

## Aleg. 9.

# Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie poprawy dróg  
powiatowych i gminnych.

## Wysoki Sejmie!

Mnogie i różnorakie potrzeby komunikacyjne kraju naszego, dotąd tylko w części zaspokojone, zniewalają Wydział krajowy do zastanowienia się nad osiągniętymi rezultatami w rozwoju komunikacji naszych i do ułożenia programu przyszłej pracy, któraby dawała możliwość zaradzenia brakom istniejącym w dziedzinie gospodarstwa drogowego.

Główną podstawą naszego systemu komunikacyjnego, któremu z powodu nieuregulowania rzek brakuje wielkich dróg wodnych, są obecnie koleje żelazne, idące przeważnie wzdłuż gościńców rządowych, które przedtem były głównymi arteriami ruchu komunikacyjnego w kraju oraz wielkimi międzynarodowymi traktami.

Sieć dróg rządowych, wynosząca 2.889 kilometrów, rozpada się obecnie na dwie kategorie, mianowicie na drogi, które zastąpione kolejami żelaznymi straciły wskutek tego swe pierwszorzędne znaczenie ekonomiczne, i odnogi głównych szlaków, stanowiące dziś znaczniejsze dojazdy do kolei żelaznych i mające z tego względu większą ważność komunikacyjną aniżeli główne gościńce rządowe.

Sieć pierwszorzędnych kolei żelaznych w naszym kraju, która razem z głównymi liniami kolei transwersalnej, w długości 406 kilometrów budować się mającemi, wynosi 1957 kilometrów, wymaga na razie, oprócz zabezpieczenia budowy odnóg kolei transwersalnej, jeszcze uzupełnienia nowymi liniami w kierunkach, wiodących ku północnej i północno-zachodniej granicy kraju.

Drugorzędnych bocznych lub trzeciorzędnych kolei żelaznych nie mamy dotąd prawie żadnych, a choć są widoki na budowę kilku ważniejszych linii tego rodzaju, nie można oczekiwać, ażeby sieć kolei rzeczonych w ogóle rozwinęła się u nas rychło.

W obec tego stanu rzeczy, prócz niewielu odnóg gościńców rządowych i kilku dróg powiatowych, stanowiących również znaczniejsze dojazdy kolejowe, pozostaną w bardzo wielu okolicach kraju przez długi czas jedynymi arteriami większego ruchu przedewszystkiem drogi

krajowe, mianowicie zaś te, które bezpośrednio lub pośrednio łączą z kolejami żelaznymi znaczniejsze obszary ziem produkcyjnych, tudzież ogniska handlowego i przemysłowego ruchu w kraju.

Tej wielkiej ważności dróg krajowych przypisać należy, że Wysoki Sejm zwrócił na ich rozwój tak baczną i troskliwą uwagę. Wskutek tego dawna sieć dróg krajowych odebrana w zarząd Wydziału krajowego w 1868 r. i znajdująca się w ówczas, bez wyjątku prawie, w stanie wymagającym bądź rekonstrukcyi, bądź też zupełnie nowej budowy, doprowadzoną została w okresie autonomicznym do stanu normalnego na przestrzeni 1261 kilometrów, a to przez wykonanie zupełnie nowej budowy na 181 klm., przeprowadzenie rekonstrukcyi większej na 109 klm. i wzmocnienie pokładu kamiennego oraz przeprowadzenie rekonstrukcyi mniejszej na 971 kilom.

W tymże okresie uzupełnioną dalej została sieć dróg krajowych trzynastu nowemi liniami komunikacyjnymi w długości 552 kilometrów, dążącemi prawie wyłącznie w kierunkach prostopadłych lub ukośnych do kolei żelaznych.

Z nowych dróg krajowych wykonano dotąd w zupełności budowę ośmiu dróg w łącznej długości 290 kilometrów i zbudowano prócz tego na czterech drogach 111 kilometrów, ogółem przeto 401 kilometrów dróg nowych, tak że z dróg tych pozostaje do budowy lub wykończenia rozpoczętych robót już tylko 151 kilometrów.

Po wykończeniu rzeczonych linii komunikacyjnych w ciągu kilku lat następnych, cała sieć dróg krajowych wynosić będzie 1813 kilometrów.

Gdy najważniejsze komunikacyjne linie krajowe zostały już zbudowane lub w niedalekiej przyszłości będą wykończone, bądź jako drogi krajowe, bądź też jako drugorzędne koleje boczne, — gdy z drugiej strony budowa dróg, łączących dworce i stacje kolei żelaznych z najbliższymi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowymi i krajowymi, została ułatwiona ustawą krajową o publicznych dojazdach kolejowych, przeto usiłowania reprezentacyi i władz autonomicznych skierować się winny teraz, zdaniem naszym, do rozwoju dróg powiatowych i gminnych, których stan przedstawia wielkie i liczne braki.

Wydział krajowy mając na uwadze, że dobre drogi są jedną z głównych dźwigni dobrobytu i bogactwa krajowego i że kraj nasz dopiero wtedy potrafi korzystać w całej pełni z sieci kolei żelaznych, tudzież z dróg państwowych i krajowych, gdy posiadać będzie sieć poprawionych dróg niższego rzędu, nie spuszczał nigdy z oka potrzeby rozwoju komunikacyi powiatowych i gminnych, jak świadczą projekty jego, wnoszone do Wysokiego Sejmu, dotyczące się zmiany obowiązującej ustawy drogowej a mające na celu obok słuszniejszego rozkładu ciężarów drogowych osiągnięcie rańniejszego postępu w gospodarstwie drogowem.

Gdy Wysoki Sejm w 1880 r. odroczył reformę ustawy drogowej, Wydział krajowy skierował swe usiłowania ku rozwiązaniu pytania, o ileby systematyczna poprawa komunikacyi powiatowych i gminnych dała się osiągnąć na podstawie obowiązującej ustawy drogowej zapomocą środków, któreby nie przesądzały reformie ustawy drogowej, owszem dały się zastosować także do każdej nowej ustawy drogowej, jakaby Wysoki Sejm w przyszłości uchwalił.

Przystępując do rozwiązania tej kwestyi, musiał Wydział krajowy przedewszystkiem zastanowić się nad pytaniem, w jakich rozmiarach ma być dokonana poprawa komunikacyi powiatowych i gminnych, oraz jakich sił i zasobów dla dopięcia tego celu użyć należy.

Dla oznaczenia rozmiarów poprawy dróg wyżej wymienionych posłużyć mogą następujące daty:

W kraju naszym jest obecnie przeszło 1660 kilometrów dróg powiatowych i przeszło 30.000 kilometrów dróg gminnych.

Z 1660 kilometrów dróg, uznanych za powiatowe, zbudowanych jest tylko 1260 klm. i to w ten sposób, że przynajmniej połowa dróg, zbudowanych przeważnie w okresie przedautonomicznym, wymaga większej lub mniejszej rekonstrukcyi, — z 30.000 klm. zaś

dróg gminnych przyjąć można zaledwie 3000 klm. dróg należycie uporządkowanych, z których tylko połowa ma pokład kamienny.

Na 31.660 klm. dróg powiatowych i gminnych jest przeto zaledwie 3630 klm. dróg należycie uporządkowanych, a z tych tylko około 2100 klm. dróg bitych.

Pozostaje zatem do uporządkowania przeszło 28.000 kilometrów dróg powiatowych i gminnych.

W tej liczbie, oprócz mniej ważnych dróg gminnych w ilości przeszło 21.000 klm., jest 400 kilometrów dróg, uznanych już za powiatowe, lecz niezbudowanych, około 600 kilometrów dróg powiatowych, zbudowanych wprawdzie, lecz wymagających rekonstrukcyi i nakoniec, o ile wnosić można z dat zebranych w 1877 r., około 6.000 kilometrów dróg takich, które jakkolwiek w znaczeniu prawnem należą do kategorii dróg gminnych, to jednak ze względu na swą ważność dla handlowego i przemysłowego ruchu w jednym, dwóch lub więcej powiatach, są drogami powiatowemi w ekonomicznem i geograficznem znaczeniu tego pojęcia — a znane są u nas w urzędowym stylu powiatowym prawie powszechnie pod mianem głównych dróg komunikacyjnych lub ważniejszych dróg gminnych, zwanych we Francyi wicynalnemi drogami wielkiej komunikacyi (*chemins vicinaux de grande communication*).

Poprawa naszych dróg powiatowych i gminnych powinna zatem mieć na celu obok budowy 400 klm. dróg uznanych już za powiatowe i rekonstrukcyi około 600 kilometrów istniejących dróg powiatowych, wybudowanie około 6.000 kilometrów głównych dróg komunikacyjnych i uporządkowanie przeszło 21.000 kilometrów mniej ważnych dróg gminnych.

Wedle doświadczeń naszych przybliżone koszta powyższych robót drogowych byłyby następujące:

Budowa 400 klm. dróg, uznanych za powiatowe, licząc średnio 1 kilometr nowej drogi po 3000 zł. kosztowałyby	1,200.000 zł.
Rekonstrukcyja 600 klm. istniejących dróg powiatowych, biorąc za podstawę średni koszt przebudowania 1 klm. drogi 2000 zł., razem	1,200.000 „
Budowa 6000 klm. głównych dróg komunikacyjnych, czyli ważniejszych dróg gminnych, w tym samym stosunku, co budowa dróg powiatowych, kosztowałyby	18,000.000 „
Uporządkowanie 21.000 klm. mniej ważnych dróg gminnych, licząc średni koszt uregulowania 1 klm. drogi 750 zł., wymagałoby wydatku w sumie	15,750.000 „
Przybliżone koszta poprawy dróg powiatowych i gminnych uczyniłyby zatem, na podstawie powyższych danych, przy dzisiejszych cenach robocizny i materyałów, ogółem sumę	36,150.000 zł.

którą przyjąć można w okrągłej sumie 36 milionów zł. w. a., zwłaszcza, że pomiędzy drogami powyżej wykazanemi jest kilkaset kilometrów dróg, mających znamiona publicznych dojazdów kolejowych, których budowa wykonaną być może przy udziale odnośnych przedsiębiorstw kolejowych, obowiązanych do pokrycia  $\frac{1}{3}$  kosztów ogólnych, w myśl ustawy krajowej z dnia 15. kwietnia 1881 r.

Przyjmując koszta powyższe środkami przepisany mi ustawą drogową w danym razie pokryć się mające, w sumie 36 milionów zł. w. a. i rozkładając poprawę dróg powiatowych i gminnych n. p. na lat 25, okazuje się, że powiaty, gminy i obszary dworskie w całym kraju ponosiłyby miały w takim razie na ten cel rocznie około półtora miliona zł., nie licząc kosztów zwykłej konserwacyi dróg powyższych.

Jest to wydatek dla kraju, jak nasz ubożego, istotnie bardzo znaczny. Wydział krajowy sądzi jednak, iż nie należy uchylać się od podjęcia sprawy i ponoszenia ofiar tem bardziej koniecznych, że od uzupełnienia naszego systemu komunikacyjnego siecią poprawionych dróg powiatowych i gminnych zawisło w części spełnienie programu ekonomicznego, mającego na celu podniesienie dobrobytu w kraju, albowiem każda poprawa komunikacyi pociąga za sobą zmniejszenie zużycia siły mechanicznej na korzyść ogólnej produkcyi krajowej i zapewnia nadto wielkie zyski przez zmniejsze-

nie kosztów transportu, nie mówiąc już o zapobieżeniu ogromnym stratom, jakie przy złych drogach kraj corocznie ponosi wskutek niszczenia żywego i nieżywego inwentarza.

W tym względzie pamiętne są nam słowa jednego z członków Wysokiej Izby, który jako Prezes Rady powiatowej złożył dowody znakomitej i w skutkach swych doniosłej pieczołowitości o poprawę dróg w swoim powiecie, a podczas obrad nad projektem ustawy drogowej dnia 15. października 1878 r. wyrzekł: „*że gdyby można wszystkie a wielkie korzyści będące następstwem dobrych dróg i komunikacji ująć w pewną cyfrę, suma tych korzyści okazałaby się tak wielką i poważną, żeby nas zadziwiła a może zachęciła do wielkich ofiar na cele drogowe*”.

Jak dalece słowa te są trafne, jak głębokie spostrzeżenie ekonomiczne w sobie mieszczą, dają niejaki wyobrażenie następujące daty, zaczerpnięte z przybliżonych porównawczych obliczeń kosztów przewozu ciężarów po drogach różnej jakości.

Wedle obliczeń tych, opartych na teorii i doświadczeniu, zysk czysty (t. j. po potrąceniu kosztów budowy i utrzymania drogi) wynosi w ciągu jednego roku na przewozie 20.000 beczek (360.000 cetnarów = 12.000 fur parokonnych) po drodze bitej, jakości średniej, w porównaniu z drogą niesztutowaną na 1 kilometrze drogi 1700 zł., a to wskutek łatwiejszego transportu.

Zysk ten zwiększa się w miarę lepszej jakości drogi oraz zwiększenia ruchu i wynosi rocznie na 1 kilometrze drogi prawidłowo zbudowanej i bardzo dobrze utrzymywanej: 2500 zł. na przewozie 20.000 beczek, 7450 zł. na przewozie 50.000 beczek a 15.700 zł. na przewozie 100.000 beczek.

Wciągając w powyższe obliczenie: ruch osobowy, umożliwienie ruchu o każdej porze roku, oszczędność siły roboczej, która użyta być może do innej produkcji, rozwój rolnictwa, przemysłu i handlu spowodowany łatwością i taniością transportu, każdy przyzna, że cyfry powyższe przedstawiając i tak już ogromne korzyści z budowy i poprawy dróg, okazałyby się znacznie większymi, gdyby była możliwość zebrania dat odnośnych i obliczenia na ich podstawie wszystkich korzyści materialnych, płynących z rozwoju wymienionych powyżej środków komunikacyjnych.

Temu wielkiemu wpływowi dobrych komunikacji na rozwój rolnictwa, handlu i przemysłu a tem samem na podniesienie dobrobytu w kraju przypisać należy, że kwestya poprawy komunikacji łączyła się prawie zawsze z wielkimi przeobrażeniami ekonomicznymi i że państwa i kraje dbałe o podniesienie bogactwa krajowego nie szczędziły środków na poprawę dróg ułatwiających ludności zamianę jej wyrobów i płodów ziemi.

Znaczenie dróg dla rozwoju ekonomicznego zrozumiano może najlepiej we Francji, która pod tym względem zdobyła sobie powszechne uznanie i stała się nie tylko przedmiotem słusznego podziwu, lecz także mistrzynią i wzorem do naśladowania i której zamożność, jakkolwiek składa się na nią wiele innych przyczyn, rośnie od czasu właśnie, gdy obok rozwoju i ulepszenia innych środków komunikacyjnych, poczęto tam zajmować się gorliwie poprawą dróg wicynalnych.

Francya zbudowała już w ostatnich czasach w ciągu niespełna lat dwunastu około 150.000 kilometrów dróg powyżej wymienionych, kosztem prawie 1 miliarda franków i posiada wedle wykazów urzędowych na 500.940 kilometrów kwadratowych powierzchni, ogółem 492.902 kilometrów dróg bitych, czyli na 1 □ kilometr powierzchni: 984 metrów bieżących drogi bitej, podczas kiedy w Galicyi wypada na 1 □ kilometr powierzchni zaledwie 94 metrów bieżących takiejże drogi, łącznie z sztutowanymi drogami gminnymi.

Nie sądząc, ażebyśmy kiedykolwiek pod względem rozwoju komunikacji sprostać mogli Francji i wiedząc zresztą bardzo dobrze, że tej wielkiej miary olbrzymiego i zdumiewającego rozwoju ekonomicznego nie można przykładać do naszego kraju, który jakkolwiek hojnie od przyrody uposażony, z powodu wrogich okoliczności rozwinać się nie mógł i na drodze dźwignania się wła-

snemi siłami z niemocy ekonomicznej, stawia dopiero pierwsze kroki, — przytoczymy kilka dat ilustrujących nasze stosunki komunikacyjne a świadczących, że pod tym względem jesteśmy nie tylko bardzo dalecy od Francji, tego prawie niedoścignionego ideału gospodarstwa komunikacyjnego, lecz także dalecy od rozwoju komunikacji w tych krajach, z którymi nas losy złączyły, z którymi w ciągłej zostajemy styczności, jako członkami tego samego organizmu państwowego i z którymi zmuszeni jesteśmy liczyć się w każdej sprawie, oddziaływającej na nasz byt ekonomiczny.

W państwie austriackiem, które w stosunku do powierzchni posiada 3,2 razy mniej ogólnych środków komunikacyjnych aniżeli Francja kontynentalna, wypada średnio na 1 hektar ziemi produkcyjnej 3 metry bieżące uregulowanych środków komunikacyjnych.

Stosunek ten rozkłada się w poszczególnych krajach austriackich w sposób następujący.

Na 1 hektar ziemi produkcyjnej wypada środków komunikacyjnych uporządkowanych:

w Galicyi . . . . .	1 m. b.
na Szląsku . . . . .	8 „
w Czechach . . . . .	5 „
„ Morawii . . . . .	4 „
na Bukowinie . . . . .	2 „
w Dalmacyi . . . . .	2 „
„ Krainie . . . . .	5 „
„ Karyntyi . . . . .	2 „
„ Wybrzeżu . . . . .	3 „
„ Tyrolu z Vorarlbergiem . . . . .	2 „
„ Styryi . . . . .	2 „
„ Austrii dolnej . . . . .	4 „
„ Austrii górnej . . . . .	7 „
„ Salzburgu . . . . .	2 „

Z porównania powyższych danych okazuje się, że Galicya zajmuje pomiędzy krajami wchodzącymi w skład państwa austriackiego ostatnie miejsce co do rozwoju uregulowanych środków komunikacyjnych a posiada ich w stosunku do powierzchni ziemi produkcyjnej: ośm razy mniej niż Szląsk, siedm razy mniej niż Austria górna, pięć razy mniej niż Czechy i Kraina, cztery razy mniej niż Morawia i Austria dolna, trzy razy mniej niż Wybrzeże i nareszcie dwa razy mniej niż Bukowina, Dalmacya, Karyntya, Tyrol z Vorarlbergiem, Styrya i Salzburg.

Jeżeli przytoczone powyżej daty porównawcze zebrane przez nasz Oddział techniczny, na podstawie źródeł urzędowych, posłużyć mogą w ogóle za wskazówkę, że należałoby przystąpić jak najrychlej do uregulowania środków komunikacyjnych w naszym kraju a w szczególności do gruntownej i systematycznej poprawy dróg powiatowych i gminnych, wymagających uporządkowania, to pozostaje jeszcze druga niełatwa do rozwiązania kwestya obmyślenia środków stosownych do spełnienia tego zadania, gdyż mimo niezaprzeczonej ważności dróg dla podniesienia dobrobytu w kraju, dążyć należy, zdaniem Wydziału krajowego, do poprawy komunikacji wprawdzie jak najusilniej, lecz z powodu skromnych zasobów, którymi kraj nasz rozporządza, tylko za pomocą takich środków, któreby dozwoliły cel stopniowo osiągnąć bez obarczenia sił naszych nad miarę i możność.

W tem właśnie leży cała trudność zadania, wymagającego dokładnych i wszechstronnych studyów, i to był powód, dla którego Wydział krajowy już od lat kilku zastanawia się nad sposobami poprawy komunikacji niższego rzędu. Po zebraniu licznych dat w tym przedmiocie w ciągu lat ostatnich, po ułożeniu kwestyonarza obejmującego główne pytania odnoszące się bądź do zagadnień wyłącznie administracyjnych, bądź administracyjno-technicznych, bądź też ściśle technicznych a mające na celu obmyślenie najstosowniejszych środków do poprawy i uregulowania dróg wyżej wymienionych; po zasięgnięciu na tej podstawie zdania reprezentacji powiatowych i nareszcie

po zbadaniu w tym względzie fachowej opinii wezwanych przez nas inżynierów powiatowych, objawionej na konferencji odbytej w Wydziale krajowym w dniach 12., 13., 14. i 15. grudnia 1881 r., na której rozbiegano sprawę ze stanowiska praktyki administracyjno-technicznej, przy udziale i pod kierunkiem inżynierów naszego oddziału technicznego, — doszliśmy do przekonania, że systematyczna i gruntowna poprawa dróg niższego rzędu, aczkolwiek z wielu połączona trudnościami, dałaby się jednakowoż przeprowadzić w ciągu 20—30 lat bez zbyteńnego przeciążenia mieszkańców kraju głównie za pomocą racjonalnego zużytkowania obowiązkowych prestacyi drogowych, przy rozwinięciu stosownego systemu subwencyjnego i zaprowadzeniu odpowiedniego okolicznościom nadzoru administracyjnego i technicznego.

Wartość prestacyi drogowych, które gminy i obszary dworskie mogłyby uiszczać rocznie na potrzeby dróg gminnych, wynosi wedle przybliżonych obliczeń naszych: 2,985.694 zł., czyli w okrągłej cyfrze 3 miliony zł. w. a.

Przypuszczając, że od tego maximum, którego na podstawie obowiązującej ustawy drogowej żądać można, odpadłaby  $\frac{1}{3}$  część bądź z powodu mniejszej potrzeby, bądź też z powodu niemożności ściągnięcia prestacyi; przypuszczając z drugiej strony, że każda nowa ustawa drogowa, którąby Wysoki Sejm w przyszłości uchwalił, nie zmniejszyłaby znacznie ogólnego zasobu prestacyjnego, — przyjmując można wartość obowiązkowych rocznych prestacyi drogowych, zużytkować się dających czy to na podstawie dzisiejszej, czy też nowej ustawy drogowej, w sumie około 2 milionów zł. w. a., z których mniej więcej połowa mogłaby być obróconą na zwykłą konserwację, druga zaś połowa na systematyczną poprawę dróg niższego rzędu. Ażeby jednak ten stosunkowo bardzo znaczny zasób prestacyjny mógł być zużytkowany racjonalnie, na to potrzeba pomocy powiatów i kraju.

Pomoc ta objawiać się powinna, zdaniem Wydziału krajowego, w dwóch kierunkach, a to przez udzielanie stosownych zasiłków pieniężnych i czuwanie nad tem, ażeby tak prestacye obowiązkowe jako też subwencye i wszelkie inne fundusze drogowe używane były z jak największą korzyścią dla drogi.

Pomoc pieniężna tych powiatów, które mają drogi powiatowe, zwłaszcza zaś tych, które mają drogi powiatowe niezbudowane lub wymagające kosztownej rekonstrukcyi, nie mogłaby być znaczną, — natomiast sądzi Wydział krajowy, że obok wsparć pieniężnych na rzecz dróg gminnych ze strony tych powiatów, które nie mają dróg powiatowych, udzielanie wydatnych subwencyi ze skarbu krajowego: w pierwszym rzędzie na budowę lub rekonstrukcyę dróg powiatowych i ważniejszych dróg gminnych, a w drugim rzędzie na uporządkowanie dróg gminnych mniej ważnych jest nietylko pożądanem, lecz nawet koniecznem, jeżeli system komunikacyjny naszego kraju ma być uzupełniony siecią poprawionych dróg niższego rzędu i jeżeli spłynąć mają na kraj korzyści, będące następstwem dobrych komunikacyi.

Udzielanie subwencyi z funduszu krajowego na poprawę dróg niższego rzędu poczytuje Wydział krajowy nie tylko za środek zapobiegający marnowaniu prestacyi drogowych i umożliwiający spożytkowanie tego wielkiego zasobu na budowę dróg, lecz także za środek, służący do wyrównywania faktycznych różnic w miejscowych stosunkach drogowych i dający zarazem możność zapobiegania skutkom niejednostajnego rozkładu ciężarów drogowych.

System subwencyi drogowych przyjęły niemal wszystkie państwa i kraje. Najświetniej rozwinął się ten system we Francyi, w której oprócz zasiłków, udzielanych z funduszy departamentowych, wyznaczono ze skarbu państwa w 1868 r. na rzecz dróg wicynalnych dotacyę subwencyjną w sumie 100 milionów franków, tudzież zaprowadzono na ten cel kasę pożyczkową, uposażoną ze skarbu państwa sumą 200 milionów franków; następnie zaś w r. 1880 przyznano nową dotacyę subwencyjną, której wysokość wedle naszych informacyi wynosić ma 80 milionów franków.

Pomiędzy ustawami drogowymi krajów austriackich, o ile nam wiadomo, niema żadnej, któraby nie wprowadziła mniej lub więcej rozwiniętego systemu subwencyjnego. Wedle ustaw czeskiej, morawskiej i szląskiej udzielone być może wsparcie z funduszu krajowego nie tylko do budowy, ale nawet do konserwacji drogi powiatowej lub gminnej, szczególnie ważnej pod względem komunikacji a zbyt kosztownej dla konkurencji powiatowej lub gminy. Obok wsparć bezzwrotnych natrafiamy w krajach austriackich także przykłady udzielania bezprocentowych pożyczek na cele drogowe. W tym względzie zasługuje na wzmiankę osobiście Austria dolna, w której istnieją oba rodzaje subwencji drogowych.

Jeżeli udzielanie zasiłków drogowych jest w ogóle pożądane w interesie rozwoju komunikacji: to system pożyczkowy ma jeszcze i tę zaletę, że dozwala ciągłego obrotu funduszy przeznaczonych na poprawę dróg i rozszerza koło korzystających z subwencji.

Dla tego Wydział krajowy mniema, że byłoby pożytecznem dla sprawy ulepszenia komunikacji, gdyby Wysoki Sejm, obok wyznaczania funduszy ze skarbu krajowego na bezzwrotne zasiłki drogowe, zezwolił na utworzenie zakładowego funduszu pożyczkowego, z którego powiatom tudzież gminom i obszarom dworskim, za poręką reprezentacji powiatowych, mogłyby być udzielane na publiczne cele drogowe bezprocentowe pożyczki, w okresie najwyżej dziesięcioletnim umarzać się mające. Wydział krajowy doradza tem śmieiej Wysokiemu Sejmowi utworzenie i uposażenie takiego funduszu ze skarbu krajowego, że w ostatnich latach zgłaszały się do Wydziału krajowego często reprezentacje powiatowe z prośbą o udzielenie pożyczek bezprocentowych na budowę dróg, a dla braku odpowiedniej dotacji pożyczek takich otrzymać nie mogły i że w ogóle możność uzyskania, obok zasiłku bezzwrotnego, większej pożyczki bezprocentowej zachęci strony interesowane do podejmowania znaczniejszych robót drogowych, do którychby w przeciwnym razie nie przystępowały może wcale a przynajmniej nie tak rychło.

Wydział krajowy wie dobrze, że kraj nasz ubogi w obec tylu innych niezbędnych wydatków i nakładów produkcyjnych nie może obecnie ponosić znaczniejszych ofiar na cele powyżej wymienione, i dlatego zamierza ograniczyć się najpierw do wniosku o uchwalenie funduszu pożyczkowego na cele drogowe w sumie 300.000 zł. w. a., wyposażyć się mającego ze skarbu krajowego w ciągu lat dziesięciu, poczynawszy od 1883 r., corocznemi dotacyami po 30.000 zł., a powtóre do propozycji, ażeby Wysoki Sejm dotychczasową zwyczajną dotację roczną na bezzwrotne zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych, wynoszącą 70 000 zł., podnieść raczył na 1883 r. do sumy 100.000 zł. w. a. i upoważnił przytem Wydział krajowy do preliminarowania w latach następnych na ten cel dotacji, zwiększać się mających w miarę zmniejszania się wydatków rocznych na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych.

Jeżeli jednak Wydział krajowy, ze względu na obecny stan finansów kraju, ogranicza w swoim wniosku pomoc krajową do rozmiarów niemal skromnych w porównaniu z potrzebami wykazanemi, czyni to w przypuszczeniu, że Wysoki Sejm, jeżeli raczy przychylić się do niniejszych poglądów Wydziału krajowego, dotację na zasiłki drogowe zwiększać będzie w miarę polepszania się stanu finansów krajowych i wzrastania środków rozporządzalnych, i że za wolą Wysokiego Sejmu posiłkowanie budowy dróg niższego rzędu ze skarbu krajowego osiągnie z czasem miarę, zastosowaną do potrzeb rzeczywistych, a najwydatniejszym stanie się wtedy, gdy po zupełnem umorzeniu długu indemnizacyjnego w 1898 r. odpadnie potrzeba nakładania krajowych dodatków indemnizacyjnych do podatków, wskutek czego dochody kraju, pochodzące z dodatków do podatków bezpośrednich, będą mogły być podniesione bez wysilenia na cele produkcyjne i roboty pożytku publicznego.

Jakąkolwiekby jednak była pieniężna pomoc krajowa, gospodarstwo drogowe w powiatach nie rozwinię się należycie z powodu przeważnie natrafianej nieudolności lub obojętności tych, którzy powołani są do prowadzenia technicznego i ekonomicznego zarządu dróg gmin-

nych, jeżeli bezpośredni nadzór, przysługujący Wydziałom powiatowym w myśl §. 27 — 2) ustawy drogowej nad urzędami gminnymi i obszarami dworskimi co do budowy i utrzymania dróg gminnych, nie będzie ujęty w pewną organizację opartą na umiejętnem i fachowem kierownictwie i uwzględniającą odrębne miejscowe warunki.

Wydział krajowy, który przekonał się, że przy dobrej woli i sprężystem działaniu wedle powyższej zasady zdołały niektóre reprezentacje powiatowe osiągnąć bardzo pomyślne rezultaty w dziedzinie gospodarstwa drogowego — sądzi, że poparty powagą uchwały Wysokiego Sejmu, przyjmującej wnioski przedstawione a potwierdzającej zapatrywania, w niniejszem sprawozdaniu objawione, zdoła na tej podstawie wpłynąć także na inne reprezentacje powiatowe, ażeby przystąpiły jak najrychlej do racjonalnego zużytkowania prestaty i powiatowych funduszków drogowych i licząc na pomoc kraju, nadały swemu nadzorowi nad drogami, ich zarządowi lub opiece powierzonymi organizację odpowiadającą warunkom i stosunkom miejscowym, niepomijającą przytem jednak w żadnym razie trzech niezbędnych czynników w drogowem gospodarstwie powiatu, a mianowicie:

- a) zaprowadzenia katastru dróg gminnych;
- b) dokonania podziału dróg gminnych w powiecie na ważniejsze i mniej ważne;
- c) ustanowienia powiatowej służby drogowej dla miejscowego nadzoru dróg powiatowych i gminnych.

Wydział krajowy ze swej strony nie spuszczając z oka organicznego rozwoju sieci drogowej w całym kraju, rozciągnąłby przytem kontrolę nad systematyczną poprawą dróg powiatowych i gminnych, wydając odpowiednią instrukcję administracyjno techniczną i czuwając przez swe organa techniczne nad tem, ażeby rzeczona poprawa dróg odbywała się wedle zasad umiejętnych, których ścisłe przestrzeganie daje największą rękojmię, że fundusze wyłożone na budowę dróg nie będą zmarnowane.

Wydział krajowy żywi przekonanie, że przy wszechstronnem i dokładnem zastosowaniu powyższych zasad i życzliwem poparciu ze strony c. k. Rządu dzierżącego władzę wykonawczą, gruntowna poprawa komunikacji powiatowych i gminnych dałaby się przeprowadzić w ten sposób, że około  $\frac{2}{3}$  części kosztów ogólnych pokryćby można środkami miejscowymi, a mianowicie: funduszami powiatowymi, prestatyami obowiązkowymi gmin i obszarów dworskich, ofarami dobrowolnemi stron bezpośrednio interesowanych i t. p., wskutek czego na posiłkujący fundusz krajowy przypadłaby w przybliżeniu jedna trzecia część kosztów powyżej wymienionych, z tą jednak różnicą, że do budowy dróg powiatowych i ważniejszych dróg gminnych mógłby fundusz krajowy w zasadzie przyczynić się subwencyą, wynoszącą 25—50% kosztów ogólnych, do regulacji zaś dróg gminnych mniej ważnych zasiłkiem wynoszącym 10—25% tychże kosztów.

Co do czasu, w którym gruntowna poprawa dróg powiatowych i gminnych w całym kraju mogłaby być dokonana, Wydział krajowy, jakkolwiek wyraził powyżej zdanie, że mogłoby to stać się w ciągu lat 20—30, pozwala sobie jednak zauważyć, że w obec zależności, w jakiej racjonalne zużytkowanie głównego zasobu drogowego t. j. obowiązkowych prestaty drogowych zostawać musi od dotacyi subwencyjnych, okres lat, potrzebny do poprawy dróg wymienionych, zawisłym będzie ostatecznie od dotyczących postanowień Wysokiego Sejmu, wyznaczających na ten cel większe lub mniejsze dotacye roczne.

W końcu nadmieniamy, że do preliminarza budżetu krajowego na 1883 r. nie wstawiłmy osobnej kwoty na potrzeby publicznych dojazdów kolejowych, zamierzając wydatki, przypadające na fundusz krajowy z tytułu konkurencji, przepisanej ustawą krajową z dnia 15. kwietnia 1881 r., pokrywać z dotacyi, którą Wysoki Sejm przeznaczy na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych.

Na podstawie powyższego wyводу Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm postanawia utworzenie zakładowego funduszu pożyczkowego w sumie 300.000 zł. w. a. przeznaczonego na publiczne cele drogowe i wyposażyć się mającego ze skarbu krajowego w ciągu lat dziesięciu, corocznymi dotacjami po 30.000 zł. w. a., począwszy od 1883 r.
2. Z drogowego funduszu zakładowego udzielane będą powiatom, gminom i obszarom dworskim bezprocentowe pożyczki, które spłacane być mają ratami rocznymi i umorzone najpóźniej w ciągu lat dziesięciu od dnia zaciągnięcia pożyczki.
3. Na bezzwrotne zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych przewiduje Sejm na rok 1883 sumę 100.000 zł. w. a.
4. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby w miarę zmniejszania się rocznych wydatków na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych, wstawiał do preliminarza budżetu krajowego odpowiednio zwiększać się mające kwoty na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

We Lwowie dnia 27. Czerwca 1882 r.

Marszałek krajowy:

*Dr. Mikołaj Zyblikiewicz w. r.*

Członek Wydziału krajowego:

*Władysław hr. Badeni w. r.*

Sprawozdawca.

