianego — i na tej samej drodze w Buczaczu wykonano przebudowanie zespołu kratowego mostu na Strypie.

W przyszłości Departament IV. zapowiada dalsze rekonstrukcye na sześciu drogach krajowych, z których na dwóch t. j: Złoczów — Brzeżany i Przemyśl — Sanok warunkowo, jeżeli skarb państwa subwencją się przyczyni. — Najwięcej trudności przedstawia rekonstrukcya drogi krajowej Zakliczyn — Sącz — Niedzica pomiędzy Zbyszycami a Dąbrową, klm. 24—30

Z powodu usuwającego się terenu góry, koszta tej rekonstrukcyi będą znaczne, a pragnąc na przyszłość zapewnić trwałość tej drogi i taniść konserwy, Departament IV. szczegółowe porobił studia i plany rekonstrukcyi w trzech kierunkach. Decyzya dotąd jeszcze nie zapadła, a koszta tej przebudowy w każdym razie uczynią sumę około 80.000 zł. — Komisya drogowa nie przesądza, o ile rekonstrukcyja tej drogi da się częściowo przeprowadzić z funduszków przeznaczonych w budżecie krajowym na rekonstrukcyje dróg krajowych, sądzi jednak, iż w razie, gdyby na te rekonstrukcyje dadatkowych trzeba kredytów, to wobec trudnego położenia skarbu krajowego, rekonstrukcyje te należałoby odłożyć do chwili, w której budowa dróg krajowych ostatecznie skończoną zostanie. Koszta utrzymania dróg krajowych przedstawiają się w preliminarzach z trzech lat ostatnich jak następuje:

w r. 1889	konserwacya	jednego	kilometr.	wynosiła	267·29	zł.
" 1890	"	"	"	"	250·80	"
" 1891	"	"	"	"	223·00	"

Na rok 1892 Departament IV w budżecie krajowym w Rubr. X. pozycyi 129 wstawia 222 zł. na jeden kilometr. — Komisya drogowa z cyfr powyższych zaznacza, iż preliminowany koszt konserwacyi jednego kilometra drogi krajowej między rokiem 1890, a 1889 obniżył się o 16 zł. 49 ct., między rokiem 1891, a 1890 o sumę 27 zł. 80 ct., różnica zaś preliminowanej kwoty na rok 1892, wobec sumy na r. 1891 jest stosunkowo bardzo nieznaczną, gdyż zmniejszenie kosztów konserwy na jeden kilometr wynosi tylko 1 zł. — Wobec tego nieznacznego obniżenia komisya drogowa musi z naciskiem odwołać się do uwag, jakie w tej sprawie poczyniła w sprawozdaniach swoich z lat poprzednich, jak niemniej jak najusilniej polecić Departamentowi IV., aby środki, jakie przedkłada w sprawozdaniu swoim celem obniżenia kosztów utrzymania dróg krajowych bez szkody dla ich stanu, tak w kierunku zmniejszenia zużycia się szutru, jako też i zmniejszenia kosztów robót budowlanych, oraz i pomniejszych wydatków, które komisya drogowa uważa za zupełnie racjonalne — i w następstwach niewątpliwie skuteczne — starał się o ile możności jak najściślej i najdokładniej przeprowadzać.

Co się zaś tyczy zaprowadzenia statystyki dróg krajowych, której program jest szczegółowo w sprawozdaniu przedstawiony, Komisya drogowa podziela zapatrywanie Departamentu IV, że zebranie dokładne dat statystycznych mogłoby się również przyczynić do obniżenia kosztów dróg krajowych, ponieważ jednak zaprowadzenie takiej statystyki połączone jest z większymi kosztami, wskazanem jest przeto działanie w tym kierunku — ale w granicach nieobciążających funduszu krajowego nowymi wydatkami.

Komisya drogowa musi jeszcze zaznaczyć, iż w skutek nieracjonalnego budżetowania w latach poprzednich i połączenia kosztów konserwy dróg krajowych z kosztami rekonstrukcyi w zamknięciach rachunkowych z r. 1890 — dokładnego obrazu kosztów konserwy nabrać jeszcze nie podobna — rzeczywisty obraz tych kosztów objawi się dopiero w zamknięciach rachunkowych z r. 1891, które odpowiadać już będą racjonalnemu budżetowaniu zaprowadzonemu przez Dep. IV. w budżecie na r. 1891.

Rezultat z wydzierżawienia stacyj mytnicznych na drogach krajowych w r. 1891 okazał się korzystniejszy na 39 stacyach, przeznaczonych do licytacyi; zamiast sumy wywołania 56.134 zł. otrzymano sumę 60.792 zł., a zatem w porównaniu z ceną wywołania o 4.658 zł. więcej. A ogólna cyfra dochodu z wydzierżawionych myt na drogach krajowych wynosi podług kontraktów dzierżawnych na r. 1891 — 220.837 zł. 44 ct. W roku 1890 dochód ten uczynił w rzeczywistości kwotę 214.538 zł. 71 ct. W przypuszczeniu, iż cała suma kontraktowa w r. 1891 wpłynie do skarbu krajowego, to dochód z myt w r. 1891, w porównaniu z r. 1890 podniósł się o sumę 6.298 zł. 73 ct. — Ponieważ jest obecnie dróg krajowych 1800 kilometrów, przeto dochód przeciętny na jeden kilometr z omycenia wypada w kwocie 122 zł. 64 ct., co czyni około 55 procent kosztów konserwy jednego kilometra, preliminowanego w budżecie krajowym.

W r. 1890 Depart. IV przeprowadzał rewizję myt na drogach krajowych; badano powody obniżenia się dochodów z tych myt. Następstwem tych badań była zmiana rozkładu stacyj mytniczych w okręgu stanisławowskim, lwowskim, krakowskim, oraz na drodze krajowej Zakliczyn - Sącz - Niedzica, Kopyczyńce - Husiatyn. Dalsze w tym kierunku dochodzenia są prowadzone na drogach Jarosław - Bełżec, Przemyśl - Sanok, Tarnopol - Podwoleżyska, Smykowiec - Suchostaw, Rohatyn - Tarnopol i Brzeżany - Złoczów, a ponieważ na innych czternastu drogach krajowych wyniki z dzierżaw licytacyjnych są zadowalniające, przeto dochodzenia na nich nie będą prowadzane.

Komisya drogowa pozostawiając doświadczeniu Depart. IV najzupełniej ocenienie wysokości dochodu z myta w jakiej miejscowości, sądzi jednak, iż wobec szybkiego rozwoju ulepszonych komunikacyj dróg powiatowych i gminnych, tembardziej należy troskliwie czuwać ciągle nad odpowiednim rozkładem zapór mytniczych na drogach krajowych.

W sprawie rewizji myt prywatnych, opartych na dawnych koncesjach, lub osobnych przywilejach, którą to rewizję komisya drogowa w sprawozdaniu swem z 29 listopada 1890 r., poleciła Wydziałowi krajowemu, udał się tenże do wszystkich Wydziałów powiatowych z wezwaniem podania wszelkich dat, odnoszących się do myt istniejących w powiecie, na podstawie dawnych koncesyj rządowych, lub osobnych przywilejów; z prośbą w tym duchu zwrócił się Wydział kraj. i do c. k. Prezydium Namiestnictwa, aby c. k. Starostwa udzieliły również odnośnych dat statystycznych. Sprawę tę, która nie jest jeszcze załatwioną, komisya drogowa poleca bacznej pieczy Wydziału kraj. z uwagą, aby po przeprowadzeniu szczegółowych dochodzeń przedłożył ostateczne wyniki Wys. Sejmowi.

Liczba dojazdów kolejowych z końcem czerwca 1891 r., które już zostały wybudowane, są w budowie, lub za publiczne uznane zostały, przedstawia się, jak następuje:

I. Kolej północna Cesarza Ferdynanda:

Dojazdów 9. — Długość 2 kilom. 808 metr.

Koszt budowy 25.926 zł.

II. Kolej Karola Ludwika:

Dojazdów 24. — Długość 40 klm. 859 metr.

Koszt budowy 217.028 zł.

III. Kolej Czerniowiecka:

Dojazdów 3. — Długość 5 klm. 855 metr.

Koszt budowy 32.319 zł.

IV. Kolej państwowa:

Dojazdów 55. — Długość 21 klm. 741 metr.

Koszt budowy 187.479 zł.

Wszystkich zatem dojazdów 91, w długości 72 klm. 828 met. Koszt budowy 471.479 zł.

W przecięciu koszt budowy jednego kilometra wynosi około 6.550 zł.

Przecięciowo najtańsza była budowa jednego kilometra drogi dojazdowej do kolei Karola Ludwika, gdyż wynosiła sumę 5.425 zł., najdroższa budowa w przecięciu jednego kilometra drogi dojazdowej do kolei państwowej, gdyż wynosi sumę 8.927 zł.

Ponieważ po koniec r. 1889 wykazanem zostało 59 dojazdów, w długości 38 klm. 621 metr., kosztem 244.421 zł. 6 $\frac{1}{2}$  ct., z czego na datek konkurencyjny podług ustawy na fundusz krajowy przypadła kwota 55.725 zł. 27 $\frac{1}{2}$  centa,—w roku 1890 przybyło 15 dojazdów w długości 9 klm. 323 metr. kosztem 80.983 zł. 10 ct., z czego na fundusz krajowy 18.167 zł. 89 ct.; przeto jest już wybudowanych i do użytku publicznego oddanych 73 dojazdów w długości 47 klm. 344 metr., kosztem 325.404 zł. 16 $\frac{1}{2}$  ct., z czego przypada na fundusz krajowy 73.893 zł. 06 $\frac{1}{2}$  ct., to

jest przecięciowo na jeden kilometr około 1615 zł. W roku 1891 uznano, zatwierdzono i rozpoczęto budowę 18 dojazdów w długości 25 klm. 484 metr., kosztem 146.074 zł. 83<sup>1/2</sup> ct.

Co do rezolucyi, jaką na wniosek komisji drogowej Wysoki Sejm uchwalił, mocą której polecone zostało Wydziałowi krajowemu, aby w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem ułożył program sieci dojazdów kolejowych w naszym kraju, które ze względów komunikacyjnych, rolniczych, przemysłowych i handlowych największą przedstawiają doniosłość i starał się na mocy ustawy o publicznych dojazdach kolejowych budowę ich spowodować, Wydział krajowy rezolucyę powyższą rozesłał wszystkim Wydziałom powiatowym z wezwaniem, aby porozumiały się w tej sprawie z c. k. starostwami i zarządami kolejowymi. Sprawa jest więc w toku, a komisja drogowa poleca ją jak najusilniej opiece Wydziału kraj., aby o ile można jak najprędzej urzeczywistnioną została w myśl uchwały Wys. Sejmu.

Wydział krajowy reskrytem z 24 lutego 1891 r. L. 54.234, unormował kontrolę nad miastami, pobierającymi kopytkowe. Kontrola ta z jednej strony dotyczy sprawdzania preliminarzów robót i ich zatwierdzania, z drugiej dotyczy kontroli tych robót i ich wykonania; komisja drogowa uznaje normy w tym reskrypcie podane za odpowiednie i żywi nadzieję, iż wskutek ich ścisłego wykonania, pobrane kopytkowe przez odnośne miasta służyć będzie jedynie na cele wskazane w ustawie, nadającej prawo poboru kopytkowego.

Rozwój budowy dróg powiatowych i gminnych, subwencyonowanych przez fundusz krajowy, wznaga się coraz więcej w racjonalnym kierunku budowy przede wszystkim dróg uznanych za najważniejsze.

W roku 1890 w 53 powiatach budowano dróg powiatowych lub gminnych, których plany przechodziły przez oddział techniczny Depart. IV i były kontrolowane przez tenże oddział 96, a oprócz tego jest jeszcze w budowie w ośmiu powiatach ośm dróg, które nie były zwiedzane przez organa oddziału technicznego. Wykaz subwencyj na budowę lub rekonstrukcyę dróg powiatowych i gminnych w r. 1890 w 45 powiatach na 60 drogach uczynił sumę 179.688 zł. 32 ct.; największą subwencyę otrzymał powiat tarnobrzesci na budowę drogi powiatowej w sumie 13.367 zł. 72 ct., następnie powiat kamionecki na budowę jednej drogi powiatowej i jednej gminnej w wysokości 11.000 zł., powiat brodzki otrzymał 10.000 zł. na budowę drogi powiatowej, a powiat złoczowski 8.000 na budowę dwóch dróg powiatowych i jednej gminnej, inne powiaty otrzymały subwencye znacznie mniejsze.

Przeglądając statystyczne zestawienie wykazu subwencyonowania z funduszu krajowego dróg powiatowych i gminnych za ostatnie dziesięciolecie, tj. od r. 1880 do 1891 r., okazuje się, iż na ten cel zużyta została kwota 1,225.736 zł. Siedm powiatów przez cały ten przeciąg czasu nie korzystały zupełnie z subwencyi, a to powiaty: cieszanowski, doliniański, drohobycki, husiatyński, tłumacki, turecki i żywiecki. Największą subwencyę przez ten czas otrzymał powiat nowotargiński, gdyż 90.552 zł., następnie skałacki 75.566 zł., kamionecki 60.000 zł., przemysłański 56.800 zł., nowosądecki 56.690 zł., tarnobrzesci 51.949 zł., brodzki 50.000 zł., reszta powiatów otrzymała subwencye znacznie mniejsze.

Ze sprawozdania Departamentu IV widać, iż tenże udzielając subwencyj na r. 1891 dla dróg powiatowych i gminnych, przestrzegał jak najskrupulatniej postanowień dodatkowych instrukcyi Wydziału krajowego z dnia 20. lipca 1890 L. W. 3.326. Rezultatem tego postępowania jest przede wszystkim ograniczenie budowy dróg powiatowych i gminnych do najważniejszych zrazu duktów, co przyczynia się do wytworzenia szybszym tempem w kraju sieci dróg, donioślejszego znaczenia dla przemysłu, handlu i komunikacyi, a zarazem ułatwia znacznie Wydziałowi kraj. kontrolę nad budową tych dróg. Komisja drogowa dalszą i niezmienną wytrwałość w tym kierunku jak najmocniej zaleca.

W doniosłej sprawie ewidencji miejscowych i powiatowych funduszy dróg gminnych, których kontrola przysługuje Wydziałowi krajowemu na mocy postanowień ustawy drogowej, Departament IV. nie przedstawia jeszcze dokładnego sprawozdania, gdyż 7 Wydziałów nie nadesłało

wykazów dochodów i wydatków miejscowych funduszków dróg gminnych, a 8 powiatów zamknąć rachunkowych powiatowych funduszków dróg gminnych. Z niezupełnie dokładnych dat, które są przedstawione, przypuszczać jednak można, iż długość dróg gminnych w kraju wynosi około 46.000 kilometrów; numerów domów, względnie rodzin obowiązanych do prestacyi 935.250, liczba dni prestacyi 3,740.998, które przedstawiają wartość pieniężną 1,306.542 zł. Doliczywszy do tego należność w materiale drzewnym od obszarów dworskich 99.840 zł., dotację funduszków powiatowych 280.337 zł., należności w czynszach mytniczych 22.822 zł. i inne dochody w kwocie 30.837 zł., suma ogólna uczyni kwotę 1,740.378 zł., a ponieważ wydatki na utrzymanie dróg gminnych wynoszą 1,580.761 zł., przeto do funduszu powiatowego dróg gminnych z nieodrobionych prestacyj pozostaje kwota około 117.000 zł.

W wykazie, jaki jest załączony jako alegat 28 z wynikłości powiatowego funduszu dróg gminnych, podług zamknięcia za r. 1889 w 66 powiatach, (gdyż 8 nie nadesłało sprawozdań), dochody uczyniły kwotę 669.108 zł. 42 ct., wydatki 557.342 zł. 48 ct., pozostałość kasowa 111.765 zł. 94 ct., (w jednym tylko powiecie grybowskiem był niedobór 288 zł. 39 ct.)

Komisya drogowa zwraca uwagę na znaczne stosunkowo zapasy kasowe w niektórych powiatach, jak 12.510 zł. w stryjskim, — 7.885 zł. 78 ct. w kamioneckim, — 5.308 zł. 36 ct. lwowskim, gdy równocześnie powiat stryjski otrzymał subwencye z funduszu krajowego 3.000 zł., powiat kamionecki 11.000 zł., a powiat lwowski 1.000 zł.; wprawdzie powiatowy fundusz dróg gminnych w pierwszym rzędzie służy na wyrównanie procentowe wartości materiału drzewnego, dostarczonego przez obszary dworskie, jakoteż na wyrównanie niewystarczających prestacyj po gminach, co jednak komisya drogowa mniema, iż w powiatach, w których znaczniejsze znajdują się pozostałości kasowe powiatowego funduszu dróg gminnych, z wielką tylko oględnością należy udzielać subwencji z funduszu krajowego na ten cel przeznaczzonego.

W wykazie wynikłości dochodów i wydatków miejscowych funduszków dróg gminnych z r. 1889 (al. 29.) w rubryce, „pozostałości z końcem roku w nieodrobionych prestacyach“, widać, iż pozostałości te, w niektórych powiatach są znaczne, jak n. p. w drohobyckim na wartość prestacyi 29.146 zł. zaległość jest w kwocie 5.910 zł. 39 ct., w łańcuckim na wartość prestacyi 21.996 zł. zaległość 4.713 zł. 57 ct., a w dziesięciu powiatach przechodzi sumę 3.000 zł. Wytwarzanie się tak znacznych zaległości jest przedewszystkiem stratą dla stanu dróg gminnych, funduszu powiatowego dróg gminnych, a niemniej wytwarza z czasem coraz poważniejsze sumy, których ściąganie będzie coraz więcej utrudnione; komisya drogowa sądzi przeto, iż byłoby wskazaniem, aby Wydział krajowy zwrócił baczną uwagę odnośnych powiatów, wzywając, aby na mocy ustawy nie dopuszczały do zaległości w odrabianiu prestacyj.

Z funduszu pożyczkowego na poprawę dróg powiatowych i gminnych, który z końcem 1890 r. przedstawiał kwotę 173.375 zł. 3 ct., w r. 1890 udzielono sześciu powiatom pożyczkę w sumie 34.500 zł. Zwrot pożyczek z lat dawnych odbywa się prawidłowo, a zaległości są oprocentowane. Cały stan funduszu przedstawia się jak następuje. Na pożyczkach w powiatach 155.077 zł. 79 ct., na lokacyi w funduszu krajowym 18.879 zł. 24 ct. Zapas gotówką 400 zł.

Jak zaznacza Departament IV. w swoim sprawozdaniu w roku 1889 i 1890 wykonały organa rządowe na przestrzeni 43½ kilometrów rekonstrukcyę dróg gminnych kosztem około 187.000 zł., oraz budowę trzech mostów kosztem około 39.000 zł.

W budżecie państwowym na r. 1891 wyznaczone zostały na budowę dróg i mostów niepaństwowych w Galicyi następujące dotacye.

1. Na budowę drogi krajowej Kańczuga-Dynów pierwsza rata z przeznaczonej sumy 100.000 zł. — 25.000 zł.

II. Na budowę dwóch mostów 55.000 zł.

III. Na rekonstrukcję dziesięciu dróg gminnych 155 940 zł. — a w sumie tej znajdują się niektóre pozycje przedstawiające tylko roczne raty z kwot ryczałtem przyznanych i tak a) druga rata 35.000 zł dla drogi gminnej Błażowa — Łańcut (29<sup>1</sup>/<sub>2</sub> klm.) z ogólnie preliminowanej sumy 135.000 zł., b) druga rata 25.000 zł. dla drogi gminnej Trynecz-Łeżajsk (14 klm.) z ogólnie preliminowanej sumy 73.000 zł. — c) druga rata 35.000 zł. dla drogi gminnej Rohatyn — Chodorów (24 klm.) z ogólnie preliminowanej sumy 64.000 zł. i inne.

Wydział krajowy w odezwie swojej z dnia 5. stycznia 1891 r. L. 36.721 do c. k. Prezydium Namiestnictwa, słusznie zaznacza ścisły związek, jaki zachodzi pomiędzy budową a przyszłą konserwacją drogi, — a pragnąc zapewnić utrzymanie dróg w należyłym stanie, upraszał c. k. Prezydium Namiestnictwa, aby przy udzielaniu subwencji drogowych z funduszu państwowego zastrzegło ścisły obowiązek przestrzegania przepisów §. 7—11 instrukcyi Wydz. kraj. z 20. lipca 1890 r. L. 3326, jako też i wykonanie szczegółowej instrukcyi technicznej dla dróg powiatowych i gminnych. — Zastrzeżenia te są zupełnie wystarczające, o ile idzie o subwencyonowanie z funduszu państwowego dróg krajowych lub powiatowych; inna rzecz atoli, jeżeli sprawa ta dotyczy budowy lub rekonstrukcyi przez organa rządowe dróg gminnych. Budowy lub rekonstrukcyje te, przeprowadzane jedynie w celach państwowych, w wyjątkowych tylko wypadkach dotyczą dróg mających doniosłość przemysłową, handlową lub ogólnie ekonomiczną — a budowane w technicznych warunkach dróg pierwszorzędnych, wymagają w skutek tego w następstwie i znacznych funduszy na konserwacye.

Wobec jednak sił technicznych i środków materyalnych, jakimi rozporządzają nasze miejscowe zarządy dróg gminnych a nawet, gdyby im przyszedł w pomoc powiatowy fundusz dróg gminnych, to powiaty ani gminy temu ciężarowi podołać nie zdołają, i co więcej do ponoszenia tego ciężaru ustawą drogową nie są obowiązane. — Komisya drogowa uznając całą wielką doniosłość tej sprawy tak dla poprawy komunikacyj w kraju jako też i interesów państwa, nie ma zamiaru sprawy tej przesądzać, mniema jednak, iż jest wskazanem i niezbędnem jak najściślejsze porozumienie między władzami rządowymi a Wydziałem krajowym co do zapewnienia w przyszłości trwałej konserwy każdej poszczególnej przez organa rządowe budować się mającej drogi — i że Wydział krajowy w tym kierunku rozwijając działalność, baczyć powinien na odpowiednie i trwałe zapewnienie konserwy każdej drogi bez przeciążenia odnośnych gmin i powiatów.

W wykonaniu uchwały sejmowej, polecającej Wydziałowi krajowemu, aby wziął pod uwagę ułożenie norm co do warunków, pod którymi kraj mógłby udzielać poparcia kolejom lokalnym, Departament IV. przedkłada szereg badań, które w tej ważnej i doniosłej sprawie przedsiębrał. Na kwestyonaryusz w tym celu rozesłany (aleg. 25.) znajduje się gruntownie wypracowany memoriał komisji Towarzystwa politechnicznego we Lwowie (aleg. 26.) oraz są przedstawione porównawczo dokonane czynności na tem polu przez inne reprezentacye krajowe jak w Górnej Austrii, Styrii, Bukowinie, Morawie.

W sprawozdaniu swoim wspomina Depart. IV., iż sprawa ta bardzo żywy interes obudziła w kraju — i jest to rzeczą naturalną, gdyż z biegiem czasu, z rozwojem przemysłu i handlu koleje lokalne będą w rozwoju ekonomicznym coraz ważniejsze zajmować stanowisko, ale właśnie dla tego, iż dotyczą one najważniejszych zadań ekonomicznych, iż silny wpływ wywrzeć muszą na rozwój kultury — należy sprawę tę traktować z największą przezornością — i badać ją wszechstronnie i gruntownie tak ze stanowiska ekonomicznego jak i finansowego, aby rozwój tych kolei w przyszłości przyniósł krajowi rzeczywisty jak największy ekonomiczny pożytek — a nie obciążał zbyt funduszu krajowego i w tych też kierunkach dalsze badania komisya drogowa Departamentowi IV. najusilniej poleca.

Co budowy kolei lokalnej, któraby połączyła Brzeżany i Podhajce z koleją Czerńowiecką i Karola Ludwika, jak niemniej budowy kolei lokalnej z Kołomyi do Horodenki a ewentualnie z Zaleszczyk przez Horodenkę i Kołomyję, dla których Sejm wyraził gotowość pomocy materialnej, pod warunkiem, iż zostanie poprzednio zapewniona pomoc państwa i stron interesowanych, — Departament IV. w sprawozdaniu swoim nie przedstawia żadnych konkretnych wniosków, gdyż sprawa ta jest w stadium jeszcze bliższych dochodzeń, i jest nadzieja iż częściowo przynajmniej będzie korzystnie załatwioną.

W sprawie zmiany ustawy drogowej Departament IV. zaznacza, iż idąc za życzeniem wypowiedzianem w sprawozdaniu komisji drogowej z 29. listopada 1890 r. — prowadzi dalsze najdokładniejsze w tej sprawie badania; pospiech nie jest tutaj wskazanym, gdyż nowela drogowa z 1885 r., która weszła w wykonanie rzeczywiście dopiero w r. 1887 trwa jeszcze zbyt krótko, aby można dokładnie i szczegółowo ocenić wszystkie jej w praktyce następstwa a nie można zaprzeczyć, iż w większej części powiatów ustawa ta jest już w pełni zastosowywaną z niemałą korzyścią dla poprawy i rozwoju dróg gminnych.

Komisja drogowa przeto pozostaje w tej sprawie na stanowisku zajętem w sprawozdaniu swem z 29. listopada 1890 r. — i żywi przekonanie, iż Wydział krajowy wtedy dopiero przyjdzie z odnośnymi wnioskami do Wysokiego Sejmu, jak sprawa będzie już zupełnie i gruntownie zbadaną i zmiana ustawy drogowej okaże się rzeczywiście niezbędną.

Życzeniu, jakie komisja drogowa objawiła, aby Wydział krajowy przeprowadził dokładną rewizję przepisów i postanowień policyi drogowej, dzięki chętnemu i życzliwemu współdziałaniu c. k. Prezydium Namiestnictwa — Departament IV. zadość uczynił w zupełności. Owocem tej pracy jest wydana w ostatnich dniach broszura p. t. „Przepisy o policyi drogowej“ — wraz z instrukcją, normującą ich wykonanie, — wydana w 8.000 egzemplarzach; ma ona być rozesłaną wszystkim zarządom dróg gminnych i powiatowych oraz wszystkim funkcyonaryuszom dróg krajowych.

Część pierwsza jest zestawieniem przepisów o policyi drogowej, obowiązujących dla dróg rządowych, a które mają zastosowanie także do dróg, będących w zarządzie władz autonomicznych. Są to przejrzone i uporządkowane wszystkie rozporządzenia i dekreta kancelaryjne, poczynwszy od reskryptu gubernialnego z 27. czerwca 1823 r., aż do ostatnich czasów. Część ta dzieli się na: A) Przepisy obowiązujące mieszkańców miejscowości przy gościńcach publicznych; B) Przepisy obowiązujące publiczność używającą gościńca; C) Ogólne zakazy; D) Przepisy o zgartywaniu śniegu, piasku, błota i t. p. — Część druga jest instrukcją, normującą wykonanie przepisów o policyi drogowej, złożoną z paragrafów 21. Komisja drogowa załatwienie tej ważnej sprawy uważa za bardzo pożyteczne, gdyż zebranie w jedną całość wszystkich przepisów, odnoszących się do policyi drogowej, ułatwi niezawodnie jej korzystne wykonanie.

Uregulowanie funduszów pro praeterito budowy dróg krajowych i powiatowych o tyle postąpiło naprzód, iż jest nadzieja zakończenia większej części tych rachunków z końcem bieżącego roku. Komisja drogowa przyjmując oświadczenie to do wiadomości, liczy iż Wydział krajowy jak tylko będą cyfrowe ku temu podstawy, przedłoży Sejmowi odpowiednie wnioski, aby ta sprawa, ciągnąca się lat tyle, raz zakończoną została.

Komisja drogowa musi w końcu wspomnieć, iż przeglądając inne czynności Departamentu IV. znalazła je wszystkie załatwione prawidłowo. — W roku 1891 weszło do biura Depart. IV. 6657 exhibitów, z których po dzień 15. marca b. r. trzy tylko nie zostały załatwione — a dotyczą one przewlekłej sprawy drogi powiatowej borysławskiej w powiecie drohybeckim, która na pewnej przestrzeni zagrożoną jest zupełnem zniszczeniem w skutek nadużyć popełnionych przez

właściciele sąsiednich kopalń wosku ziemnego. — Komisya drogowa sądzi, iż dla ukończenia tej sprawy Wydział krajowy na zasadzie §. 25. noweli do ustawy drogowej — powinien w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem ustanowić swój własny organ dla zastąpienia Wydziału powiatowego w jego obowiązkach.

Kończąc komisya drogowa wnosi:

**Wysoki Sejm raczy uchwalić:**

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

Lwów, dnia 23. marca 1892.

Przewodniczący:

***J. Męciński w. r.***

Sprawozdawca:

***Władysław Koziębrodzki.***