

Alegat XXVIII.

Sprawozdanie

komisyi, do spraw drogowych wysadzonej, o wnioskach Wydziału krajowego, zmierzających do budowania niektórych dróg krajowych, tudzież do zaniechania drogi krajowej Siwko - Halickiej.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 9. października 1868. Wysoki Sejm polecił Wydziałowi krajowemu, przedłożyć na najbliższej kadencji projekt do sieci najpotrzebniejszych dróg krajowych, oraz plan pożyczki krajowej, przeznaczonej wyłącznie na budowę tychże dróg.

Uchwała ta nie została dotąd wykonaną, a sprawozdanie Wydziału krajowego do l. 11,799., w dniu 22. zeszłego miesiąca Wysokiemu Sejmowi przedłożone, za główny powód niewykonania jej podaje tę okoliczność, że w roku bieżącym, przy obudżonym ruchu przemysłowym, powstała znaczna liczba projektów kolei żelaznych, kraj w różnych kierunkach przerywać mających: urzeczywistnienie zaś, bądź całkowite, bądź częściowe tych projektów, musiałoby wpłynąć stanowczo na potrzebę budować się mających dróg i na ich kierunek.

Jakkolwiek komisya mniema, że wzgląd ten nie powinien być kierować postanowieniem Wydziału krajowego, a tem mniej kierować niem powinien na przyszłość, to znajduje ona zupełne usprawiedliwienie niewykonania uchwały w innej okoliczności, słusznie w sprawozdaniu podniesionej. Służba drogowa, która dopiero w kwietniu b. r. weszła w życie, miała i mieć musiała do walczenia z licznymi przeszkodami i trudnościami, od przejściowych urządzeń nieodłączonemi, a potrzeba obeznania się tej służby z pojedynczymi przedmiotami, jej pieczy powierzonemi, nie pozostawiła jej czasu niezbędnego do wykonania robót takiej doniosłości, i wymagających wszechstronnego obznajomienia się z stosunkami miejscowemi, stanowiącemi tak o kierunku, jak i o koszcie budowy dróg.

Komisya nabyła nadto przekonania, że etat służby drogowej w Wydziale krajowym tak ściśle jest wymierzonym, iż wypracowanie tego zadania siłami etatowemi z trudnością w ciągu jednego roku mogłoby być wykonane.

Nietrudno obliczyć, że roboty, częścią nowe, częścią konserwacyjne, na rok 1870. preliminowane, na przestrzeni około 170 mil dróg krajowych, po całym kraju rozrzuconych, wykonać się mające, wyczerpią cały czas nadzyna i sześciu inżynierów krajowych. Użycie zatem sił nadetatowych do pracy tej nadzwyczajnej i cały kraj obejmującej, zdaje się być niezbędne.

Praca ta w ciągu roku 1870. winna być bez dalszej zwłoki wykonaną, a dalsze wyczekiwanie na urzeczywistnienie projektów kolejowych, zdaniem komisyi, ani jest potrzebne, ani wskazane. Projekta te powszechnie są znane, a prawdopodobieństwo urzeczywistnienia każdego z nich znalazłoby przy każdej pojedynczej uchwale Wysokiej Izby należyte uwzględnienie. Nadto prócz okolic, projektami

temi objętych, są i inne okolice komunikacji pozbawione, które niezawisłe od tych projektów, już teraz mogłyby być uwzględnione. Projekta takie mogą się i w następnych latach ponawiać, a oglądając się na takowe, nie tak prędko doszlibyśmy do wykonania uchwały z d. 9. października 1868

Wniosek zatem, przy końcu niniejszego sprawozdania umieszczony, dąży tak do usunięcia wątpliwości, pod tym względem przez Wydział krajowy podniesionych, jak i do zapobieżenia dalszym w ważnej tej i nagłej sprawie zawodom, mogącym być spowodowanymi niedostatkiem sił roboczych.

W obecnym stanie tej sprawy Wydział krajowy, zdaniem komisji, słuszną postawił zasadę, że na teraz nie należy projektować nowych kosztowniejszych dróg, i że wypada ograniczyć się tylko do wykończenia niektórych dróg już istniejących, lub budujących się.

Wnioski Wydziału krajowego, w przedmiocie takiego wykończenia dróg, są następujące:

Wniosek I. „Dalszy ciąg drogi Dembicko-Tarnobrzeskiej do granicy w Nadbrzeziu uznaje się za drogę krajową.“

Okolica, którą droga ta przerzyna, jest w znacznej przestrzeni z wszelkich środków komunikacyjnych ogołoconą. Ważność szlaku Dembicko-Tarnobrzeskiego, przez Wysoką Izbę już jest uznana. Uchwałą z d. 9. października 1868. kwota 80,000 złr. asygnowana została na dalszą budowę tej drogi z funduszu drogowego Galicyi Zachodniej. Rzut oka na mapę wskazuje, że miasteczko Tarnobrzeg ostatecznym celem wybudowania tego szlaku być nie mogło, że przeciwnie punktu końcowego tego szlaku szukać należy u granicy kraju, od Tarnobrzega o 1 milę 3,500^o odległej, w Nadbrzeziu, włości położonej naprzeciw miasta Sandomierza.

Niewątpliwie pożytek dla kraju z przestrzeni już wybudowanej zależy od wykończenia nieznacznego stosunkowo duktu między Tarnobrzegiem a Nadbrzeziem.

Dodać należy, iż na części tej ostatniej przestrzeni, mianowicie między Tarnobrzegiem a Zakrzówkiem, roboty ziemne już w roku 1866. przez komitet powodziowy zostały wykonane; roboty te marnieją: w następnym zatem roku pokładem kamiennym konieczne pokryć je wypada. Część sumy 80,000 złr., w roku 1870. na drogę Dembicko-Tarnobrzeską preliminowaną, dostarczy funduszu potrzebnego na to pokrycie kamienne. Pod względem orzeczenia o prawnej właściwości tej drogi, komisja postanowiła przedłożyć Wysokiej Izbie projekt do ustawy, mającej uznać całą drogę z Dembicy do Nadbrzezia za drogę krajową.

Jakkolwiek na przeszłorocznej kadencji Sejmu wyrzuconem zostało zdanie, że droga z Dembicy na Baranów do Nadbrzezia dziś już jako droga krajowa uważaną być winna, a to z powodu, że c. k. Namiestnictwo przy oddaniu zarządu dróg Wydziałowi krajowemu już takową, bez względu na jej stan faktyczny, za drogę krajową miało uważać, to jednak wniosek odpowiedni, aby „drogi, które przed oddaniem spraw drogowych w zarząd krajowy przez Rząd za drogi krajowe uznane były, jako takie i nadal były uważane“, nie uzyskał większości.

Wprawdzie uzyskał większość dalszy wniosek, „aby drogę Dembicko-Tarnobrzeską z pomiędzy dróg gminnych wyjąć, a włożyć między drogi krajowe w budżecie“, taka jednak uchwała przy obradach nad budżetem powzięta, zdaniem komisji, o prawnej właściwości drogi dlatego nie przesądza, że §. 2. ustawy drogowej dla uznania drogi za drogę krajową wymaga ustawy krajowej.

Rząd krajowy uznał jeszcze w roku 1867. „konieczną potrzebę budowy drogi przez Mielec, Baranów, Tarnobrzeg do Nadbrzezia“, i przekonanie o tej potrzebie wyraził w piśmie, wystosowanem dnia 2. czerwca 1867. l. 31,741. do obywateli powiatu tarnobrzeskiego, a i obecnie przyzwoleniu właściwych władz na budowę tej drogi co do względów politycznych (§. 7. ust. drog.), według powziętej w krótkiej drodze wiadomości, nic nie stoi na przeszkodzie.

Od władz wojskowych formalnego przyzwolenia wprawdzie dotąd nie masz, z pertraktacji jednak, w tym przedmiocie w roku 1857. z Ministerjum spraw wewnętrznych przeprowadzonych, należy

wnioskować, że władze wojskowe nie tylko w dobudowaniu tej linii do granicy kraju nie będą stawiły trudności, lecz przeciwnie, że wykończenie szlaku jest dla władz tych pożądane. W każdym razie obowiązkiem będzie Wydziału krajowego, ustawą wymaganym, niezwłocznie poczynić kroki celem uzyskania formalnego od właściwych władz przyzwolenia.

Komisya, pragnąc spiesznie i stale unormować stosunek prawny tej drogi, której wykończenie za nagłe uznała, wnosi:

Wysoki Sejm raczy nad załączonym pod 1/. projektem do ustawy powziąć przyzwalającą uchwałę.

Wydziału krajowego wniosek II. opiewa, jak następuje :

„Dalszy ciąg drogi z Żółkwi do Mostów w kierunku na Krystynopol, Sokal, do granicy w Dołhobyczowie uznaje się za drogę krajową“.

Droga z Żółkwi w kierunku ku Sokalowi, przerywająca obszerną i urodzajną ziemię bełzką, dotąd zupełny brak odpowiednich środków komunikacyjnych cierpiącą, w czasie odebrania jej przez Wydział krajowy od c. k. Namiestnictwa wybudowaną była tylko do Bojańca.

W roku zeszłym, na wniosek komisji budżetowej, przyzwolone zostały przez Wysoki Sejm fundusze na wybudowanie przestrzeni z Bojańca do Wielkich Mostów. Budowa ta jest na ukończeniu, i w ciągu zimy zostanie do Mostów doprowadzoną.

Droga ta wszakże z Żółkwi do Mostów, zdaniem komisji, wtenczas stanie się pożyteczną i przybierze charakter drogi krajowej, jak zostanie przedłużoną :

bądź w kierunku północnym, do granicy kraju pod Uhrynówem;

bądź w kierunku zachodnim, do drogi krajowej Bełzecko-Jarosławskiej;

bądź nareszcie na teraz przynajmniej do Krystynopola, jako punktu, od którego droga wodna Bugiem dla handlu wywozowego — jakkolwiek warunkowo tylko — staje się przystępną.

W kierunku do Sokala dwa przedstawiają się szlaki, przez okolicznych mieszkańców popierane, pierwszy prowadzi w prostej linii na Krystynopol, drugi półkołem zbaczając ku zachodowi do Bełza, z kąd zwraca się napowrót w kierunku wschodnim ku Sokalowi.

W pierwszym kierunku długość drogi wynosiłaby około 3 mil i $\frac{1}{2}$, w drugim zaś wynosiłaby około 5 mil i $\frac{1}{2}$. Z tego zatem względu pierwszemu kierunkowi należałoby pierwszeństwo.

Natomiast zwolennicy drugiego kierunku podnoszą tę okoliczność, iż na wypadek prawdopodobnej ewentualności budowy drogi krajowej z Bełza ku zachodowi do drogi Bełzecko-Jarosławskiej koszt budowy przestrzeni z Bełza do drogi żółkiewskiej byłby zaoszczędzony. Podnoszą oni także, że na wypadek prawdopodobnej budowy kolei żelaznej do Królestwa Polskiego doliną Bugu droga na Krystynopol musiałaby ciągnąć się obok tejże kolei.

Za tym drugim kierunkiem przemawiają liczne petycje od roku 1868. do Wysokiego Sejmu i do Wydziału krajowego wnoszone, licznymi a ważnymi podpisami opatrzone.

Za kierunkiem pierwszym oświadcza się stanowczo reprezentacya powiatowa sokalska.

Zwolennicy pierwszego kierunku podnoszą ważność Krystynopola i Sokala pod względem handlowym, podczas gdy zwolennicy drugiego kierunku całą ważność handlową okolicy twierdzą być skoncentrowaną w Bełzie.

Podczas gdy pierwsi przeczą, ażeby ruch handlowy odbywał się przeważnie w kierunku zachodnim do Jarosławia, a drudzy zaprzeczają ważności ruchu handlowego między Królestwem Polskim a Lwowem, zdaniem komisji faktyczny stan rzeczy najtrafniej osądzonym został w podaniu, przez reprezentacje powiatowe rawską i sokalską wspólnie do Wydziału krajowego wniesionem, zawierającym wyznaczenie: „że równie jak Lwów dla powiatu sokalskiego jest punktem ważnym, ważnym także dla niego jest i Jarosław, leżący w głównym kierunku handlu europejskiego, a dowóz i wywóz w obydwóch tych kierunkach tak jest równo podzielony, iż trudno oznaczyć, który z tych kierunków tak w interesie powiatu, jak ogółu, jest więcej ważnym.“

Komisja mniema, że w swoim czasie okaże się potrzeba, wybudowania tak linii do Uhrynowa, jak linii do Bełzca kosztem kraju; dziś wszakże, bacząc na zasadę sieci ogólnej, przez Wysoki Sejm uchwaloną, nie stawia wniosku o wybudowanie którejkolwiek z dwóch tych linii, zaczem i względnego ich pierwszeństwa nie widzi potrzeby stanowczo oceniać.

Pragnąc wszelako, aby wyłożone już fundusze w bliskim czasie jaką taką korzyść krajowi przyniosły, komisja postanowiła doradzić Wysokiej Izbie wykończenie przestrzeni 2 mil i $\frac{1}{2}$ długiej z Mostów do Krystynopola, jako punktu, mającego łączyć drogę krajową z drogą wodną.

Wniosek ten nie przesądza późniejszym postanowieniom Wysokiej Izby, nawet bowiem na wypadek późniejszego uznania pierwszeństwa szlaku jarosławskiego odpowiedniejszym zapewne będzie połączenie Bełza z drogą żółkiewską pod Krystynopolem, aniżeli pod Mostami, a to z powodu, że między Mostami a Bełzem droga przerzynałaby okolice leśne i bezludne; dalej i z powodu, że droga z Bełza do Krystynopola, wpadając prostopadle na Bug, a tem samem i na drogę krajową (ewentualnie i na kolej żelazną) równolegle z Bugiem bieżącą, stanie się równie pożyteczną tak dla mieszkających po prawym, jak i po lewym brzegu drogi.

Koszt całej tej budowy, zdaniem bióra technicznego Wydziału krajowego, nie o wiele przeniesie sumę 35,000 złr., w budżecie krajowym na rok 1870. preliminowaną.

Droga z Żółkwi ku Sokołowi, pod względem stanowiska jej prawnego, w tychże samych istnieje warunkach, co i część drogi z Dembicy do Nadbrzezia. Równie jak ona przy oddaniu dróg pod zarząd Wydziału krajowego przez Rząd krajowy już była przyzwoloną. Z tychże samych zatem co i tam powodów komisja uznała za stosowne przedłożyć Wysokiej Izbie pod $\frac{2}{3}$ załączony projekt do ustawy, który Wysoki Sejm uchwalić raczy.

Trzeci wniosek Wydziału krajowego opiewa następnie:

III. „Droga łącząca Brzeżany z Rohatynem i koleją Lwowsko-Czerniowiecką, uznaje się za drogę krajową“.

Wydział krajowy wniosek o uznanie tej drogi za drogę krajową motywuje okolicznością, że droga ta, jakkolwiek nowa, łączyłaby w jedną wielką linię dwie drogi krajowe, mianowicie Lwowsko-Rohatyńską, i Brzeżańsko-Podwoleczyską.

Jakkolwiek okoliczność ta nie może być zaprzeczoną, to jednak, zdaniem komisji, takowa sama przez się za dostateczną do powzięcia postanowienia uznaną być nie może.

Przy pierwszych dwóch wnioskach, przez Wydział krajowy postawionych, rozstrzygającym dla komisji powodem do uznania takowych za uzasadnione był zupełny brak środków komunikacyjnych na znacznych przestrzeniach, które drogi te mają przerzynać.

W obecnym wypadku powodu tego nie znaleźliśmy, a jakkolwiek nie chcemy zaprzeczać, iż droga Brzeżańsko-Rohatyńska w ogólnej sieci dróg krajowych miejsce znaleźć może, to nie uznaliśmy na teraz względnej nagłości tejże.

Komunikacya między Brzeżanami a Rohatynem, już teraz drogą eraryalną na Janczyn i Firlejów może się odbywać. Projektowana linia skróciłaby wprawdzie drogę tę o mil trzy, lecz mamy

jeszcze wiele okolic w kraju, w których i takiej komunikacji, jaka tu już istnieje, nie masz, a w których uchylenie tego braku daleko więcej musi być pożądane.

Z Brzeżan wiedzie droga eraryalna do Lwowa i do Stanisławowa; wiedzie dalej droga krajowa do Tarnopola, i inna jeszcze droga krajowa do Złoczowa. Rohatyn posiada dwie drogi murywane w kierunku ku Lwowu, i takąż drogę do stacji kolei żelaznej pod Bursztynem.

Komisya sądzi, że przytoczone tu fakta dostatecznie usprawiedliwiają następujący wniosek, który ma zaszczyt Wysokiej Izby do przyjęcia zalecić:

Wysoki Sejm raczy:

Nad wnioskiem Wydziału krajowego, o uznanie drogi, łączącej Brzeżany z Rohatynem za drogę krajową, przejść do porządku dziennego.

W końcu komisya z powodów, na wstępie niniejszego sprawozdania wyłuszczonej, uprasza Wysoką Izbę o powzięcie następujących uchwał:

1. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby w myśl uchwały z d. 9. października 1868. projekt do sieci najpotrzebniejszych dróg krajowych, oraz plan pożyczki, przeznaczony wyłącznie na budowę tychże dróg, na następującej kadencji bez dalszej zwłoki został przedłożonym.

2. Sejm upoważnia Wydział krajowy do poniesienia z funduszu krajowego kosztów, jakieby się okazały potrzebne, na wypadek gdyby wypełnienie powyższej uchwały przez służbę krajową, normalnym etatem objętą, nie zdołało być wykonanem.

Uchwałą Wysokiej Izby z d. 22. z. m. przekazany został komisji dalszy wniosek Wydziału krajowego do l. 10,357. przedłożony, o zaniechaniu drogi krajowej Siwko-Halickiej.

Jakkolwiek wniosek o zaniechaniu tej drogi, równoległej z koleją żelazną bieżącą, z powodu tego jej kierunku już na przeszłej kadencji przedłożonym, lecz uchwałą Wysokiej Izby uchylonym został, Wydział krajowy ponownie takowy przedkłada.

Komisya uznała nowe powody, przez Wydział krajowy przytoczone, za ponowieniem wniosku o zaniechaniu przemawiające, za słuszne i na rzeczywistości oparte.

Droga Siwko-Halicka, zbudowana ze względu na chwilowe potrzeby państwowe, bieży równoległe tak z koleją żelazną, jak z drogą Halicko-Bursztynską, przerywając bezludne i leśne okolice. Nasyпка jej żwirowa dotąd nie utarta i trawą porośla, świadczy wymownie o bezużyteczności tej drogi.

Komisya zgodnie z wnioskiem Wydziału krajowego wnosi:

„Wysoki Sejm raczy załączoną pod 3/0. ustawę uchwalić“.

Lwów, dnia 3. października 1869.

F. Paszkowski, przewodniczący.

Badeni, sprawozdawca.

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem,
względem uznania drogi z Dembicy do Nadbrzezia za drogę krajową.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

Droga z Dembicy na Baranów, Tarnobrzeg do granicy kraju pod Nadbrzeziem uznaje się za drogę krajową.

Ministrowi Mojemu spraw wewnętrznych polecam wykonanie tej ustawy.

2/.

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem,
względem uznania drogi z Żółkwi do Krystynopola za drogę krajową.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

Droga z Żółkwi na Mosty Wielkie do Krystynopola uznaje się za drogę krajową.

Ministrowi Mojemu spraw wewnętrznych polecam wykonanie tej ustawy.

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mege Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

Droga krajowa, z Siwki do Halicza w długości 2 mil 1,826 sążni wiodąca, będzie nadal jako droga krajowa zaniechaną.

Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych polecam wykonanie tej ustawy.

U s t a t e

1891

The following table shows the results of the
census taken in the year 1891, and compares
them with the results of the census taken in
the year 1881. The population of the United
States in 1891 was 62,628,266, an increase
of 18,811,000, or 30.2 per cent, over the
population in 1881. The increase was
greater in every State and Territory than
in 1871, and was especially large in
California, Texas, and the West.