

S p r a w o z d a n i e

przy którym Wydział krajowy a) przedkłada Wysokiemu Sejmowi projekta dróg, których budowa za nagłą uznaną została; b) czyni wnioski wykonania tejsze budowy się tyczące.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą powziętą na posiedzeniu z dnia 14. października 1871. roku. polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu wypracowanie projektów, planów i kosztorysów trzynastu dróg w tejsze uchwale wyszczególnionych i za krajowe uznać się mających. W wykonaniu tego polecenia, zarządził Wydział krajowy przy pomocy trzydziestu sześciu do tej pracy powołanych techników nietylko wy-studyowanie wskazanych szlaków komunikacyjnych, ale zarazem po ukończeniu pierwszej niwelacyi, powtórna jej rezultatów rewizye, i jest w stanie, dzięki niezwykłej gorliwości tak inżynierów, jako też ich pomocników, przedłożyć Wysokiemu Sejmowi dokładne plany, niemniej przeciętnie obliczone kosztorysy dróg następujących:

- 1) drogi Zatorsko-Suskiej,
- 2) Szczucińsko-Tarnowskiej,
- 3) Rzeszowsko-Nadbrzeziańskiej,
- 4) drogi ze Szklar, na Przeworsk, Sieniawę do Majdanu,
- 5) Lubycko-Sokalskiej w połączeniu z Krystynopolem,
- 6) Krystynopolsko-Dołhobyczewskiej,
- 7) Lwowsko-Stojanowskiej,
- 8) Brzeżańsko-Chodorowskiej,
- 9) Krasne-Buskiej,
- 10) Zborowsko-Załościeckiej,
- 11) Smykowiecko-Kopeczynieckiej,
- 12) Tarnopolsko-Zbaraskiej,
- 13) Borszczowsko-Husiatyńskiej.

Głównem zadaniem Wydziału krajowego było dla budować się mających dróg takie oznaczyć kierunki, któreby

- a) umożliwiły odpowiednią technicznym wymaganiom budowę tychże dróg,
- b) pociągnęły za sobą jak najmniejsze wydatki tak budowy, jakoteż i przyszłego utrzymania a przytem
- c) odpowiedziały najlepiej nietylko ekonomicznym potrzebom okolic, przez które przechodzą, ale zarazem ogólnemu ruchowi handlowemu kraju.

Celem dokładnego zbadania tych warunków utworzył Wydział krajowy za pośrednictwem Wydziałów powiatowych w odnośnych powiatach komitety nadzorcze z miejscowych obywateli złożone, których zadaniem było z jednej strony udzielać inżynierom potrzebnych wskazówek przy oznaczeniu trasy, z drugiej zaś propozycje inżynierów jako też i wniesione przez strony interesowane reklamacje oceniać, i Wydziałowi krajowemu ze swą opinią przedstawiać, można bowiem było przewidzieć, iż tam, gdzie interes publiczny tak przeważnie na interesu prywatnego oddziałuje, a często tymże sprzeciwić się musi, różnorodne powstaną żądania i skargi.

Uznając, iż ostateczna w tym względzie decyzja Wysokiemu Sejmowi przysługuje, przygotował Wydział krajowy w kilku exemplarzach plany sytuacyjne, uwidoczniające możliwe kierunki, dróg budować się mających, w niniejszem zaś sprawozdaniu wykazuje Wydział krajowy przyjęte przez siebie trasy oznaczając miejscowości, przez które według jego zdania każda z projektowanych dróg ma przechodzić i ocenia w ogólnych zarysach wniesione przeciw tymże trasom reklamacje. Rzeczą przedstawia się jak następuje:

I. Droga Zatorsko-Suska.

Droga ta przechodzić będzie z Suchoj przez Skawce, Mucharz, Swinną, Porębę, Gorzeń, Mikołaj, Wadowice, Tomice, Radoczę, Graboszyce, Rudze, Zator.

Długość drogi równa się 34 kil. 963 metr. czyli 4 milom i 2.431 sążniom.

Droga przechodzi z małemi wyjątkami istniejącym gościńcem. Na trasę tę zgodzili się tak delegaci odpowiednich powiatów, jakoteż i okoliczni mieszkańcy, zatem żadnej protestacyi nie wniesiono.

II. Droga Tarnowsko-Szczucińska.

Droga wychodząc z Tarnowa, przechodzi między Łysą Górą i Śmigłą przez Dąbrowę Gruszów, Smęgorzów, Radwan do Szczucina.

Długość drogi równa się 35 kil. 794-55 metr. czyli 4 milom 2874⁵/₁₀ sążniom.

Kierunek istniejącej drogi zachowanym został na całej prawie przestrzeni dla nowej drogi z małą zmianą tylko w mieście Dąbrowie i we wsi Radwaniu.

Pierwszą zmianę uczynić musiano dla otrzymania odpowiedniej szerokości i mniejszego spadku, drugą dla skrócenia drogi o 200 sążni na przestrzeni $\frac{1}{4}$ mili.

Proponowana zmiana kierunku drogi w Radwaniu jest tylko zastąpieniem trzech boków czworokąta, bokiem czwartym, a ponieważ cały ten czworokąt w dolinie rzeki Brni położony częstym wylewom podpada, przeto nie ulega wątpliwości, iż koszta koniecznego podwyższenia drogi ze skróceniem jej znacznie zmniejszyć się muszą.

III. Droga Rzeszowsko - Nadbrzezińska.

Droga ta poczynszy od ulicy Sandomierskiej w Rzeszowie pozostaje według trasy przez inżyniera oznaczonej aż poza wieś Staromieście w kierunku drogi powiatowej, wiodącej od Rzeszowa ku Głogowu, później zwraca się na prawo i przechodzi przez Trzebowniska-Jasionkę, Stobierną, Nienadówkę, Trzebusko, Sokołów, Kamień, Jerzów, Kończyce, Nowosielec, Nisko-Pławo, Rozwadów, Charzewiec, Turbie, Zbydniów, Zaleszany, Motycze, Gorzyce, Zalesie do Trześni.

Długość drogi równa się 93 kil. 853·43 metr., czyli 12 mil 1487·97 sążni.

Przeciw tej trasie w części od Rzeszowa do Sokołowa wniesione następujące protestacje:

- a) delegaci Wydziału powiatowego Rzeszowskiego i gmina Staromieście oświadczyli się przeciw użyciu drogi Głogowskiej, i przemawiają za zatrzymaniem starej drogi przez Ruską Wieś i Staromieście wiodącej, popierając swój wniosek następującymi powodami:
- 1) że projektowana droga przecina środkiem pola mieszkańców Staromieścia, utrudnia im przeto gospodarstwo i naraża ich na znaczne wydatki z powodu budowy i utrzymania licznych mostków, któreby dla połączenia rozdzielonych części pól stawiać wypadało,
 - 2) że nowa droga będzie dłuższą,
 - 3) że przez zabranie drogi Głogowskiej i znajdującego się na niej intratnego myta zmniejszą się fundusze powiatu — nareszcie
 - 4) że pozostawiona stara droga używana będzie przez wszystkie gminy za Wisłokiem, przezco fundusz krajowy w dochodach myta znacznego zmniejszenia dozna.
- b) Gmina Trzebowiecka prosi o zatrzymanie starej drogi z powodu utraty gruntów i kosztów budowy mostków na rowach.

ad a. Zatrzymując starą drogę potrzeba również wywłaszczeń, które będą znacznie kosztowniejsze, gdyż stara droga prowadzi w wykopie 2 do 3 metrowym na długości 2 kilometrów pomiędzy zabudowaniami gospodarskimi i ogrodami — sama budowa drogi byłaby zatem nierównie droższą, wymagałaby bowiem znacznych robót ziemnych około Ruskiej Wsi i mokrych nizin około Staromieścia. Na wytyczonej przez inżyniera trasie zaś zmniejszają się koszty budowy już przez to, iż się zużytkowuje część drogi Głogowskiej, która jest dobrą, i że odległość od tej drogi do Trzebowisk wynosi tylko 2270 metrów, gdy przeciwnie dawny kierunek spowodowałby budowę na długości 5000 metrów.

Zatrzymanie tejże drogi gminnej pociąga zresztą za sobą potrzebę budowy mostu na rzece Młynówce i znacznej ilości przepustów.

Co się zaś tyczy uwag odnoszących się do stosunków mytniczych, zauważać musimy, iż przez zajęcie drogi Głogowskiej dochody powiatu wprawdzie się zmniejszą, natomiast jednak uwolnionym będzie powiat od kosztów utrzymania tej drogi, i zyska ważniejszą nierównie komunikację.

ad b. Zatrzymanie terazniejszej drogi gminnej jest niemożliwem, takowa bowiem przedstawia rozliczne załamania, które wyprostowane być muszą.

Przeciw kierunkowi na dalszej przestrzeni nie podniesiono żadnych reklamacyj, a że projekt inżyniera łączy najwięcej zaludnione wsie z miastami Tarnobrzegiem i Rozwadowem, że tym kierunkiem omija się budowę dwóch mostów 50 metrowych, uznać wypada ten kierunek za najodpowiedniejszy.

IV. Droga ze Szklar na Przeworsk, Sieniawą do Majdanu.

Droga z Dynowa przechodzi przez Szklary, Jawornik, Hadle, Monasterz, Siedleczkę, Kańczugę, Nieziazczyn, Urzejowice, Przeworsk, Gorliczynę, Gniewczynę, Wulkę Małkowską, Ubieszyn, Sieniawę, Wylewę, Cieplicę, Adamówkę, Majdan.

Długość tej drogi jest 71 kil. 494·33 metr. czyli 9 mil 1698·25 sążni.

Protestacje przeciw tej trasie były małoważne.

Delegat Wydziału powiatowego Rzeszowskiego Wny Jędrzejewicz, opierając się na zażaleniach mieszkańców Szklar i Jawornika, których grunta zostały przecięte na Łysej Górze pod Szklarami i na górze Jawornicko-Hadelskiej pod Jawornikiem przez dwie węzownice, proponował dla uniknięcia tych niedogodności dla dogodności kilku osób, zwiększenia spadków do $\frac{10}{100}$ co jest szkodliwym dla dobra publicznego. Wydział krajowy nie mógł przychylić się do tej propozycji.

Dla ominięcia górkę Jawornickiej proponował delegat Wydziału powiatowego trzymać się między Jawornikiem i Hadłami Szklarskimi kierunku strumyka wpadającego do rzeki Mleczi.

Kierunek ten wymagałby dla przejścia wąwozów pod Hadłami nadzwyczajnych nasypów, zatem Wydział krajowy do tej propozycji również się nie przychylił.

Ze strony delegatów Wydziału Łańcuckiego były propozycje zmienienia trasy przecinającej dwa razy grunta dwóch mieszkańców wsi Siedleczy. Proponowana trasa wymagałaby znacznych wykopów na górze wyższej i bliższej rzeki niż górką, przez którą trasa inżyniera przechodzi, co zarazem zwiększyłoby spadek przed mostem.

Trasa przechodzi przez jedną z ulic Kańczugi o 125 metrów od Rynku; delegaci żądali, by przechodziła w innym miejscu, lecz to pociągnęłoby za sobą większe roboty ziemne, tak przed, jakoteż i za miastem, a w mieście znaczne wywłaszczenia. Dla oszczędności nie można uwzględnić tej propozycji.

Z powodów estetycznych wyrazili delegaci życzenie, aby trasa we wsi Urzejowice przechodziła starą drogą obok dworu i pięknego parku. Ponieważ jednak droga wypadłaby dłuższa, wymagałaby wywłaszczenia zabudowań i przechodziłaby przez miejscowość niską i błotnistą, przeto tego żądania przy oznaczeniu trasy nie uwzględniono.

V. Droga Lubyczo - Sokalska, z najkrótszym połączeniem jej z Krystynopolem.

Podług uchwały Wysokiego Sejmu rozpoczęto trasę od Lubyczy idąc po lewym brzegu Sołokii. Ponieważ c. k. Namiestnictwo zawiadomiło Wydział krajowy o zezwoleniu na budowę tej drogi, lecz pod warunkiem prowadzenia jej po prawym brzegu Sołokii, musiano zatem wyjść z innego punktu, a mianowicie z miasteczka, idąc przez Podubice, Uhnów, Leśniczówkę, Prusinów, Bełz, Zuzel, Zabcze murowane, Zawiszną, Babiniec do Sokala.

Długość tej drogi wynosi 62 kilóm. 434·48 m. czyli 8 mil 921 sążni.

Połączenie zaś tej drogi z Krystynopolem przez Madziarki¹ w Boratynie jako najkrótsze wynosi 7064·35 m. czyli 3725 sążni.

Przeciw powyższej trasie wniesiono następujące reklamacje:

A) Gmina Machów prosiła o przeprowadzenie drogi przez wieś.

B) Rada powiatowa Rawska żąda, aby zaniechać część drogi Lubycza - Sokal między Miasteczkiem i Uhnówem, a poprowadzić natomiast z Rawy do Uhnowa, popierając swój wniosek tem, że wszelkie grunta pszenne znajdują się po lewym brzegu Sołokii, zatem dla ich posiadaczy nie przyniesie to żadnego uszczerbku.

C) Reprezentacya miasta Sokala i Krystynopola żąda zachowania kierunku drogi Cłowej na Dobraczyn do mostu w Sokalu popierając, że kierunek ten jest krótszym, że projekt inżyniera omija miejscowości zaludnione i miasto Sokal, że wymaga wywłaszczeń i zwiększenia kosztów budowy.

ad A) Zawiadomienie Namiestnictwa na wstępie przytoczone, niepozwała zadosyć uczynić żądaniom gminy Machów.

ad B) Słuszne są żądania powiatu Rawskiego, lecz tylko w przypuszczeniu, że trasa z Sokala przez Rawę byłaby przedłużoną przez Lubaczów do drogi Bełzecko-Jarosławskiej; ponieważ zaś uchwała Wysokiego Sejmiku wymaga połączenia Lubyczy z Sokalem, zatem kierunek przez inżyniera wytknięty, wobec rozporządzenia Namiestnictwa najlepiej tej uchwale odpowiada.

Nadto w braku połączenia Rawy z Lubaczowem przeprowadzanie trasy do Rawy byłoby z uszczerbkiem dla powiatu Sokalskiego, którego ruch handlowy skierowany jest głównie ku kolei Karola Ludwika w Jarosławiu.

ad C) Zatrzymując trasę inżyniera

- 1) czyni się zadość uchwale sejmowej, żądającej najbliższego połączenia drogi Lubycza-Sokal z Krystynopolem ;
- 2) zaoszczędza się koszta budowy a następnie utrzymania $\frac{1}{4}$ mili, co w okolicy pozbawionej kamienia jest ważnym argumentem ;
- 3) zmniejsza się koszta budowy przez wzgląd na grunt lepszy, niż na niektórych częściach drogi cłowej ;
- 4) okolice na północ od zaprojektowanej drogi położone, zyskują na łatwości skomunikowania się ze Lwowem.
- 5) Krystynopol zyskuje na skomunikowaniu się z Bełzem, ku któremu cały ruch handlowy jest zwrócony ;
- 6) różnica wyłączeń nie wielka, albowiem starej drogi z powodu wielu zakrętów całkowicie zachowaćby nie można.

VI. Droga Krystynopol - Dołhobyczów,

Droga ta z uwagi na uchwałę sejmową, dotyczącą najbliższego połączenia Krystynopola z drogą Lubycza-Sokal, winna by pomijać miasto Sokal idąc wprost do granicy.

Przez wzgląd jednak na ważność tego miasta dla okolic na północ położonych, trasa wychodzi z Sokala i ciągnie się przez Opólsko, Chorobród, Nuśmice, Uhrynów do Dołhobyczowa.

Długość tej drogi od Sokala do Dołhobyczowa wynosi 21·657 kil. czyli 2 mile 3.420 sążni.

Wyjawszy żądania, by droga przechodziła przez samo miasto nie było żadnej reklamacji.

Przeprowadzenie drogi przez miasto wymagałoby dwóch wielkich mostów, a nadto miejscowości odpowiedniej dla postawienia drugiego mostu niema, zatem żądania tego uwzględnić nie można.

VI. Droga Lwowsko - Stojanowska.

Droga ta wychodzi ze Zboisk i przechodzi przez Malechów, Żydatycze, pomiędzy Podliskami i Zapytowielem ku Jaryczowu starymu przez Kukizów, Rudańce, Kłodno wielkie, Pieczechost, Czystyn, Derniowce, Supieżankę, Kamionkę Strumiłową, Jasienicę, Chołojów, Terpinia obok Radziechowa do Stojanowa.

Długość drogi 85 kil. 384·9 metr. czyli 11 mil 1022·60 sążni.

Na części od Zboisk do Kamionki Strumiłowej były następujące protestacye :

- a) Właściciel obszaru dworskiego w Jaryczowie oświadczył się za trasą : Zboiska, Laszki, Sroki, Prusy, Jaryczów nowy, Ceperów, Kukizów, Kamionka Strumiłowa lub Zboiska, Malechów, Żydatycze, Jaryczów stary, Kukizów, Kamionka Strumiłowa.

Do tego zdania przystąpiła Zwierzchność gminy Jaryczowa.

- b) W. p. Strusiewicz, dyrektor zakładu Dublańskiego przemawia za trasą następującą :

Malechów-Dublany przeszedłszy błotami między Dublanami a Siecichowem. Podliski, Zapytów, dalej drogą starą do Kukizowa.

- c) Właściciel obszaru dworskiego w Podliskach przemawia za trasą następującą :

Malechów, Żydatycze, Podliski, Zapytów, obok Jaryczowa starego, Kukizów.

Przeciw wnioskowi sub a) przemawia większa długość drogi oraz znaczne powiększenie kosztów budowy z powodu potrzeby przebycia dłuższej przestrzeni bagnistej; za projektem inżyniera krótkość trasy i mniejsze koszta budowy.

Za tym projektem przemawia także z powodu najwięcej osuszonych na tej trasie bagien, niezupełne omińnięcie miasteczka Jaryczowa, wreszcie połączenie odciętych dotąd od wszelkiej komunikacyi ważniejszych miejscowości poza błotami.

Prócz powyższych korzyści przedstawia ten projekt inżyniera i tę, iż można będzie później dobudować odnogę do miasteczka Jaryczowa przez Jaryczów stary i przedłużyć takową z korzyścią dla ruchu handlowego Kamioneckiego powiatu do dworca kolei w Barszczowicach.

Reklamacya *ad b)* nie mogła całkowicie być uwzględnioną, przechód bowiem błot pod Dublanami wymagałby daleko większych kosztów niż wybudowanie tej świerci mili, któraby zakład rolniczy z projektowaną przez inżyniera na Podliski drogą łączyła.

Budowa jej powinna być z funduszu krajowego subwencyonowaną, a w takim razie będzie gmina w możności ją uporządkować.

ad c) Reklamacye obszaru dworskiego w Podliskach uwzględniono w części. Droga zaprojektowana nie przechodzi wprawdzie środkiem wsi, ale zawsze przez pola Podliskie na zachodniej kończynie położone.

Przeciw wytyczonej przez inżyniera trasie dalszej drogi od Kamionki Strumiłowej ku Stojanowie nie wniesiono żadnych reklamacyj.

VIII. Droga Brzeżańsko-Chodorowska.

Wychodząc od stacyi kolei w Chodorowie przechodzi droga przez Wołczatycze, Wygodę, Knihynicze, Zagórze, Folwark Gorbki, przysiółek Sołoniec i wieś Żaluże do drogi rządowej Rohatyńsko-Bursztyńskiej.

Z Rohatyna jest ona prowadzoną przedmieściem Babińce przez Puków, Cześniki, Łopuszną, Demnice, Kurzany, Leśniki do Brzeżan.

Długość drogi równa się 68 kil 698m = 9 mil 223· 76sażni.

Na części z Chodorowa do Rohatyna wniosła tylko gmina Rohatyńska prośbę o opuszczenie trasy z Żaluża przez pastwisko gminne do gościńca eraryalnego i o poprowadzenie drogi przedmieściem Nowe-Miasto, twierdząc, iż droga tamtędy wiodąca połączy najważniejsze przedmieście z

miastem i przyczyni się znacznie do podwyższenia jego dobrobytu, podczas kiedy droga przez inżyniera zaprojektowana samym środkiem pastwiska gminnego, wymagałaby znacznego nasypu, któryby nie tylko użytkowanie pastwiska bardzo utrudnił, lecz zarazem w czasie wylewów rzeki Lipy zgnieł wstrzymywał wody, i przez to zatapiał część miasta. Na poparcie swej prośby deklarowała się gmina Rohatyńska ponosić kosztów wszystkich wywłaszczeń, któreby się potrzebnymi okazały, oraz z własnego kamieniołomu odstąpić 100 stożów kamienia.

Za projektem inżyniera przemawia znaczne niżenie kosztów budowy i utrzymania tej drogi z powodu :

- a) iż według tego projektu droga będzie krótszą o 1561 metrów (822·6 sążni).
- b) iż użytkując z mostu eraryalnego nie trzeba budować przeszło 20 sążniowego mostu na Gnilej Lipie.
- c) iż idąc przedmieściem wypadłoby dla zabezpieczenia drogi od wylewów budować o 105·5 sążni dłuższą groblę.

Przedstawiając z powyższych powodów projekt inżyniera, Wydział krajowy zauważa, iż tu zachodzi wypadek § 20 ustawy drogowej przewidziany.

Więcej nierównie reklamacyj pojawiło się na części z Rohatyna do Brzeżan, mianowicie :

- 1) Gmina miasteczka Stratyn żąda prowadzenia drogi na Stratyn i przytacza na poparcie swej prośby, że jest pozbawioną wszelkiej komunikacji; że droga tym kierunkiem wiodąca, byłaby najkrótszym połączeniem Rohatyna z Brzeżanami, nareszcie, że z powodu wielkiej obfitości kamienia budowa byłaby najtańszą. Prośba ta nie powinna być uwzględniona; droga bowiem prowadzona na Stratyn pomijałaby wszystkie ważniejsze miejscowości idąc lasami i okolicą zupełnie niezamieszkałą; prócz tego nadmienić wypada, że trasa przez inżyniera zaproponowana idzie wszędzie gruntem w kamień obfitującym.
- 2) Gmina Płuchów prosi, aby budować się mająca droga szła kierunkiem dotychczasowej drogi gminnej, ponieważ przez to staje się krótszą i nie będzie wymagać kosztownych wywłaszczeń. Przeciw temu żądaniu przemawia ważna okoliczność, iż dotychczasowa droga gminna idzie głębokimi wertepami, które zawsze zawiejom śnieżnym podlegają i na wszelki wypadek nierównie większymi kosztami pominięteby być musiały.
3. Gminy Łopuszna, Podwysokie, Demnia uskarżają się, że zaprojektowana droga ich ogrody przecinać będzie, i że przez to najlepsze części swych posiadłości tracą. Twierdzeniu temu nie da się zaprzeczyć, prośby te nie mogą jednak być uwzględnione, gdyż w tej wąskiej kotlinie żadnej nie znajdzie trasy, którąby droga nawet ze spadkiem 0·08 prowadzona być mogła.
4. Takie same zażalenie zanoszą mieszkańcy gminy Leśniki pod Brzeżanami, które również jak i żądanie tamtejszego obszaru dworskiego o przedłużenie drogi do istniejącej tamże karczmy uwzględnionem być nie może. Trasa istniejącej tamże drogi, która co najmniej ze spadkiem 15 cali na sążeń jest urządzoną, musi być pominięta, łagodniejsze zaś przejście góry, dzielącej Leśniki od Kurzan, wymaga kilku rozleglejszych wężownic, które bez opuszczenia teraźniejszej drogi w oddaleniu kilkudziesięciu sążni przed karczmą i bez zajęcia gruntów włościańskich żadną miarą urządzone być nie mogą.
5. Obszary dworskie w Danilczu i Putiatyńcach domagają się, aby droga wszedłszy na górę między Łopuszną a Cześnikami, zesłała na równinę koło rzeki Lipy i przez terytoria tych gmin prowadzoną była ku Rohatynowi. Przeciw temu żądaniu wystąpiły nie tylko Wydział powiatowy Rohatyński ale i gmina tegoż miasta. Wydział krajowy zaś zauważać

musi, iż droga tym kierunkiem prowadzona byłaby dłuższą, oddaliłaby się co najmniej o pół mili od kamieniołomów i wymagałaby na całej swej długości nie tylko wywłaszczenia gruntów, ale zarazem dość znacznych nasypów i wykopania długich rowów odpływowych.

Z powyższych powodów przemawia Wydział krajowy za projektem inżyniera.

IX. Droga Krasne-Busk-Mierówka.

C. k. Namiestnictwo zakomunikowało Wydziałowi krajowemu, że budowie tej drogi sprzeciwiają się względy strategiczne. Trasowanie było rozpoczęte, ograniczono się więc na trasie, ważnego nadzwyczaj dla okolicy dojazdu z Buska do Krasnego w długości 5 kilom. 100 m. czyli 2690 sążni.

X. Droga Zborowsko-Założecka.

Droga zaczyna się od przecięcia istniejącej drogi starej z szosą wybudowaną przez towarzystwo kolei żelaznej przed stacją Młynowce, przechodzi przez Kudobińce, Berymowce, Olejów, Trościance Wielkie i dochodzi do czerwonej karczmy pod Załościami.

Długość drogi równa się 23 kil. 500 metrów czyli 3 milom 380 sążniom.

Trasa drogi począwszy od stacji Młynowce aż do Olejowa idzie teraźniejszą drogą z małymi zmianami już to dla wyprostowania tejże już to dla obejścia przykrych spadków.

Rewizja sporządzonej pierwotnie niwelacji okazała, iż spadki zaprojektowanej przez inżyniera trasy z Olejowa ku Załościom znacznie złagodzone być mogą. Wydział krajowy zarządził przeto nowe wystudyowanie tej części.

Przedtem nie było żadnych reklamacyj, dopiero dnia 3. października r. b. wniósł Wydział powiatowy Brodzki reklamację, w której występując przeciw przyjętemu przez inżyniera końcowym punktem to jest przy stacji kolejowej w Młynowce i przy czerwonej karczmie pod Załościami żąda z jednej strony połączenia budować się mającej drogi z eraryalnym gościńcem w Zborowie, z drugiej zaś przedłużenia tej drogi do traktu powiatowego Brodzko-Tarnowskiego. Inżynier rewidujący trasę silnie popiera to żądanie.

XI. Droga Smykowiecko-Kopeczyńska.

W skutek propozycji inżyniera trasującego tę drogę Wydział krajowy przyjął trasę ze Smykowic na Chorostków do Suchostaw a nie bezpośrednio do Kopeczyniec. Trasa ta będąc krótszą i nie czyniąc uszczerbku Kopeczyńcom ułatwia zarazem komunikację Suchostaw z Chorostkowem.

Droga wychodząc z Smykowic przechodzi przez Borki wielkie, Chodaczków, Kołodziejówkę, Skałat, Zarubińce, Grzymałów, obok Kluwiniec, przez Chorostków do Suchostaw.

Długość drogi wynosi 60 kil. 117·9 m. = 7 mil 3699·58.

Na przestrzeni od Grzymałowa ku Kopeczyńcom były reklamacje przeciw projektowi inżyniera.

A) Wydział powiatowy Skalański jest przeciwny połączeniu Chorostkowa z eraryalną drogą w Suchostawie i żąda bezpośredniego połączenia Chorostkowa z Kopeczyńcami. Żądanie swe popiera Wydział powiatowy głównie tem, iż w skutek obranej trasy komunikacja między powiatem Zbaraskim a Husiatyńskim przedłużoną zostanie, przezco interesa handlowe tych dwóch powiatów ściśle ze sobą złączone, ucierpieć muszą.

B) Właściciel dóbr Kluwińce i gmina Kluwieniecka żądają zatrzymania dawnego duktu przez wieś Kluwińce prowadzącego.

ad A) Korzyści jakie przedstawia projekt inżyniera są następujące:

1. Zmniejszenie długości o $\frac{3}{4}$ mili i dogodniejsze warunki budowy — przezco się koszta budowy o 30.000 złr. niżą a dalsze utrzymanie zawsze mniejszych nakładów wymagać będzie;
2. droga łącząca Chorostków na Suchostaw z Kopeczyńcami jest około 80 sążni dłuższą od dzisiaj istniejącej drogi. Wobec tego znika główny zarzut czyniony zaprojektowanej trasie;
3. z drogi zapronowanej korzystać będą Suchostaw, Jabłonów i inne na zachód od drogi tarnopolskiej położone miejscowości, podczas kiedy dzisiejsza droga prawie wszystkie przyległe włości pomija.

ad B) Wydelegowany członek Wydziału krajowego przekonał się na miejscu, że droga krajowa w żaden sposób dzisiejszym traktem przez wieś Kluwińce iść nie może, ponieważ tenże prawie co 20 sążni się skręca i bardzo znaczne spadki posiada. Idąc tym kierunkiem powiększono by długość drogi przeszło o 1000 sążni, a koszta budowy w trójnasób i ściągnięto by na siebie słuszny zarzut, iż przy założeniu drogi interes publiczny widocznie ustąpił prywatnie.

XII. Droga Tarnopolsko - Zbaraska.

Droga ta prowadzi od Tarnopola przez Szlachcińce, Werniaki, Załucze do Zbaraża. Długość całkowita 21 kil. 100 metrów czyli 2 mile 3125·82 s.

A) Reklamacje z powiatu Tarnopolskiego.

1. Członkowie gminy Szlachcinieckiej proszą o zatrzymanie drogi dotychczas główną komunikację stanowiącej z przyczyny — że trasa przez inżyniera obrana — prowadząc drogą gminną koło wsi byłaby dla gminy uciążliwą i wymagałaby nietylko wywłaszczeń niektórych budynków, ale nadto zwiężenia obejść niedogodnych dla podróżujących.
2. Delegowani Wydziału powiatowego Tarnopolskiego nie zgadzają się z trasą inżyniera tylko przy wyjściu tejeż z Tarnopola. W reklamacyi swej uważają za odpowiedniejszy punkt wyjścia środek ulicy Nowo-Zbaraskiej, lub ulicy prowadzącej po przed dworzec kolei żelaznej aniżeli most ukośny na drodze Tarnopolsko-Brodzkiej położony

ad 1. Prowadzenie drogi starym gościńcem jest niemożliwem, kierunek ten bowiem wymagałby zwiększenia i tak już głębokich wykopów istniejących, które będąc prawie zawsze zimową porą śniegiem zawiane przerywają komunikacje a znaczniejsze pogłębienia dla osiągnięcia odpowiednich spadków zwiększyłyby jeszcze bardziej te niedogodności;

ad 2. Wydział krajowy zarządził wypracowanie projektu w myśl żądania Delegatów powiatowych musi jednak zauważać, iż obowiązek budowy tej części cięży właściwie na gminie miasta Tarnopola.

B) Reklamacje z powiatu Zbaraskiego.

Powiat Zbaraski był za zatrzymaniem kierunku starej drogi przez wieś Czernichowce albo poza lasy czernichowskie z ominięciem Szlachciniec.

Żądaniu temu nie można było zadość uczynić z następujących przyczyn:

- a) Zatrzymując starą drogę przedłużyła się trasa przynajmniej o 1000 sążni a długość ta musiałaby nawet być zwiększoną przez rozwinięcie przy wejściu i wyjściu ze wsi dla otrzymania łagodniejszych spadków.
- b) Koszta budowy byłyby nierównie znaczniejsze z przyczyny, że droga istniejąca wchodząc do wsi jest w wykopie 300 metrów długości i 3 m. 00 głębokości przy spadku 1 na 8, rozwinięcie przeto zwiększyłoby wykop, a z powodu zabudowań gospodarskich po obu stronach drogi wymagałoby znacznych wywłaszczeń.
4. Wychodząc z tego wąwozu a chcąc się dostać na drugą stronę wsi Czernichowiec przejść potrzeba przez groblę długości 150 metrów później wąwozem o spadku 1 na 9, w którym rozwinięcie jest niemożliwe.
5. W dalszym ciągu tejsze trasy przedstawiają się te same niedogodności przy wejściu do Zbaraża — z tą tylko różnicą, że stara droga nie przechodzi groblą stawową.
6. Nowy kierunek nie przedstawia żadnych z powyższych niedogodności jest krótszy i przechodzi tuż obok kamieniołomów — przeto tak budowa jak i konserwacja staje się o 50% tańszą.
7. Zarzucone w reklamacji łamanie się drogi wywołane są częścią górzystym położeniem częścią bagnistością gruntów.
8. Projektowana trasa drogi przechodzi przez liczniejsze miejscowości, — korzystać będą mogły z niej wsie Stachnikowa i Iwaszkowa.

XIII. Droga Borszczowsko-Husiatyńska.

Trasowanie tej drogi, przez Wysoki Sejm punktami Borszczów, Jezierzany, Kołędziany Krzyweńkie i Husiatyn oznaczonej, nie wywołało na przestrzeni od Borszczowa do Jezierzan żadnych remonstracyj — dopiero gdy chodziło o połączenie Jezierzan z pobliską drogą krajową Skalisko-Czortkowską, powstały w sąsiednich powiatach dwa wręcz przeciwne zdania. Mieszkańcy i delegat powiatu Borszczowskiego zażądali, aby dalsza droga prowadzoną była od granicy Jezierzan na Zalesie do Szańkowczyk, twierdząc stanowczo, iż droga na Kołędziany interesom powiatu wcale nie odpowiada. Gdy prócz tego inżynier trasujący, znaczne korzyści techniczne i finansowe żadanego kierunku wykazał, zarządził Wydział krajowy dalsze trasowanie w myśl prośby Wydziału Borszczowskiego. Powody tego postanowienia, wyłuszczy najdokładniej wydane w tej sprawie rozporządzenie, które brzmi jak następuje:

„Droga z Borszczowa na Jezierzany, Kołędziany ku Husiatynowi, aczkolwiek w uchwale „sejmowej jedną nomenklaturą objęta, musi być ze względu na swój cel uważana jako złączenie dwóch dróg, dążących do drogi krajowej Skala-Czortkowskiej — bezpośrednio połączenie bowiem „Husiatyna z Borszczowem wymagałoby nadania zupełnie odmiennego tej drodze kierunku. Jedna „połowa główną ma ważność dla mieszkańców powiatu Borszczowskiego, druga zaś dla powiatu „Husiatyńskiego. — Zważywszy więc, iż trasa przez inżyniera wytknięta z Borszczowa na Łanowce, „Jezierzany, Zalesie ku Szmańkowczykom, jak to liczne do Wydziału krajowego wniesione prośby „mieszkańców powiatu Borszczowskiego i sprawozdanie delegata tegoż powiatu świadczą najwięcej „jego interesom odpowiada, — zważywszy iż droga ta głównie przez mieszkańców od strony Borszczowa używana będzie, dla powiatu Husiatyńskiego, zaś drugorzędne ma tylko znaczenie — „zważywszy nareszcie, że budowa w mowie będącej drogi z pominięciem Zalesia wprost na Kołędziany nierównie więcej kosztów wymaga, uznał Wydział krajowy za stosowne przyjąć proponowaną „przez Borszczowski Wydział powiatowy wariantę Borszczów-Szmańkowczyki.“

Rozporządzenie to wywołało tak liczne remonstracye ze strony mieszkańców i delegatów powiatu Husiatyńskiego, iż Wydział krajowy uznał potrzebę wysłania referenta drogowego na miejsce dla zbadania stanu rzeczy. Według otrzymanego sprawozdania zachodzi w tej sprawie kwestya, w którym z trzech punktów ma być połączoną droga z Jezierzan budować się mająca, z drogą Skalsko-Zaleszczycką to jest w Szmańkowczykach, Kołędzianach lub też w Dawidkowcach?

Za wyjściem ze Szmańkowczyk przemawiają prośby, najwięcej w tej drodze interesowanego powiatu Borszczowskiego, obliczenia inżyniera, według których koszt budowy w tym kierunku najmniejsze wypadną, głównie zaś ta ważna okoliczność, iż po ukończeniu zezwolonej budowy żelaznej kolei, ku Husiatynowi wiodącej, powiat Borszczowski drogą tą w najkrótszej linii połączony będzie z dworcem tejże kolei w Czortkowie.

Za połączeniem w Dawidkowcach przemawia jedynie to, iż droga tamtędy wiodąca połączyłaby nieprzerwaną i najkrótszą trasą Borszczów z Husiatynem, co by może interesom zaopatrzonego koleją powiatu Husiatyńskiego, bynajmniej zaś interesom handlowym powiatu Borszczowskiego odpowiadać mogło. Kierunek na Kołędziany ma najpierw to za sobą, że jest położony po środku między powyższkazanemi, przezco korzyści i niedogodności obu tych kierunków na powiat Borszczowski i Husiatyński równo się rozdziela. Prócz tego zauważać wypada, iż najgłówniejszemi punktami handlowemi tamtejszej okolicy są miasteczka Husiatyn, Chorostków, Kopeczyńce, Probuźna, Czortków, Jezierzany, Borszczów, a dalej Korolówka, Tłuste itd., i że wkrótce tamże budowaną będzie kolej, łącząca kolej Czerniowiecką z Husiatynem, która bez wątpienia swe stacje w Czortkowie i w Kopeczyńcach założy. Połączy jak największą ilość wyżej wspomnianych punktów handlowych najkrótszą linią między sobą, jako też ze stacyami przyszłej kolei jest zatem właściwym zadaniem budować się mającej drogi krajowej. Temu postulatowi zaś odpowiadałaby najwięcej droga, któraby idąc z Jezierzan na Kołędziany obok Probuźny prowadzoną była do eraryalnego gościńca i przyszłej stacji kolejowej w Kopeczyńcach. Droga ta stanowiłaby prócz tego część tego wielkiego, prawdziwą cechę drogi krajowej mającego szlaku handlowego, który idąc od Smykowiec na Grzymałów, Chorostków, Kopeczyńce, Jezierzany, Borszczów, Krzywce, Mielnicę i Okopy do granic Bukowiny i Besarabii, przecinałby w kierunku prostopadłym wszystkie inne po największej części od zachodu na wschód wiodące komunikacye, tak koleje jakoteż gościńce bite i odpowiadałaby, na co się zresztą delegaci powiatu Borszczowskiego i Husiatyńskiego zgodzili, potrzebom i życzeniom obu w sporze zostających powiatów.

Nie ulega wątpiwości, iż w takim razie droga z Dawidkowiec — do Husiatyna zaniechaną być powinna, co by się jednak bez wszelkiego uszczerbku tem łatwiej stać mogło, że droga

ta żadnych handlowych punktów między sobą nie łączy i według uznania delegatów cechy drogi krajowej nie posiada.

Wydział krajowy przedstawia tę sprawę sporną Wysokiemu Sejmowi do rozstrzygnięcia, reasumując w krótkości, iż trasa Jezierzany-Dawidkowce Husiatyn jest najkrótszym połączeniem Borszczowa z Husiatynem,

Trasa Jezierzany-Szmańkowczyki najwięcej odpowiada interesom powiatu Borszczowskiego, — nareszcie

Trasa Jezierzany-Kołodziany-Kopeczyńce interes obu powiatów z interesem ogólnym zespala.

W razie przyjęcia jednej z pierwszych dwóch tras wypada w myśl przeszłorocznej uchwały sejmowej połączyć także Husiatyn ze Skalsko-Czortkowską drogą, co by albo od Kołodzian na Zwalikąt, Czarnokońce itd. albo od Dawidkowiec na Czarnokońce itd. nastąpić mogło. Przeciwnemu duktowi przemawia głównie wielki nakład, jakoby fundusz krajowy z powodu pagórkowatego terenu między Kołodzianami a Czarnokońcami, jakoteż z powodu konieczności budowania nowego mostu ponosić musiał, wobec którego mała różnica w oddaleniu Husiatyna od Jezierzan i Borszczowa, żadnego nie może mieć znaczenia.

Skreśliwszy szczegółowe stosunki, mogące wpłynąć na oznaczenie kierunku zaprojektowanych dróg, przechodźmy do oceny ważniejszej nierównie strony projektu, to jest: do oceny kosztów budowy. Obliczone na podstawie przeciętnych cen robotnika i materiałów przedstawia je Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi w załączonym % sumarycznym kosztorysie. Porównanie pojedynczych pozycji, umieszczonych w ostatniej kolumnie a wykazujących przeciętnie koszt budowy jednej mili dla każdej drogi z osobna, przekonywa, co się zresztą już naprzód przewidzieć dało, iż najwyższymi są koszty budowy w tych częściach kraju, które pozbawione prawie zupełnie przydatnego materiału kamiennego, takowym z dalszych stron zaopatrzone być muszą. Do tych należą północna część Żółkiewskiego i Złoczowskiego, niegdyś obwodu, niemniej okolica od Rzeszowa ku Wiśle.

Budowa dróg zaprojektowanych na pierwszej przestrzeni, w długości 18 mil, mianowicie z Lubiczy do Sokala, z Krystynopola do Dołhobyczowa nareszcie z Kamionki do Stojanowa kosztowałyby co najmniej 2,868.000 złr. — konserwacja zaś wymagać będzie, przyjmując zużycie materiału kamiennego w $\frac{1}{10}$ a budowli sztucznych w $\frac{1}{15}$ części rocznego wydatku 268.600 złr. Doliczywszy do tej ostatniej 5 procentowe odsetki od kapitału zakładowego w ilości 143.400 złr. i kosztu administracyjnego w kwocie 15.000 złr. okaże się iż nakład roczny dla wyżej wspomnianych dróg dosięgnie sumy 427.000 złr. a więc takiej, jaka dotychczasowymi budżetami na utrzymanie 165 mil dróg krajowych nigdy przeznaczoną nie była — nakład zatem na jedną milę wyniesie 23.700 złr

Wobec takiego stanu rzeczy a niezaprzeczonej przecież konieczności, nadania tej produkcyjnej okolicy chociaż jednej głównej jej stosunkom handlowym najwięcej odpowiedniej komunikacji nasuwa się najpierw pytanie: czyliby zaprojektowane tamże gościńce bite nie mogły i nie powinny być zastąpione drogami żelaznymi wąsko-kolejowymi, czyli tak zwanymi kolejami wicynalnemi. Chcąc na to pytanie odpowiedzieć musimy choć w przybliżeniu wykazać koszt budowy tego rodzaju kolei. Przyjmując jako warunki główne:

Szerokość kolei 30 cali.

Spadki i wniesienia największe $\frac{2}{100}$.

Promienie najmniejsze 25 sążni

Ciężar lokomotywy pełnej 215 cetnarów.

Prędkość największa 2 mile na godzinę.

Waga jednej stopy bieżącej szyny Vignoléa 10 funtów wiedeńskich.

Największa ilość wagonów w pociągu 20.

Obliczają się koszta budowy jednej mili jak następuje:

Studia	1500	złr.
Wywłaszczenie gruntu 4 s \times 4000 s = 16.000 = 10 morgów po 250 złr.	2500	„
Wykopy, nasypy i darnowania	40.000	„
Mosty, przepusty i przejścia popoziome	20.000	„
Sztachety i poręcze	8000	„
Szyny po 12 złr. cetnar	57.600	„
Łączniki szyn 5333 sztuk po 0 złr. 50	2666	„
Szuby do łączników 10.666 sztuk po 0 złr. 10	1066	„
Gwoździe do przymocowania szyn 53.332 po 0 złr. 08	4266	„
Progi 13,333 sztuk po 1 złr.	13.333	„
Zwir (balast) 1000 sążni sześciennych po 20 złr.	20.000	„
Ułożenie progów i szyn	5000	„
Budynki i rozszerzenie drogi dla wymijania pociągów	5500	„
Przyrządy specjalne	2000	„
Kierownictwo, nadzór i wydatki nieprzewidziane	16.569	„
	<hr/>	
Razem	200.000	złr.

Koszta materiału ruchomego dla linii od 15 do 18 mil długiej.

6 lokomotyw po 15.000	90.000
12 wagonów osobowych po 3000	36.000
72 wagonów towarowych po 2500	180.000
	<hr/>
Razem	306.000 złr.

czyli na jedną milę około 17.000 złr.

Założenie więc i urządzenie jednej mili kolei wycynalnej kosztowałoby najwyżej do 220.000 złr. a do tego przypuszczenia upoważnia nas doświadczenie czynione w innych prowincjach monarchii, gdzie te koleje pod nierównie trudniejszymi warunkami budowano.

Gdyby budowa tych kolei wykonaną być miała kosztem kraju, dług na ten cel zaciągnięty oprocentowany nawet na 7 od sta mógłby być w przeciągu 30 lat spłacony za każdą milę kwotą 18.000 złr. a więc mniejszą o 5700 złr. od wydatku wymaganego rok rocznie na utrzymanie jednej mili bitego gościńca. Gdyby zaś budowę i eksploatację tej kolei oddano przedsiębiorstwu akcyjnemu za gwarancją 5procentowego dochodu wystarczyłaby powyż obliczona kwota kosztów rocznego utrzymania jednej mili drogi na zabezpieczenie kapitału akcyjnego w wysokości 474.000 złr. dla takiej samej przestrzeni kolei wycynalnej.

Jeżeli wreszcie porównamy znaczny dochód kolei z małoznaczącym dochodem myt drogowych, jeżeli zważymy, iż dochód tak przydatnej kolei prawdopodobnie i odsetki i kwotę amortyzacyjną kapitału nakładowego pokryje, przyznać należy, iż zastąpienie wyż wspomnianych dróg kolejami już ze względów czysto finansowych się zaleca.

Obok tego nie można pomijać innych ważniejszych korzyści, które stąd nietylko dla te-rozległej przestrzeni ale zarazem dla kraju wyniknąć muszą.

Wyobraźmy sobie kolej, któraby wychodząc z Jarosławia lub z innego pobliskiego punktu kolei Karola Ludwika przecinała powiat Jarosławski, Cieszanowski, Rawski, Sokalski, łączyła kolej tę z ziemią Hrubieszowską, czyż można wątpić, iżby ta droga żelazna, umożliwiając producentom doraźną dostawę większych ładunków na targowice europejskie, nie absorbowwała całego ruchu handlowego tych żywych okolic, iżby nie ożywiła wzmagającego się tamże coraz silniej przemysłu, iżby wreszcie dostarczając z dalszych stron materiału budowlanego nie umożliwiła budowy innych niezbędnych komunikacyj.

Połączenie rzeczonych powiatów z koleją, ku której cały ruch handlowy jest skierowany, byłoby nietylko żywotnym ich interesem, lecz interesem kraju — a ponieważ, jakto już przedtem wykazano, gościniec bity tym łącznikiem być nie może, przeto nie waha się Wydział krajowy wyznać, iż do budowy takiej kolei co rychlej przystąpić wypada.

Równie prawie kosztowną jest droga zaprojektowana z Rzeszowa na Sokółów, Nisko ku Nadbrzeziu. Budowa jednej mili wymaga wydatku 112.420 złr., a roczny nakład wraz z konserwacją, obliczony w sposób powyż zastosowany wynosić będzie na milę rocznie do 17.000 złr. A więc i ta komunikacja należy do rzędu tych, które żelaznemi kolejami zastąpione być winne. Gdy atoli sprawa budowy kolei wicynalnych, występując po raz pierwszy, z należytą dokładnością dotąd zbadaną być nie mogła, przeto oględność nakazuje, ograniczyć się z początkiem na budowę jednej tylko kolei, a więc tej, która najlepszą daje gwarancję, iż dochodami swemi zdoła pokryć koszt założenia. Uznając jako taką, komunikację od Jarosławia ku Sokalowi, Wydział krajowy jest zdania, iż budowa drogi z Rzeszowa ku Nadbrzeziu na teraz wstrzymaną być winna.

Również widzi się Wydział krajowy spowodowany zaproponować pominięcie budowy drogi z Krasnego, która nie mogąc ze względów strategicznych być budowaną w dalszym ciągu ku Mirowce straciła cechę drogi krajowej i stała się tylko drogą dojazdową do kolei.

Niezaprzeczamy bynajmniej ważności takim dojazdom — przyznać wszelako trzeba, iż przy ich budowie interes osób prywatnych przeważa, że zatem ci interesowani, nie wykluczając kolei odnośnych, słusznie do odpowiedniej konkurencji pociągnięci być powinni. Według zdania Wydziału krajowego jest sprawa budowy dróg dojazdowych do kolei, odrębnym przedmiotem uregulowania naszych komunikacyj krajowych a zadaniem Wydziału krajowego będzie, przedłożyć Wysokiemu Sejmowi na najbliższej sesji nietylko techniczne nad nimi studia, nietylko zasady, na podstawie których ta piękna sprawa załatwioną być winna, ale zarazem specjalne wnioski co do utworzenia konkurencji pojedynczych stron, które do współdziałania przy budowie każdej poszczególnej drogi dojazdowej pociągnięte być mają.

Po drogach, których budowa i utrzymanie dla braku materiału kamiennego największych kosztów wymaga, następują w drugim rzędzie drogi, których założenie z powodu trudnego terenu połączone jest ze znacznymi robotami ziemnymi i budowlami sztucznymi. Do tych należą część drogi Zatorsko-Suskiej z Wadowic do Zatora i droga z Szklar na Przeworsk, Sieniawę do Tarnogrodu.

Wydział krajowy jest zdania, iż budowa drogi Zatorsko-Suskiej w całości, budowa zaś drogi Szklarsko-Tarnogrodzkiej w części od Przeworska do Tarnogrodu na czas późniejszy odłożoną być powinna.

Część drogi Wadowicko-Suskiej jest już drogą powiatową i może przy użyciu środków ustawą drogową wskazanych, w przydatnym dla ruchu handlowego stanie, nadal z łatwością być utrzymaną — drugiej jej części zaś w długości 1 m. 3430 s, nie można uznać za tak dalece ważną, aby kraj na jej budowę i utrzymanie rok rocznie przeszło 15.000 złr. wydawał — a to tem mniej, że jak wiadomo, w okolicy tamtejszej ma być budowaną kolej żelazna, której kierunek dotąd nie

jest wytknięty, a która wszelako nie pozostanie bez wpływu na oznaczenie kierunku proponowanej drogi krajowej.

Budowa części drogi Szklarsko-Tarnogrodzkiej od Przeworska do Tarnogrodu winna być również na teraz zaniechana. Za tym wnioskiem przemawia, nie tylko nieproporcjonalna do użytku kosztowność jej budowy i utrzymania, ale zarazem jej równoległy bieg w oddaleniu kilku mil od drogi Jarosławsko-Cieszanowskiej, wreszcie i ta okoliczność, iż zaprojektowana przez Wydział krajowy kolej wycinalna Bełzko-Sokalska, z powodu za nadto wielkich trudności, jakie się przy jej połączeniu z dworcem Jarosławskim okazują prawdopodobnie od Przeworska wychodzić będzie.

Wydział krajowy jest dalej zdania, iż prócz wyżej wspomnianych dróg, zaniechana być winna na teraz także droga zaprojektowana z Rohatyna do Chodorowa, aczkolwiek budowa jej nie-równie mniejszych kosztów wymaga.

Rohatyn połączony jest z koleją Czerniowiecką drogą eraryalną, $2\frac{1}{2}$ mili długą, wiodącą do Bursztyna, podczas kiedy zaprojektowana droga z Rohatyna do Chodorowa $3\frac{1}{4}$ mili wynosić będzie. Wydział krajowy nie miałby nic do zarzucenia budowie rzeczonyj drogi, gdyby wykonana być mogła zwykłymi zasobami funduszu krajowego musi jej jednak zaprzeczyć takiej ważności, aby kraj na jej odbudowanie zaciągał pożyczkę.

§. 11. ust. drog. postanawia, iż przy uznaniu drogi za drogę krajową w każdym pojedynczym wypadku oznaczonem będzie ustawą krajową, w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów budowy. Wydział krajowy jest zdania, iż to postanowienie zastosowanem być winno przy uznaniu dróg zaprojektowanych i wnosi, aby powiaty, zyskujące nowe, kosztem funduszu krajowego budowane gościńce, obowiązane były opłacić należności za grunta czy to na zawsze pod drogę zajęte czy też w czasie budowy używane. Zważywszy znaczne korzyści, jakie powiaty te z budowy przechodzących przez ich terytoryum dróg krajowych bezpośrednio zyskują — zważywszy, iż korzyści te opłacają inne a nawet takie powiaty, które dróg krajowych wcale nie posiadają, Wydział krajowy mniema, iż warunek ten zasadom słuszności zupełnie odpowiada.

W razie uwzględuienia wniosków przez Wydział krajowy powyżej wyłuszczonych pozostałoby 37 mil 3850^o dróg krajowych do wybudowania, których koszta w całości 2.386.700 zł. a zatem na milę w przecięciu 62870 złr. wynoszą.

W projekcie budować się mających dróg pominąć nie można także tych dróg, które uznane dawniej za drogi krajowe, ukończenia swego wyczekując, już z tego powodu niejako na pierwszeństwo zasługują.

Drogami temi są drogi: z Borszczowa do Krzywca, z Tarnobrzegu do Nadbrzezia, z Mostów do Krystynopola, z Halicza do Monasterzysk i z Zakluczyna do Tarnowa.

O budowie drogi Halicko-Monasterzyskiej nie może być tak długo mowy, dopóki trasa kolei, łączącej kolej Czerniowiecką z Husiatynem, nie będzie ostatecznie ustalona, łatwo bowiem stać się może, iż droga ta natenczas wszelką swą ważność utraci.

Droga z Tarnobrzegu do Nadbrzezia nie może być teraz budowaną — musi ona bowiem łączyć się z jedną ze stacji kolei, która według zapadłej w Radzie państwa uchwały od Tarnowa do Sandomierza poprowadzoną będzie, a której trasa dotąd nie jest oznaczoną. Przedłużając drogę z Mostów ku Krystynopolowi wchodzimy w teren, pozbawiony zupełnie materiału kamiennego, przezco koszta budowy tej drogi nadzwyczaj się pomnażają. Zachodzi więc pytanie, czyby ze względu na budować się mającą kolej wycinalną nie było odpowiedniej poprowadzić drogę krajową do najbliższego punktu tej kolei to jest do Bełza.

Droga Tarnowsko-Sądecka po wykończeniu rozpoczętej budowy części z Paleśnicy do Zakluczyna wejdzie w bity gościniec militaryjny, który się z jednej strony bezpośrednio z koleją Tarnowsko-Leluchowską a za pośrednictwem powiatowej drogi Gromnicko-Tarnowskiej z Tarnowem z drugiej strony zaś z drogą krajową do Słotwiny wiodącą, połączy. Droga więc, którą jako dalszy ciąg drogi Tarnowsko-Sądeckiej z Zakluczyna do gościńca eraryjalnego o pół mili przed Tarnowem prowadzoną być miała — taką bowiem trasę wykazały przedsięwzięte studia techniczne — szła by ledwo w dwumilowym oddaleniu równoległe z drogą Brzesko-Sądecką i Gromnicko-Tarnowską, z czego wynika, iż takowa więcej prywatnym niż krajowym interesem odpowiada. Wydział krajowy uważa zatem, iż budowa tego dalszego ciągu na teraz odroczoną być winna.

W załączeniu przedkładamy wykaz kosztów nieukończonej budowy tych za krajowe uznanych dróg, które rzeczywiście mają cechę ogólnego interesu. Koszta te wynoszące razem około 303.700 złr. obliczone są na podstawie wypracowanych projektów wyjąwszy wystudytowanej przestrzeni z Parhacza do Krystynopola, dla której cyfry przy pojedynczych pozycjach w przybliżeniu dodano.

Ponieważ Wydział krajowy w myśl polecenia Wysokiego Sejmu projekt pokrycia wykazanych na budowę potrzeb w osobnym sprawozdaniu przedkłada — przeto stawia tutaj następujące z powyższego wywodu bezpośrednio wynikające wnioski:

I. Wysoki Sejm zechce uchwalić projekt następującej ustawy:

Ustawa

z dnia

w sprawie uznania niektórych dróg za krajowe.

Zgodnie z Sejmem Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim rozporządzam co następuje:

§. 1.

Drogi wiodące

1 z Tarnowa do Szczucina

2 ze Szklar do Przeworska

3 ze Lwowa do Kamionki Strumiłowej

4 z Rohatyna do Brzeżan

5 ze Zborowa do Załoziec

6 z Tarnopola do Zbaraża

7 ze Smykowiec na Grzymałów, Chorostków do Kopeczyniec

8 z Borszczowa do Husiatyna

uznaje się za drogi krajowe.

§. 2.

Powiaty, przez których terytoryum drogi te przechodzić będą, obowiązane są opłacać wszelkie wynagrodzenia za grunta czy to stale pod drogę zajęte, czy też na cele budowy czasowo używane.

II. Wysoki Sejm raczy powziąć następującą uchwałę:

Sejm poleca swemu Wydziałowi, aby

- po 1. poczynił wszelkie przygotowawcze kroki celem uzyskania od Wysokiego Rządu koncesyi na budowę drogi żelaznej wąsko kolejowej, wiodącej od jednego koła Jarosławia położonego punktu kolei Karola Ludwika ku Beżowii, Sokalowi i ku granicy Królestwa.
- po 2. aby postarał się o zawiązanie Towarzystwa akcyjnego, któreby się budowy i eksploatacy tejże kolei podjęło
- po 3. aby o wyniku swych czynności zdał Sejmowi szczegółową sprawę na najbliższem posiedzeniu.

Lwów dnia 6. listopada 1872.

Marszałek krajowy :
Leon ks. Sapieha m. p.

Sprawozdawca :
Piotr Gross,
Członek Wydziału krajowego.

Koszta budowy dróg uznanych za nagłe.

	Nazwa drogi	Długość		Wywłaszczenie	Roboty ziemne	Piasek szuter	Roboty sztuczne	Admini- stracja i służba technicz.	Koszta budowy		
		w kilo- metr.	w milach sążniach						Całko- wite	jednego kilome- tra	jednej mili
1	a) Sucha-Wadowice	21. ₄	2m ₃ .300	—	—	—	—	—	140.000	6.540	49.580
	b) Wadowiec-Zator	14. ₁	1m ₃ .430	7.216	62.288	39.217	63.136	5.080	176.957	12.550	95.120
2	Tarnów-Szczucin	37. ₇	4m ₃ .870	1.716	30 260	331.345	19.315	13.570	396.206	10.510	79.770
3	Rzeszów-Nadbrzezie	93. ₉	12m ₁ .490	24.677	129.086	1,141.775	61.486	33.800	1,390.824	14.810	112.420
4	a) Dynów-Przeworsk	37. ₇	4m ₃ .870	19.780	97.102	163.515	42.108	13.570	336.075	8.910	67.660
	b) Przeworsk-Tarno- gród	33. ₈	4— ₁ .810	9.087	34.752	458,071	13.524	12.170	527.604	15.610	118.560
5	Lubycza-Sokal	62. ₄	8— ₈ 80	29,430	111.871	793.576	30.040	22.460	987.377	15.820	120.070
6	Krystynopol-Dołho- byczów	28. ₇	3— ₃ .120	10.656	43.284	692.252	14.881	10.330	771.403	26.880	204.000
7	a) Lwów-Kamionka- Strumiłowa	41. ₁	5— ₁ .660	22.249	100.992	273.175	21.811	14.800	433.027	10.540	79.970
	b) Kamionka-Strumiłowa Stojanów	44. ₃	5— ₃ .340	20.350	63.284	994.123	15.452	15.940	1,109.146	25.040	189.800
8	a) Chodorów-Roha- tyn	24. ₇	3— ₁ .000	3.144	53.497	92.321	16.533	8.900	174.395	7.060	53 510
	b) Rohatyn-Brzeżany	32. ₀	4— ₈ 80	13.290	60.117	98.947	25.755	11.510	209.619	6.580	49.880
9	Krasne - Busk	5. ₁	0m ₂ .690	768	5.555	57 200	2.409	1.840	67.772	13.290	100.780
10	Zborów - Załósce	23. ₅	3— ₃ 80	4.900	60,056	123.860	11.776	8.460	209.032	8.900	67.550
11	Tarnopol-Zbaraż	21. ₁	2— ₃ .120	11.753	71.558	80.083	28.323	7.600	199.317	9.450	71.730
12	a) Smykowce-Grzyma- łów	34. ₈	4— ₂ .340	600	53.533	132.912	30.751	12.530	230.326	6.620	50.180
	b) Grzymałów-Kope- czyńce	25. ₄	3— ₁ .390	3.717	36.989	95.430	16.918	9.140	162.194	6.390	48.440
13	Borszczow-Szmańkow- czyki	24. ₃	3— ₈ 10	1.016	45.267	83.592	15.524	8,750	154.149	6.340	48.120
14	Dawidkowce-Husiatyn	10. ₅	1— ₁ .530	371	10.683	37.534	4.375	3.780	56.743	5.400	40.990
	Summa poz.: 2, 4 a 7a 8a 10, 11, 12, 13, 14,	288. ₁	37— ₃ .550	—	—	—	—	—	2,386.708	8.284	62.870
	Summa poz.: 1, 3 4 b 5, 6, 7 b 8 a 9	328. ₄	435— ₁ .060	—	—	—	—	—	5,345.478	16.277	123.550
	Summa ogólna	616. ₅	81— ₉ 10	—	—	—	—	—	7,732.186	12.540	95.190

Wykaz kosztów nieukończonej dotąd budowy dróg za krajowe uznanych.

Droga Żółkiew-Krystynopol długości 9.081 s. b.

a)	Roboty ziemne	14.899	+	7.917
b)	Mosty	7.945	+	6.981
c)	Kamień, dowóz z kamieniołomu Pietraszówka średniej odległości 18.000 s. b.	98.507	+	66.632
	obliczono według formuły $\frac{84 + 2(18.000 + 1.000 \frac{18}{60})}{12 + 10} \cdot 1.000$	16.47		
d)	potłuczenie, wydobycie i rozsypanie	10.287	+	5.462
	Razem	131.638	+	85.992
				217.630

Droga z Krzyweza do Borszczowa.

a)	Roboty ziemne	19.401
b)	Mosty i mury	19.642
c)	Kamień z wydobyciem, potłuczeniem i rozsypaniem przy dowozie 3000 przyzm. średniej odległości 2300 s. b., 1000 przyzm. średniej odległ. 1300 sąż. b. i 4283 przyzm. średn. odl. 2600 s, b.	44.740
	Razem	83.783

