

Alegat XV.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego z propozycją uznania pewnych dróg jako krajowych.

Wysoki Sejmie!

W ciągu ubiegłego od ostatniej sesji sejmowej roku Wydział krajowy odebrał liczne od wydziałów powiatowych podania, domagające się budowy nowych, lub uznania za krajowe dróg już istniejących. Podania te spowodowane prawdopodobnie zostały tą okolicznością, iż Wysoki Sejm w roku przeszłym włożył na Wydział krajowy obowiązek wypracowania projektu ogólnej sieci dróg, w przyszłości w naszym kraju zbudować się mających, wydziały zatem powiatowe chciały podaniami swemi zwrócić uwagę Wydziału krajowego na drogi dla miejscowych potrzeb najodpowiedniejsze.

I rzeczywiście pod tym względem podania te za bardzo użyteczny materiał uważane być mogą. W roku jednak bieżącym Wydział krajowy nie mógł dopełnić ani włożonego nań obowiązku wypracowania projektu ogólnej sieci dróg, aniteż może przedstawić Wysokiemu Sejmowi do uwzględnienia podania rzeczonych wydziałów, a to z powodów następujących:

Najważniejszym środkiem komunikacyjnym dla każdego kraju są koleje żelazne, budowa ich zmienia istniejące poprzednio warunki ruchu, otwiera dla przemysłu i handlu nowe kierunki i nowe wywołuje potrzeby. Z tych przeto powodów drogi kołowe uważane być winny jako środki komunikacyjne pomocnicze dla kolei żelaznych, ułatwiające przystęp do nich z okolic odleglejszych, lub wreszcie zastępujące ich brak w okolicach kolei pozbawionych. Chcąc zatem nakreślić najwłaściwszy kierunek dla budować się mających dróg kołowych, potrzeba naprzód znać dokładnie kierunek całej sieci kolei żelaznych istniejących, lub w bliskiej przyszłości wykonać się mających. Wiadomo powszechnie, iż w obecnej chwili, przy obudzonym nieco w naszym kraju ruchu przemysłowym, powstała znaczna liczba projektów kolei żelaznych, w różnych kierunkach kraj przerzynać mających. Projekta jednak te, wychodzące pojedynczo z prywatnej inicjatywy, nie stanowią obejmującej potrzeby całego kraju całości, i z małym wyjątkiem nie otrzymały dotąd sankcyi prawem wymaganej; nie wiadomo zatem, które z nich wykonane w przyszłości, a które zaniechane zostaną. W podobnej chwili przechodowej ułożenie odpowiedniego potrzebom projektu sieci dróg krajowych jest rzeczą niemożliwą: kierunki bowiem, któreby dzisiaj najodpowiedniejszymi zdawać się mogły, w bliskiej przyszłości okazałyby się niewątpliwie bezużytecznymi. Z tegoż powodu Wydział krajowy włożonego na siebie obowiązku wypracowania projektu ogólnej sieci dróg krajowych dotąd wypełnić nie był w stanie, odkładając tę czynność aż do chwili, w której stanowcze decyzye co do budować się mających w naszym kraju najgłówniejszych kolei usuną wszelkie w tym względzie wątpliwości. Dodać tu jesteśmy obowiązani, iż opóźnienie to nie wpłynie szkodliwie na polepszenie środków komunikacyjnych krajowych: w roku bowiem bieżącym wszelkie rozporządzalne na ten cel fundusze użytemi być

muszą, albo na polepszenie dróg już istniejących, a bardzo zaniedbanych, albo na dalszą budowę dróg w tym roku rozpoczętych, albo na budowę części niewykończonych na drogach dawniej zbudowanych, na których roboty albo już rozpoczęte zostały, albo w roku przyszłym przeprowadzone być winny; przerwy bowiem podobne nie dosyć iż utrudzają komunikacye, ale nadto czynią bezużytecznymi i bezprocentowemi części już zbudowane. W roku zatem przyszłym przedewszystkiem następujące roboty podjętemi być winny:

1. Dalsza budowa i wykończenie drogi Krakowsko-Lubelskiej od Mogiły do Cła, na której roboty już w tym roku rozpoczęte zostały.
2. Dalsza budowa drogi Dembicko-Tarnowskiej, której części od Dembicy do Mielca i od Naguajowa do Tarnobrzega w tym roku wykończone będą.
3. Wykończenie dwumilowej przerwy na drodze Stanisławowsko-Sandeckiej od Tymowy do Kątów, na której w tym roku roboty rozpoczęto.
4. Roboty przygotowawcze do dalszej budowy drogi Tarnowsko-Niedzickiej. Droga ta, od dawna w znacznej części zbudowana, nie została wykończoną i przerywa się we wsi Posadowie, zkąd do Tarnowa nie ma już zbudowanej drogi, przez co kilkunastumilowa przestrzeń drogi krajowej od Posadowa do Niedzicy nie oddaje dla handlu tych usług, jakie oddawaćby mogła, gdyby była wykończoną.

Niezbudowana dotąd część tej drogi uznana już jest za drogę krajową, lecz zachodzi teraz wątpliwość, czy kierunek, dawniej jeszcze przez władze rządowe wytknięty, a wymagający zbudowania sześciu mil drogi przez miejscowości trudne i niekorzystne, jest najodpowiedniejszym, lub czy nie dałby się korzystnie innym zastąpić. Rozstrzygnięcie tej kwestyi wymaga dokładnych technicznych studyów, których wyniki Wysokiemu Sejmowi na przyszłorocznej sesyi przedłożone będą.

5. Wykończenie części drogi Żółkiewsko-Mostowskiej od Bojacin do Wielkich Mostów, w roku bieżącym rozpoczętej.
6. Dalsza budowa i wykończenie drogi z Śniatyna do Horodenki, która już od lat kilku pod kierunkiem władz rządowych została rozpoczęta.
7. Budowa istniejącej dwumilowej przerwy na drodze Brzeżańsko-Mielnickiej pomiędzy Borszczowem a Krzywczem.
8. Dalsza budowa i wykończenie drogi Iwańsko-Mozorowskiej, na której w roku bieżącym część robót zostanie wykonaną.
9. Budowa wreszcie drogi Halicko-Manasterzyskiej, która w roku zeszłym przez Wysoki Sejm została zawotowana, a roboty w roku bieżącym jedynie dla niepewności co do kierunku projektowanej kolei Husiatyńsko-Przemyskiej nie zostały rozpoczęte.

Prócz tego przedstawiamy Wysokiemu Sejmowi do uznania za krajowe następujące drogi, które, jakkolwiek dotąd uznania tego nie otrzymały, są jednak właściwie dopełnieniem tylko już istniejących, lub budujących się dróg krajowych, stanowią z nimi jedną całość i jako takie za krajowe uważane być winny.

Dróg takich jest trzy:

1. Z Tarnobrzega do Nadbrzezia, komory granicznej, naprzeciw Sandomierza nad Wisłą położonej.

Droga ta jest koniecznem dopełnieniem budującej się drogi krajowej z Dembicy do Tarnobrzega. Pozostawienie tej części niezbudowaną zmniejsza o wiele pożytek całej drogi Tarnobrzęsko-Dembickiej, czyni ją miejscową drogą komunikacyjną i odejmuje jej charakter drogi krajowej, który przez połączenie kolei Lwowsko-Krakowskiej z granicą Królestwa Polskiego zapewniiony mieć będzie.

Na części tej drogi roboty ziemne wykonane zostały pod kierunkiem komitetu powodziowego.

2. Droga z Żółkwi do Wielkich Mostów wtenczas tylko prawdziwie stać się może pożyteczną i przybrać charakter drogi krajowej, jeśli zostanie przedłużoną ku granicy Królestwa Polskiego.

Dwa się tu przedstawiają kierunki przez mieszkańców okolicznych popierane. Pierwszy prowadzi z Wielkich Mostów przez Krystynopol, Sokal do granicy Królestwa (w Uhrynowie, Dołhobyczowie), drugi z Wielkich Mostów do Bełza, gdzie albowy się droga ukończyć miała, albo zwracałaby się na prawo do Sokala, na lewo zaś do Bełzca. Tym sposobem nie jedną, lecz dwie drogi budowaćby należało, pierwszą z Mostów do Bełza, drugą z Sokala na Bełz do Bełzca. Nie zaprzeczając ważności tej ostatniej, na teraz pominąć ją jesteśmy zmuszeni; z dwóch zaś proponowanych kierunków na Krystynopol i Sokal lub na Bełz, pierwszy, jako krótszy, pod względem technicznym dogodniejszy i mniej kosztowny, na pierwszeństwo zasługuje. Z tych przeto powodów dalszą część drogi Żółkiewsko-Mostowskiej, prowadzącą na Krystynopol, Sokal do Dołhobyczowa, przedstawiamy Wysokiemu Sejmowi do uznania za krajową.

3. Droga z Brzeżan do Rohatyna, a w dalszym ciągu do kolei Lwowsko-Czerniowieckiej. Droę tę już w roku zeszłym Wydział krajowy pomiędzy najważniejszymi dla kraju zamieścił. W rzeczywistości nie jest to nowa, oddzielna droga, lecz połączenie w jedną wielką linię dwóch dróg krajowych, Lwowsko-Rohatyńskiej i Brzeżańsko-Podwołoczyskiej, która w jednym nieprzerwanym kierunku połączy Lwów z granicą Cesarstwa Rosyjskiego.

Droga ta odda znaczne usługi przyległym powiatom, łącząc je z koleją Lwowsko-Czerniowiecką, a prócz tego podniesie ważność drogi Lwowsko-Rohatyńskiej, przez co znacznie się dochód z niej podniesie. Część tę więc drogi przedstawiamy również Wysokiemu Sejmowi do uznania za krajową.

Wydział krajowy stawia zatem następujące wnioski:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

- I. Dalszy ciąg drogi Dembicko-Tarnobrzeskiej do granicy w Nadbrzeziu uznaje się za drogę krajową.
- II. Dalszy ciąg drogi z Żółkwi do Mostów w kierunku na Krystynopol, Sokal, do granicy w Dołhobyczowie uznaje się za drogę krajową.
- III. Droga łącząca Brzezany z Rohatynem i koleją Lwowsko-Czerniowiecką uznaje się za drogę krajową.

Marszałek krajowy:

Leon Książę **Sapieha** w. r.

Sprawozdawca:

Piotr **Gross** w. r.

