

Wnioski

Wydziału krajowego, wynikające z poglądu na rub. X. budżetu krajowego (Wydatki drogowe).

Wysoki Sejmie!

Wydatki na drogi krajowe, w rubryce X. budżetu wyszczególnione, rozdzielają się na cztery kategorie:

- I. Wydatki na zarząd drogowy,
- II. Wydatki na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych,
- III. Wydatki na ich utrzymanie,
- IV. Subwencje dla dróg powiatowych i gminnych.

ad I. Co do wydatków zarządu drogowego, przedkłada Wydział krajowy wys. Sejmowi wnioski swe przy osobnem sprawozdaniu w tem przekonaniu, iż zaproponowane w nich podwyższenia liczby i płacy służby drogowej nie tylko większą sprężystość w zarządzie spowoduje, ale nawet w znaczniejszych nierównie wydatkach konserwacyjnych pewne zaoszczędzenie umożliwi.

ad II. Wydatki na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych ograniczają się w roku 1873. do tych dróg, których budowa dotąd się wykonywa i w roku przyszłym ukończoną być może, jako to: do drogi dębicko-tarnobrzесьkiej, Tarnów-sądeckiej, załucko-śniatyńskiej; budowa bowiem reszty przez wysoki Sejm dotąd uchwalonych dróg krajowych jako to: drogi borszczowsko-krzywickiej i żółkiewsko-krystynopolskiej wykonaną być może tylko środkami nadzwyczajnymi, jakie wysoki Sejm na budowę dróg za nagłe uznanych obmyśli.

ad III. Obszerniejszego wyjaśnienia wymagają wydatki na utrzymanie dróg krajowych.

Zaprzeczyć się nie da, iż stan dzisiejszy dróg krajowych w ogóle nie jest zadawalniający — przyczyny zaś tego są następujące:

po 1^{sz} Niewystudyowany pod względem technicznym kierunek przy zakładaniu dróg krajowych, pozbawił te drogi w wielu miejscach możności ich osuszenia — w innych zaś, zachowując naturalne, często za nadto raptowne spadki, wystawił je na ciągłe uszkodzenia w czasie gwałtownych deszczy.

po 2^o. Brak wszelkiej konserwy w ciągu ostatnich lat, poprzedzających zarząd Wydziału krajowego przyprowadził drogi do wielkiego zniszczenia.

po 3^o. Szczupła, i powyższej przyczyny nie uwzględniająca dotacya na konserwę przez czas zarządu Wydziału krajowego, nie mogła polepszyć — a w wielu miejscach pogorszyła stan dróg, przymuszając władzę administracyjną przeznaczać na ich utrzymanie mniej materiału kamiennego, niż się go rocznie zużywało. Ta szczupłość dotacyi zaś była następstwem przyjętej w gospodarstwie krajowem zasady nie

podwyższania dodatków do podatków, lecz stosowania się do funduszków rozporządzalnych budżetem ograniczonych.

Do tego przystąpiła jeszcze w pierwszych latach dla braku sił technicznych niemożebność należytego ocenienia potrzeb.

po 4°. Przedwczesne i przewidzieć się niedające zawalenie wielu nowszych mostów z powodu złej budowy.

Zamiast głęboko zabijać, zakopywano pale płytko — pierwsza większa woda musiała je podmyć, a zamiast podtrzymywać pokład mostowy, zawisły odwrotnie pale u pokładu a po pewnym czasie most runął.

po 5°. W czasie zarządu Wydziału krajowego ukończyła się właśnie epoka mniej więcej piętnastoletniego istnienia dróg krajowych — z tego powodu mosty drewniane, których średnie trwanie jest lat 15, prawie wszystkie pogniłe i popróchniałe, potrzebowały przebudowania lub tak kosztownej reperacji, iż pochłaniały fundusze na materiał kamienny niezbędne.

po 6°. Zbyt mała liczba drożników, czyli innemi słowy zbyt wielka przestrzeń drogi, powierzona każdemu z nich, uniemożliwiała ciągły nadzór i doraźne naprawy dróg — przynajęcie zaś robotników większych wymagało wydatków.

Musimy tu zwrócić uwagę wysokiego Sejmu na nierównie mniejszą długość dróg, powierzonych drożnikom we wszystkich innych państwach i prowincjach austriackich n. p. w Austrii wyższej, w Karyntyi, w Salcburckiem, gdzie drożnik ma tylko 400 sążni do nadzoru, podczas kiedy u nas przydzielona mu przestrzeń 3000 sążni a czasem i więcej wynosi. We Francyi ma drożnik zwykle 2000 metrów czyli 1054 sążni.

po 7°. Nieodpowiednie specjalne uzdolnienie niektórych konduktorów, czego przyczyna leży w zbyt szczupłym uposażeniu tych gospodarzy drogowych. Przy większej płacy możnaby zdolniejszych ludzi uzyskać, a zdolny i czynny konduktor jest w stanie z mniejszemi środkami drogę w dobrym stanie utrzymać.

po 8°. Zbyt wielka ilość i wielkie rozrzucenie dróg każdego okręgu, co utrudnia inżynierom okręgowym nadzór, i często odejmuje możność natychmiastowego zaradzenia złemu.

Potrzebujemy tu tylko wspomnieć, iż dla objechania 20 mil dróg krajowych, z sobą jednej całości nie stanowiących, inżynier okręgowy odbyć musi podróż 40-milową po gościńcach eraryalnych i drogach powiatowych.

po 9°. Zakorzeniony między przedsiębiorcami obyczaj niedotrzymywania kontraktów i przeciągania terminów, uniemożliwiała pomimo wszelkiego zarządzenia kar pieniężnych i środków egzekucyjnych użycie w stosownej porze materiału konserwacyjnego i wykonanie robót.

po 10°. Ważnym powodem jest także zły gatunek używanego na niektórych drogach kamienia jak n. p. w okolicy Lwowa, który tylko większą ilością zastąpionym być może a zatem koszta utrzymania znacznie podwyższa.

W takim stanie rzeczy Wydział krajowy chcąc zaradzić złemu, starał się ile możności usunąć wykazane powyż przeszkody, przedewszystkiem zaś przystąpił do ścisłego zbadania stanu dróg jego zarządowi poruczonych a głównie pokładu kamiennego, który w kosztach utrzymania dróg najwydatniejszą stanowi rubrykę.

Rezultat badań przedstawiony jest graficznie na dołączonej tablicy, na której osobno dla każdej drogi wykazano:

- a) kolorem żółtym grubość pokładu istniejącego;
- b) kreskowanem cieniowaniem grubość pokładu z tegorocznej konserwy wynikającego;
- c) kolorem różowym grubość niezbędną dla otrzymania najmniejszej normalnej O^s (czyli 72 cali) wynoszącej warstwy kamienia, ochraniającej go od zagrzęźnienia w ziemi pod naciskiem ciężarów transportowanych.

Z tej tablicy pokazuje się, jak małą warstwę kamienia mają niektóre drogi krajowe, co tłumaczy oraz powstające często na nich topiele sprowadzające tyle skarg w chwilach roztopów a wynikające z przerznięcia kołami cienkiej warstwy pokładu. Tablica ta, dając z jednej strony możność używania z po-

żytkiem funduszków, rozdzielać je proporcjonalnie do potrzeb na każdą setkę pojedynczej drogi, z drugiej strony nierównie wymowniej przedstawia ich stan, niż wszelkie ogólnikowe opisy. W dopełnieniu objaśnień do tej tablicy musimy nadmienić, że warstwę istniejącego pokładu otrzymano z przekroi, jakie na każdej ćwierci mili w kilku miejscach poczyniono, warstwę dodaną w ciągu bieżącego roku zaś, zamieniając zabezpieczoną dla każdej ćwierci ilość pryzm na grubość, jaką się otrzyrna rozsypując te pryzmy na całej powierzchni drogi.

Brakującą wreszcie ilość dla otrzymania niezbędnej minimalnej grubości wykazuje ta tablica, załączony zaś specjalny budżet wydatki dostawy i rozścielenia przypuszczając ceny tegoroczne.

Oprócz tego zbadano szczegółowe potrzeby przebudowania lub napraw mostów, przepustów, poręczy, niemniej czyszczenia rowów i innych robót konserwacyjnych. Są one objęte cyframi sumarycznymi w tymże budżecie — szczegółowe kosztorysy zaś na wszystkie potrzeby posiada Wydział krajowy.

Z tego specjalnego budżetu okazuje się, iż na rekonstrukcją istniejących dróg krajowych, któraby je nie tylko do należytego stanu doprowadziła ale zarazem w przyszłości umożliwiła konserwację zwykłemi środkami, potrzeba nadzwyczajnego nakładu w sumie 1,473.434 zł.

Suma ta od razu udzielona, może w ciągu jednego roku przyprowadzić drogi do dobrego stanu — rozłożona zaś choćby tylko na parę lat już nierównie gorsze da rezultaty; albowiem w wielu miejscach dodana połowa potrzebnej grubości może być zaprzepaszczoną w chwilach odwilży przy dużej frekwencji ciężarowych wozów.

Wydział krajowy lubo uznaje nieodzowną konieczność jednorazowego znacznego wydatku celem przeprowadzenia dróg do dobrego stanu, uwzględnienia słusznych ze wszech stron zażaleń i możliwości systematycznego i ekonomicznego na przyszłość ich utrzymania, nie przesądzając wszelako decyzji wys. Sejmu musiał w budżecie ogólnym na rok 1873. preliminować dla każdej drogi wydatki w tej tylko zmniejszonej cyfrze, którą podaje stosunek kwoty przez wysoki Sejm na wydatki drogowe w przeszłym roku zezwolonej do obliczonej w szczegółowym budżecie sumy rzeczywistej potrzeby. Wydział krajowy musi wszelako stanowczo wyrazić swe przekonanie, iż taka dotacja nie tylko nie polepszy, lecz z pewnością pogorszy stan dróg krajowych, gdyż te kwoty nie dozwolą dać im takiej ilości konserwy, jaka się rocznie zużywa, w skutek czego po roku grubość pokładu jeszcze mniejszą się okaże niż teraz. Wydział krajowy widzi się owszem w obec jasno rozpoznanej rzeczywistości zmuszony, wys. sejmowi oświadczyć, iż uporządkowanie dróg krajowych, jeżeli takowe nadal nie z imienia lecz dla użytku publiczności istnieć mają, nadzwyczajnego wymaga nakładu, który odpowiednią kwotą, uzyskaną czy to podwyższeniem dodatków do podatków, czy to w drodze zaciągnięć się mającej pożyczki pokrytą być musi.

Nie możemy jednak pominąć tej okoliczności, iż nakład ten zmniejszonym być może wykluczeniem z rzędu dróg krajowych dróg tych, które po największej części z powodu nowoutworzonych kolei żelaznych dla ruchu handlowego pierwotne swe znaczenie a tem samem i charakter komunikacji krajowych zupełnie straciły. Drogi tego rodzaju są następujące:

- 1) droga prusko-szląska,
- 2) „ Zimnawoda-Hoszany,
- 3) część drogi lwowsko-rohatyńskiej z Bóbrki do Lwowa,
- 4) droga bursztyńsko-stanisławowska,
- 5) „ tyśmienicko-kołomyjska, nareszcie
- 6) część drogi brzeżańsko-podwołoczyskiej z Tarnopola do Podwołoczysk,
- 7) „ „ sędziszowskiej.

Przedkładając wys. Sejmowi w załączeniu projektu do ustaw o zaniechaniu wspomnianych dróg oraz uznaniu drogi z Bóbrki do stacji kolei w Chlebowicach za krajową, ponawia Wydział krajowy po największej części tylko wnioski, uczynione w dobrze zrozumiałym interesie administracji drogowej jeszcze w roku 1868, przy których potrzeba zaniechania z całą dokładnością wykazaną była.

Dodatkowo wciągnął Wydział krajowy na poczet dróg zaniechać się mających tylko:

podwyższania dodatków do podatków, lecz stosowania się do funduszków rozporządzalnych budżetem ogólniczym.

Do tego przystąpiła jeszcze w pierwszych latach dla braku sił technicznych niemożebność należytego ocenienia potrzeb.

po 4°. Przedwczesne i przewidzieć się niedające zawalenie wielu nowszych mostów z powodu złej budowy.

Zamiast głęboko zabijać, zakopywano pale płytko — pierwsza większa woda musiała je podmyć, a zamiast podtrzymywać pokład mostowy, zawisły odwrotnie pale u pokładu a po pewnym czasie most runął.

po 5°. W czasie zarządu Wydziału krajowego ukończyła się właśnie epoka mniej więcej piętnastoletniego istnienia dróg krajowych — z tego powodu mosty drewniane, których średnie trwanie jest lat 15, prawie wszystkie pogniłe i popróchniałe, potrzebowały przebudowania lub tak kosztownej reperacji, iż pochłaniały fundusze na materiał kamienny niezbędne.

po 6°. Zbyt mała liczba drożników, czyli innemi słowy zbyt wielka przestrzeń drogi, powierzona każdemu z nich, uniemożliwiała ciągły nadzór i doraźne naprawy dróg — przynajęcie zaś robotników większych wymagało wydatków.

Musimy tu zwrócić uwagę wysokiego Sejmu na nierównie mniejszą długość dróg, powierzonych drożnikom we wszystkich innych państwach i prowincjach austriackich n. p. w Austrii wyższej, w Karyntyi, w Salcburckiem, gdzie drożnik ma tylko 400 sążni do nadzoru, podczas kiedy u nas przydzielona mu przestrzeń 3000 sążni a czasem i więcej wynosi. We Francyi ma drożnik zwykle 2000 metrów czyli 1054 sążni.

po 7°. Nieodpowiednie specjalne uzdolnienie niektórych konduktorów, czego przyczyna leży w zbyt szczupłym uposażeniu tych gospodarzy drogowych. Przy większej płacy możnaby zdolniejszych ludzi uzyskać, a zdolny i czynny konduktor jest w stanie z mniejszemi środkami drogę w dobrym stanie utrzymać.

po 8°. Zbyt wielka ilość i wielkie rozrzucenie dróg każdego okręgu, co utrudnia inżynierom okręgowym nadzór, i często odejmuje możność natychmiastowego zaradzenia złemu.

Potrzebujemy tu tylko wspomnieć, iż dla objechania 20 mil dróg krajowych, z sobą jednej całości nie stanowiących, inżynier okręgowy odbyć musi podróż 40-milową po gościńcach eraryalnych i drogach powiatowych.

po 9°. Zakorzeniony między przedsiębiorcami obyczaj niedotrzymywania kontraktów i przeciągania terminów, uniemożliwiała pomimo wszelkiego zarządzenia kar pieniężnych i środków exekucyjnych użycie w stosownej porze materiału konserwacyjnego i wykonanie robót.

po 10°. Ważnym powodem jest także zły gatunek używanego na niektórych drogach kamienia jak n. p. w okolicy Lwowa, który tylko większą ilością zastąpionym być może a zatem kosztu utrzymania znacznie podwyższa.

W takim stanie rzeczy Wydział krajowy chcąc zaradzić złemu, starał się ile możności usunąć wykazane powyż przeszkody, przedewszystkiem zaś przystąpił do ścisłego zbadania stanu dróg jego zarządowi poruczonych a głównie pokładu kamiennego, który w kosztach utrzymania dróg najwydatniejszą stanowi rubrykę.

Rezultat badań przedstawiony jest graficznie na dołączonej tablicy, na której osobno dla każdej drogi wykazano:

- a) kolorem żółtym grubość pokładu istniejącego;
- b) kreskowanem cieniowaniem grubość pokładu z tegorocznej konserwy wynikającego;
- c) kolorem różowym grubość niezbędną dla otrzymania najmniejszej normalnej O^a (czyli 72 cali) wynoszącej warstwy kamienia, ochraniającej go od zagrzeźnięcia w ziemi pod naciskiem ciężarów transportowanych.

Z tej tablicy pokazuje się, jak małą warstwę kamienia mają niektóre drogi krajowe, co tłumaczy oraz powstające często na nich topiele spowodzające tyle skarg w chwilach roztopów a wynikające z przerznięcia kołami cienkiej warstwy pokładu. Tablica ta, dając z jednej strony możność używania z po-

zytkiem funduszków, rozdzielając je proporcjonalnie do potrzeb na każdą setkę pojedynczej drogi, z drugiej strony nierównie wymowniej przedstawia ich stan, niż wszelkie ogólnikowe opisy. W dopełnieniu objaśnień do tej tablicy musimy nadmienić, że warstwę istniejącego pokładu otrzymano z przekroi, jakie na każdej ćwierci mili w kilku miejscach poczyniono, warstwę dodaną w ciągu bieżącego roku zaś, zamieniając zabezpieczoną dla każdej ćwierci ilość przyzm na grubość, jaką się otrzymać rozsypanych te przyzmy na całej powierzchni drogi.

Brakującą wreszcie ilość dla otrzymania niezbędnej minimalnej grubości wykazuje ta tablica, załączony zaś specjalny budżet wydatki dostawy i rozścielenia przypuszczając ceny tegoroczne.

Oprócz tego zbadano szczegółowe potrzeby przebudowania lub napraw mostów, przepustów, poręczy, niemniej czyszczenia rowów i innych robót konserwacyjnych. Są one objęte cyframi sumarycznymi w tymże budżecie — szczegółowe kosztorysy zaś na wszystkie potrzeby posiada Wydział krajowy.

Z tego specjalnego budżetu okazuje się, iż na rekonstrukcyę istniejących dróg krajowych, któraby je nie tylko do należytego stanu doprowadziła ale zarazem w przyszłości umożliwiła konserwacyę zwykłemi środkami, potrzeba nadzwyczajnego nakładu w sumie 1,473.434 zł.

Suma ta od razu udzielona, może w ciągu jednego roku przyprowadzić drogi do dobrego stanu — rozłożona zaś choćby tylko na parę lat już nierównie gorsze da rezultaty; albowiem w wielu miejscach dodana połowa potrzebnej grubości może być zaprzepaszczoneą w chwilach odwilży przy dużej frekwencyi ciężarowych wozów.

Wydział krajowy lubo uznaje nieodzowną konieczność jednorazowego znacznego wydatku celem przyprowadzenia dróg do dobrego stanu, uwzględnienia słusznych ze wszech stron zażaleń i możliwości systematycznego i ekonomicznego na przyszłość ich utrzymania, nie przesądzając wszelako decyzji wys. Sejmu musiał w budżecie ogólnym na rok 1873. preliminarować dla każdej drogi wydatki w tej tylko zmniejszonej cyfrze, którą podaje stosunek kwoty przez wysoki Sejm na wydatki drogowe w przeszłym roku zezwolonej do obliczonej w szczegółowym budżecie sumy rzeczywistej potrzeby. Wydział krajowy musi wszelako stanowczo wyrazić swe przekonanie, iż taka dotacya nie tylko nie polepszy, lecz z pewnością pogorszy stan dróg krajowych, gdyż te kwoty nie dozwolą dać im takiej ilości konserwy, jaka się rocznie zużywa, w skutek czego po roku grubość pokładu jeszcze mniejszą się okaże niż teraz. Wydział krajowy widzi się owszem w obec jasno rozpoznanej rzeczywistości zmuszony, wys. sejmowi oświadczyć, iż uporządkowanie dróg krajowych, jeżeli takowe nadal nie z imienia lecz dla użytku publiczności istnieć mają, nadzwyczajnego wymaga nakładu, który odpowiednią kwotą, uzyskaną czy to podwyższeniem dodatków do podatków, czy to w drodze zaciągnięć się mającej pożyczki pokrytą być musi.

Nie możemy jednak pominąć tej okoliczności, iż nakład ten zmniejszonym być może wykluczeniem z rzędu dróg krajowych dróg tych, które po największej części z powodu nowoutworzonych kolei żelaznych dla ruchu handlowego pierwotne swe znaczenie a tem samem i charakter komunikacyi krajowych zupełnie straciły. Drogi tego rodzaju są następujące:

- 1) droga prusko-szląska,
- 2) „ Zimnawoda-Hoszany,
- 3) część drogi lwowsko-rohatyńskiej z Bóbrki do Lwowa,
- 4) droga bursztyńsko-stanisławowska,
- 5) „ tyśmienicko-kołomyjska, nareszcie
- 6) część drogi brzeżańsko-podwołoczyskiej z Tarnopola do Podwołoczysk,
- 7) „ „ sędziszowskiej.

Przedkładając wys. Sejmowi w załączeniu projektu do ustaw o zaniechanie wspomnianych dróg oraz uznaniu drogi z Bóbrki do stacyi kolei w Chlebowicach za krajową, ponawia Wydział krajowy po największej części tylko wnioski, uczynione w dobrze zrozumiałym interesie administracyi drogowej jeszcze w roku 1868, przy których potrzeba zaniechania z całą dokładnością wykazaną była.

Dodatkowo wciągnął Wydział krajowy na poczet dróg zaniechać się mających tylko:

- a) część drogi krajowej z Tarnopola do Podwołoczysk, która idąc równoległe prawie obok żelaznej kolei miejscowe tylko może mieć znaczenie; i
- b) drogi Zimnawoda-Hoszany, która po wybudowaniu drogi eraryalnej z Weismanówki do Gródka w połowie do drogi eraryalnej samborsko-gródeckiej wcieloną być winna, w drugiej połowie zaś wynoszącej 3 mile bynajmniej drogi krajowej stanowić nie może;
- c) drogi sędziszowskiej łączącej na przestrzeni 300 sążniowej Sędziszów z koleją żelazną, która tylko w czasach dawniejszych z nieuzasadnionego niczem powodu za drogę krajową uznana była.

Natomiast nie mogąc zaprzeczyć ważności połączenia drogi rohatyńsko-bobreckiej z najbliższą stacją kolei w Chlebowicach, już z tego powodu, iż trakt ten łączyć będzie kolej lwowsko-tarnopolską drogami krajowymi od Puchowa na Brzeżany-Rohatyn z koleją czerniowiecką, przedstawia Wydział krajowy wys. Sejmowi projekt do ustawy o uznaniu drogi z Bóbrki do Chlebowic za drogę krajową.

Wykreślenie wyżej wyszczególnionych dróg z rzędu dróg krajowych zredukuje koszta w specjalnym budżecie wykazane do kwoty 1,200.000 zł., a przyjmując na zbudowanie drogi z Bóbrki czyli właściwie z Sokołówki 10.000 zł., otrzymamy okrągłą cyfrę 1,210.000 zł.

Ponieważ kwota ta jako jednorazowy nadzwyczajny wydatek winna być uzyskana w drodze pożyczki, przeto Wydział krajowy celem jej pokrycia przedstawia wys. Sejmowi odnośny wniosek łączny z wnioskiem pożyczki zaciągnąć się mającej na budowę dróg już w roku przeszłym za nagłe uznanych.

Lwów dnia 27 września 1872.

Leon Książe Sapieha.
Marszałek krajowy.

Sprawozdawca:
Piotr Gross w. r.
Członek Wydziału krajowego.

Budżet specjalny rekonstrukcyi dróg krajowych.

Okrag	Nazwa drogi	Długość drogi		Szuter	Rozściele- nie $\frac{2}{3}$	Mosty, przepusty i terasy	Poręcze	Roboty pomocnicze	Nieprzewi- dziane	Znaki kilometrów i mostów	Sumy ogólne	Przeciętna na jedną milę
		mil	sążni									
Krakowski.	Prusko-szląska	7	800	9.930	162	12.126	1.349	2.600	780	900	27.847	3.867.60
	Kraków-barańska	1	3.698	25.092	400	2.715	1.357	2.252	140	250	32.206	16.735.20
	Czyżyny-Cło (lubelska)	1	2.837	8.395	135	8.488	3.020	1.500	130	220	21.888	12.804.40
	Słotwino-brzesko-sandecka . .	5	3.584	8.804	205	4.636	1.522	870	540	750	17.327	2.938.40
	Dębicko-nadbrzeziańska . . .	9	"	46.865	1.229	780	199	146	900	1.125	51.244	5.693.60
Sandecki.	Czorsztyn-N. Targ-Zabornia .	5	1.667	17.152	793	5.524	1.619	884	1.700	688	28.090	5.185.60
	Krościenko-szczawnicka . . .	5	3.065	3.712	204	360	"	"	250	95	4.621	6.036.90
	Tarnów-Sącz-Niedzica	10	2.443	54.021	2.678	35.074	779	1.957	3.000	1.325	98.834	9.314.40
	Mszanka-Gorlice-konieczniańska	3	2.700	27.829	920	12.632	578	2.047	1.200	470	45.676	12.403.20
Przemyski.	Sanok-przemyska	8	3.296	52.044	1.650	7.200	1.290	8.500	830	1.095	72.609	8.228.59
	Sanok-rzeszowska	6	1.115	25.155	929	5.865	1.500	3.100	610	80	37.239	5.930.80
	Bełzec-jarosławska	9	2.550	105.486	2.060	1.590	200	5.300	930	1.190	116.756	12.114.90
	Sędziszowska	"	300	"	"	"	"	"	"	30	30	400.00
Lwowski.	Zimnawoda-hoszańska	4	650	53.482	1.290	290	220	1.127	460	530	57.399	13.788.00
	Żółkiew-Mosty	3	1.265	54.820	757	270	"	1.367	320	425	57.959	17.476.00
	Lwowsko-rohatyńska	8	3.392	60.339	1.617	1.506	"	2.089	830	1.093	68.194	7.704.00
Stanisławowski.	Stanisławów-bursztyńska . . .	5	622	36.972	893	5.135	"	1.600	500	655	45.755	8.873.00
	Sielec-zaleszczycka	12	613	93.554	2.426	3.810	370	3.450	1.100	1.500	106.210	8.740.00
	Śniatyn-horodeńska	3	2.000	17.762	519	580	"	600	300	437	20.198	5.770.00
	Tyśmienica-kołomyjska . . .	6	567	15.054	509	2.985	435	1.500	500	770	21.741	8.541.20
Tarnopolski.	Brzeżany-złoczowska	5	890	48.662	1.569	3.181	96	2.870	600	650	57.526	1.101.48
	Brzeżany-Podwołoczyska . . .	12	2.220	149.707	3.530	20.662	"	772	1.200	1.565	177.436	1.535.20
	Strusów-buczacka	5	2.466	40.315	977	850	"	270	550	690	43.652	7.772.00
	Czortków-Manasterzyska . . .	6	660	76.230	1.557	360	"	322	800	780	80.049	1.298.40
Zaleszczycki.	Tłuste-buczacka	4	3.994	41.775	1.143	2.027	"	"	500	625	46.070	9.217.00
	Husiatyn-kopczyńska	3	945	5.750	155	1.608	"	200	"	405	8.118	2.508.40
	Skała-czortkowska	4	2.464	33.742	1.057	2.528	"	"	450	570	38.347	8.304.00
	Skała-zaleszczycka	7	222	53.759	1.574	6.526	3.000	"	1.100	900	66.859	9.476.00
	Borszczów-Okopy-mielnicka . .	5	600	19.633	796	60	"	"	525	650	21.664	4.208.00
	Iwanie-mosorowska	1	1.664	1.500	55	"	"	"	150	185	1.890	1.340.80
				1,187.529	31.789	149.098	17.534	45.941	20.895	20.648	1,473.434	

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca zaniechania drogi krajowej prusko-szląskiej jako takiej i odstąpienia
jej powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa prusko-szląska, wiodąca od Krakowa przez Bielany, Babińce do Chelmka w długości 7 mil 800° ma być jako taka, zaniechana.

§. 2.

Droga ta z wszelkimi przynależnościami, odstępuje się dotyczącym powiatom w ich granicach.

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca zaniechania drogi krajowej Zimnawoda-Hoszany jako takiej i odstą-
pienia jej powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa Zimnawoda-Hoszany wiodąca od Hoszan na Lubień,
Stawczany do eraryalnej drogi w Zimnejwodzie ma być jako taka, zaniechana.

§. 2.

Droga ta z wszelkimi przynależnościami, odstępuje się dotyczącym po-
wiatom w ich granicach.

SW 512 U

Uchwała

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca zaniechania drogi krajowej lwowsko-rohatyńskiej w części od Soko-
łówki do Lwowa jako takiej i odstąpienia jej powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa w części od Sokołówki na Dawidów do Lwowa wiodąca
ma być jako taka, zaniechaną.

§. 2.

Droga ta z wszelkimi przynależnościami, odstępuje się dotyczącym po-
wiatom w ich granicach.

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca zaniechania drogi krajowej stanisławowsko-bursztyńskiej jako takiej
i odstąpienia jej powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa stanisławowsko-bursztyńska idąca z Stanisławowa na Halicz do Bursztyna w długości 5 mil 620⁰ ma być jako taka, zaniechana.

§. 2.

Droga ta z wszelkimi przynależnościami, odstępuje się dotyczącym powiatom w ich granicach.

§. 3.

Zbudowany na wymienionej drodze most na Dniestrze pod Haliczem pozostaje i nadal mostem krajowym; most ten zatem zostanie wyjątkowo (§. 5. ust. drog.) pod zarządem Wydziału krajowego, a opłata mostowego wpływać ma do funduszu krajowego.

Ustawa

z dnia

o zmianach w ustawie z dnia 15 lipca 1966 r. o ochronie zdrowia
publicznego i o ochronie zdrowia zwierząt i o ochronie zdrowia
roślin i o ochronie zdrowia ludzi i zwierząt i o ochronie
zdrowia ludzi i zwierząt i o ochronie zdrowia ludzi i zwierząt

Przebieg choroby i jej przebieg, który jest chorobą zakaźną i
którą można zakażać, jest chorobą zakaźną i którą można zakażać

Choroba zakaźna jest chorobą zakaźną i którą można zakażać i którą
można zakażać i którą można zakażać i którą można zakażać

Choroba zakaźna jest chorobą zakaźną i którą można zakażać i którą
można zakażać i którą można zakażać i którą można zakażać

Choroba zakaźna jest chorobą zakaźną i którą można zakażać i którą
można zakażać i którą można zakażać i którą można zakażać

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca zaniechania drogi krajowej tyśmienicko - kołomyjskiej jako takiej i
odstąpienia jej powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa tyśmienicko-kołomyjska idąca z Tyśmienicy do drogi rządowej karpackiej koło Szeparowic w długości 6 mil 567 sążni ma być jako taka, zaniechaną.

§. 2.

Droga ta z wszelkimi przynależnościami, odstępuje się dotyczącym powiatom w ich granicach.

Ustawa

z dnia

o zmianach w ustawie z dnia 15 października 1994 r. o trybie postępowania w sprawach o udzielenie azylu politycznego, w związku z ratyfikacją Europejskiej Umowy o Azylu

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie art. 123 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, uchwala, co następuje:

§ 1. Ustawa z dnia 15 października 1994 r. o trybie postępowania w sprawach o udzielenie azylu politycznego, w związku z ratyfikacją Europejskiej Umowy o Azylu, z późn. zmianami, otrzymuje brzmienie:

§ 2. W ustawie z dnia 15 października 1994 r. o trybie postępowania w sprawach o udzielenie azylu politycznego, w związku z ratyfikacją Europejskiej Umowy o Azylu, w art. 1, w ust. 1, po słowach „o udzielenie azylu politycznego” dodaje się: „o udzielenie azylu politycznego, o udzielenie azylu politycznego”.

Uchwała

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca zaniechania drogi krajowej brzeżańsko - podwołoczyskiej w części
z Tarnopola do Podwołoczysk jako takiej i odstąpienia jej powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa w części od Tarnopola do Podwołoczysk ma być jako
taka, zaniechaną.

§. 2.

Droga ta z wszelkimi przynależnościami, odstępuje się dotyczącym po-
wiatom w ich granicach.

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca zaniechania drogi krajowej sędziszowskiej jako takiej i odstąpienia jej
powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa z Sędziszowa do stacyi kolei tegoż nazwiska wiodąca ma
być jako taka, zaniechaną.

§. 2.

Droga ta z wszelkimi przynależnościami, odstępuje się dotyczącym po-
wiatom w ich granicach.

Ustawa

o zmianach w ustawie z dnia 15 sierpnia 1936 r. o
drogach krajowych i powiatowych, w sprawie

zawieszenia drogi krajowej nr 100 w miejscowości

§ 1

droga krajowa nr 100 w miejscowości

droga krajowa nr 100 w miejscowości

U s t a w a

z dnia

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem
dotycząca przedłużenia drogi krajowej z Rohatyna na Sokołówkę do stacyi kolei
żelaznej lwowsko - czerniowieckiej w Chlebowicach jako takiej i odstąpienia jej
powiatowi.

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

§. 1.

Droga krajowa z Rohatyna na Bóbrkę ku Lwowu wiodąca ma być pro-
wadzoną z Sokołówki do stacyi kolei lwowsko-czerniowieckiej w Chlebowicach.

§. 2.

Przestrzeń z Sokołówki do Chlebowic uznaje się za drogę krajową.
