

Alecsat LXVI

Sprawozdanie

Komisji drogowej o przedłożeniu Wydziału krajowego a) projektu dróg, których budowa za nagłą uznana została i b) o wnioskach Wydziału krajowego wykonania tejże budowy się tyczących.

Wysoki Sejmie!

Podczas przeszłorocznej Sesijsi uznał Wysoki Sejm w skutek wniosku Wydziału krajowego i odnośnego sprawozdania komisji drogowej uchwałami z dnia 14. i 16. Października 1871. czternaście dróg krajowych za takie, które przed wszystkim innemi mają być budowane.

W tym celu polecił wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu :

1. aby jak najspieszniej wypracował projekta, plany i kosztorysy tych dróg, tudzież, by przedsięwziął potrzebne kroki do uzyskania wymaganego ustawą do zakładania nowych dróg krajowych przyzwolenia władz politycznych i wojskowych ;

2. aby zbadał kwestye budowania dróg żelaznych tak zwanych wicynalnych w okolicach w których materyał dla dróg murowanych staje się zbyt kosztownym ;

3. aby na podstawie kosztorysów przeprowadził rokowania celem zaciągnięcia pożyczki krajowej w kwocie czterech milionów, a wyniki tych rokowań Sejmowi na najbliższej Sesijsi do zatwierdzenia przedłożył.

Z poleconych mu czynności wywiązał się Wydział krajowy w sposób ze wszech miar uznania godny.

Instrukcyja trasującym inżynierom z biura technicznego Wydziału krajowego przed rozpoczęciem robót wydana — odznacza się szczególnie co do bliższego określenia kierunku dróg w każdym ustępie dążnością, by drogi przy zachowaniu koniecznych wymogów dróg krajowych, jak najmniejszym kosztem zbudowane być mogły, a raporta peryodyczne przez inżynierów składane, a przez przełożone im organa ściśle badane, niemniej akta, tyczące się tych dróg świadczą, że dążeniem inżynierów było, w każdym względzie zastosować się do instrukcyi otrzymanej. Co do zezwolenia do budowy nowych dróg u władz politycznych i wojskowych — takowego w dwóch odmówiono wypadkach, mianowicie: przy drodze z Mierówki do Krasnego, gdzie nie dozwolono ze względów strate-

gicznych prowadzić drogi prawym brzegiem Bugu i przy drodze Lubycza — Uhnów — Bełz — Sokal, gdzie z tych samych względów nie dozwolono prowadzić drogi prawym brzegiem Sołokii.

Na wezwanie wysokiego Sejmu, by c. k. Rząd budowę drogi ze Zboisk do Stojanowa — z Tarnowa do Szczucina — z Krystynopola do Dołhobyczowa i z Nadbrzezia do Rzeszowa kosztem skarbu Państwa w drodze właściwej wyjednał, otrzymano odpowiedź odmowną z powodu, że Pan Minister spraw wewnętrznych, ani wobec Najjaśniejszego Pana, ani wobec Rady Państwa za budowaniem rzeczonych dróg z funduszków państwowych przemawiaćby nie mógł.

Komisya drogowa z ubolewaniem konstatuje takie zapoznanie interesów krajowych i państwowych ze strony c. k. Rządu i rezolucyę w tym względzie wysokiemu Sejmowi do uchwały przedkłada.

Przystępując do zbadania pojedynczych tras przez Wydział krajowy proponowanych, komisya drogowa w celu przedłożenia wys. Sejmowi odnośnych projektów do uchwał, trzymała się ile możliwości granic uchwałami wysokiego Sejmu z 14. i 16. października 1871. określonych mianowicie: A. wskazanych uchwaloną kwotą czteromilionowej pożyczki na budowę dróg zaciągnąć się mającej, B. poszczególnionemi za nagłe uznaniami drogami.

ad A. W czasie tegorocznej Sesijsy sejmowej przedstawił Wydział krajowy potrzebę rekonstrukcyi dróg krajowych i zażądał na ten cel sumy 1,473.434 zł. — Komisya drogowa, której wysoki Sejm zbadanie tego wniosku polecił, przedłożyła osobne sprawozdanie w tym względzie, w którym wchodząc w słuszne powody i umotywowaną potrzebę wysokiego Sejmu o powzięcie dotyczącej uchwały uprasza.

A że według sprawozdania i wniosku Wydziału krajowego rekonstrukcyja ta uskutecznić się ma ze sumy 4.500.000 złr. nominalnej, a w przybliżeniu 3.900.000 zł. rzeczywistej wartości wynoszącej, od sumy więc tej żadaną na rekonstrukcyę kwotę 1,473.434 zł. odtrącić wypada — pozostaje zatem na budowę nowych dróg 2,426.566 złr. i to jest owa kwota, w obrębie której komisya drogowa budowę nowych dróg proponować może.

Wzgląd na możliwe zaoszczędzenie przy budowie nowych dróg, w przybliżeniu 10% a zatem 240.000 wynosić mogące, na tę okoliczność, że najkrótsze i najkosztowniejsze drogi wycynalnemi kolejami zastąpione być mogą, i ze względu na nadzwyczajną drogość materiału kamiennego zastąpione być muszą, których budowa osobnej operacyi finansowej wymagać będzie, względ na możliwe zmniejszenie kosztów rekonstrukcyi, przy której zastosowanie scislej potrzeby Wydziałowi krajowemu szczególnie się poleca, a które według 10% przypuszczenia także 14 0000 zł. wynieść może, wreszcie względ na osobną pożyczkę głodową w sumie 1,500.000 zł. której peryodyczne wpłaty może spowodują wysoki Sejm do uchwały użycia jej na budowę dróg nowych, to wszystko powodowało komisję drogową nie przedkładać wysokiemu Sejmowi wniosku o zwiększenie zaciągnąć się mającej pożyczki na teraz — zostawiając Wydziałowi krajowemu inicjatywę, by w swoim czasie, gdyby tego bądź dla budowania lub subwencyi kolei wycynalnych, bądź dla budowy dróg nowych potrzeba się okazała, odpowiednie wnioski wysokiemu Sejmowi przedłożył.

Lecz i ta do dyspozycyi pozostała suma nie wystarczy na pobudowanie tylu dróg ileby się według zeszłorocznych przypuszczeń spodziewać można, dla tego komisya drogowa uchwalone w zeszłym roku drogi Chodorów — Brzeżany i Dynów — Tarnogród do granic koniecznej potrzeby skrócić była zniewolona.

Ze sprawozdania Wydziału krajowego raczy się wysoki Sejm przekonać, że preliminowana na pobudowanie wszystkich 14. dróg kwota czterech milionów prawie o połowę jest niższą, jakby przez Wydział krajowy wykazana potrzeb tego wymagała; średnica bowiem mili drogi w ze-

szłorocznem sprawozdaniu służąca za podstawę do obliczenia potrzebnej kwoty wynosiła 56.000 zł. średnica kosztów mili przez Wydział krajowy wykazana wynosi 95.190 zł.

Przyczynę tej sprzeczności upatruje komisya drogowa w tem, że średnicę z roku zeszłego wyprowadzono z kosztów dróg dotychczas przez władze rządowe budowanych, szczególnie w okolicach, gdzie kamień blisko i obficie się znajduje, a koszta budowy dlatego nie były wielkie. — Wydział krajowy zaś przystępuje do budowy dróg w warunkach po największej części wręcz przeciwnych.

Dalej raptowne podwyższenie cen wszystkich produktów osobliwie robót ręcznych w ostatnich latach; wreszcie system budowania dróg przez oddawanie w przedsiębiorstwo, powiększa znacznie koszta.

O ile preliminowane koszta od rzeczywistych się zmniejszą, komisya drogowa nie jest w możności ściśle określić, jest jednakże tego przekonania, że koszta te znacznie zmniejszyć się mogą. Aby jednakże ten cel osiągnąć potrzeba ograniczyć wykonanie robót do najściślej potrzebnej, unikać wszelkich kosztownych budowli, nasypów, drogiągów i t. p. oznaczyć spadki i szerokość drogi do koniecznego maximum, słowem uwzględnić wszystkie nawet najdrobniejsze szczegóły, któreby drogę czyniły mniej kosztowną.

Jednym z najważniejszych czynników w tym względzie jest: komu się budowa drogi porucza. Nie podlega wątpliwości, a stwierdza to doświadczenie, jak przy drodze Weldzirskiej i Tarnów-Niedzieckiej, że najtańszy sposób jest budowanie własnym zarządem. Lecz potrzeba do tego ludzi z rzeczą obznajomionych a przy prawym charakterze chętnych i gorliwych do zajęcia się taką pracą. Trudność znalezienia takich osobistości przy absorbowaniu ich ciąglem do innych czynności autonomicznych i obywatelskich — jest niewątpliwą; jednakże gdziekolwiek się sposobność nastreczy, że się znajdują ludzie chcący poświęcić swój czas i trud zaoszczędzeniu grosza krajowego, a pośrednio i własnego, skwapliwie niech Wydział krajowy z tego środka korzysta, zachęcając takich udziałem pewnego procentu z kwoty zaoszczędzonej.

Gdzie się to osiągnąć nie da, postarać się trzeba przy wypuszczeniu budowy w drodze przedsiębiorstwa o wzniecenie najsilniejszej konkurencji.

Wreszcie może Wydział krajowy wedle okoliczności użyć obydwóch sposobów przez ich połączenie.

W uchwale z dnia 16. października 1871. polecił wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu, aby kwestye kolei wicyalnych zbadał, i swe sprawozdanie w tym względzie przedłożył.

Wydział krajowy w swem sprawozdaniu obszernie i wyczerpująco tę rzecz przedstawił, a wynik porównania kosztów budowy drogi bitej z kosztami budowy i materiału ruchowego kolei wicyalnych najsilniej za temi przemawia.

Podzielając więc zupełnie zdanie Wydziału krajowego, komisya drogowa, w przekonaniu że okolicom pozbawionym wszelkiej komunikacji trzeba iść jak najrychlej w pomoc, że koszta budowania dróg bitych tamże obciążą zbytecznie fundusz krajowy, że frekwencya na tych kolejach znaczną będzie, że koszta utrzymania mili drogi bitej przewyższą prawdopodobnie koszta amortyzacji i możliwej gwarancji kolei wicyalnych nie waha się w tym względzie przedłożyć wysokiemu Sejmowi odpowiednich wniosków.

Drogi te, które wedle zdania komisji drogowej zastąpione być winny kolejami wicyalnymi są:

- a) droga ze Lwowa przez Kamionkę, Chołojów, Radziechów do granicy w Stojanowie.

Nie masz z pewnością żadnej części kraju naszego, gdzieby obok ogromnej produkcyjności taki był brak wszelkich środków komunikacyjnych, jak okolica Kamionki-Radziechowa i Stojanowa. Za lasami Kamioneckimi, Buskimi i Łopatyńskimi do granicy, od Buga pod Krystynopolem za Łopatyń aż prawie pod Brody w przestrzeni kilkudziesięciu mil kwadratowych ciągnie się jeden nieprzerwany kawał ziemi najżyźniejszej, w najdogodniejszym położeniu klimatycznym, równy, bez bagien, rzek itp. przeszkód. Wsie bogate w ziemiopłody, kolonie kwitnące, produkcja zboża, wełny, spirytusu, chmielu ogromna — lasy Łopatyńskie, Buskie, Kamioneckie, ze swym nieprzebranym pysznym drzewostanem i z produktami leśnymi jak deski, gąty, maź, terpentyna — materiał najwyborniejszy budowlany, to wszystko marnieje ze stratą własną i ze stratą kraju. Bliski Wołyń dostarcza do Stojanowa rocznie krocie tysięcy korcy zboża, które nieraz dla złych dróg nie mogą być odstawione do Kamionki lub Lwowa — gnije na składach w Stojanowie. Żadna okolica kraju tak nie jest ogołociona ze środków komunikacyjnych jak ta, żadni mieszkańcy kraju nie dali tyle dowodów cierpliwości i ofiarności dla kraju jak tej okolicy, gdzie płacąc dodatki do podatków na drogi krajowe o tychże istnieniu tylko z opłacanych podatków wiedzieli.

Utworzyć jak najspieszniej dla tej okolicy drogę, jest koniecznością, jest świętym kraju obowiązkiem.

Że dotychczas tego nie uczyniono, przyczyna leży w kosztowności budowania dróg bitych także z powodu zupełnego braku kamienia. Dlatego trzeba dołożyć wszelkich starań a nie szczędzić i ofiar w celu ułatwienia także budowy kolei wicynalnych, do czego właśnie wniosek komisji drogowej zdąży.

b) drogi w Żółkiewskim: Lubycza-Belz-Sokal-Dołholbyczów-Krystynopol.

Zupełnie to samo co wyżej o potrzebie drogi Stojanowskiej powiedziano i tutaj się stosuje, tem bardziej, że ta okolica jest dalszy ciąg równiny północno-złoczowskiej, gdzie obok ogromnej produkcji i rozwiniętego przemysłu brak wszelkich środków komunikacyjnych.

Dosyć będzie powiedzieć, że jest to sławna ziemia Bełzka, której pszenica znaną jest na wszystkich targach Europy, dla której komisja drogowa o ułatwienie środków komunikacyjnych przemawia, i odnośny wniosek wysokiemu Sejmowi przedkłada.

c) droga z Rzeszowa na Nisko do Nadbrzezia:

Przez wysoki Sejm za nagłą uznana, a dla braku komunikacji w kraju między Wisłą a Sanem konieczna, natrafia ta droga także na przeszkody z powodu kosztowności — budowa tej drogi bowiem blisko półtora miliona zł. by kosztowała. Dlatego komisja drogowa i tu budowę kolei wicynalnej proponuje.

Subwencja na koleje wicynalne zaspokoi słuszne żale tych opuszczonych powiatów, zachęci ich do zespolenia swych sił i do ujęcia takiego przedsięwzięcia w własne ręce, aby przez stosowne ułożenie taryfy przewozu pobudzić frekwencję, aby się koleje stały nie tylko wyborym środkiem komunikacyjnym, lecz oraz środkiem szerzącym przemysł — wreszcie korzystnym przedsięwzięciem.

Na budowie kolei wicynalnych fundusz krajowy tylko zyskać może:

Jedna mila bitego gościńca kosztowałaby w przecięciu 160.000 zł., a dodać do tego wypada ogromne koszty konserwacji. Budowa tych dróg jeszcze weszlorocznej Sesi sejmowej uznana została za nagłą, a projektowana pożyczka czteromilionowa zostałaby zupełnie na budowę tych dróg wyczerpana. Subwencyonując zaś koleje wicynalne, ledwie trzecią część kosztów budowy tych dróg bitych, stwarza się środek komunikacji daleko lepszy nie pociągający za sobą kosztów konserwacji.

Zresztą i to bardzo ważny wzgląd, że ułatwia się tym powiatom budowa dróg bitych, wracające bowiem próżne wozy przywoziłyby materiał kamienny, którego w tych okolicach zupełnie brakuje.

ad B. Drugą podstawą komisji drogowej są uchwały Wysokiego Sejmu z d. 14. i 16. Października 1871. orzekające, które drogi krajowe przed wszystkimi innymi mają być budowane.

Komisja drogowa ściśle trzymała się wytkniętej dlań granicy, o ile to dopuszczaly środki pieniężne do dyspozycji możliwe, skracając pewne drogi ze względu na większe lub mniejsze potrzeby komunikacji.

Obraz przeto dróg, których konieczność budowy Komisja drogowa wysokiemu Sejmowi przedkłada, jest następujący:

I.	Droga Sucha-Zator	mil 4—2730 ⁰	koszta 316.957 zł.	w przecięciu mila 70.434 zł.
II.	„ Tarnów-Szczucin	„ 4—3870 ⁰	„ 396.206 „	„ „ 79.770 „
III.	„ Dynów-Przeworsk	„ 4—3870 ⁰	„ 336.075 „	„ „ 67.660 „
VI.	„ Rohatyn-Brzeżany	„ 4—880 ⁰	„ 209.619 „	„ „ 49.880 „
V.	„ Krasne-Busk	„ 0—2690 ⁰	„ 67.772 „	„ „ 100.780 „
VI.	„ Zborów-Założce	„ 3—380 ⁰	„ 209.032 „	„ „ 67.550 „
VII.	„ Tarnopol-Zbaraż	„ 2—3120 ⁰	„ 199.317 „	„ „ 71.730 „
VIII.	„ Smykowiec Kopyczyńce	„ 7—3730 ⁰	„ 392.520 „	„ „ 49.000 „
XI.	„ Borszczów-Husiatyn	„ 4—2000 ⁰	„ 210.892 „	„ „ 45.000 „
Razem dróg nowych mil 37—3270 ⁰		za 2,338.390 zł.		wypadnie mila w przecięciu na 64.500 zł.

Dodać do tego należy:

Wykończenie drogi Żółkiew-Krystynopol	217.630 zł.
„ „ Krzywce-Borszczów	83.783 „
okazuje się potrzeb na 2,639.803 zł.	

I. Droga Sucha-Zator.

Ważność tej drogi wykazana w sprawozdaniu zeszłorocznej komisji drogowej, spowodowała wysoki Sejm uchwalić uznanie za nagłą drogi z Suchej do Zatora.

W skutek tego przedsięwziął Wydział krajowy przedwstępne roboty, wyznaczając trasę przeciw której ani delegaci powiatowi, ani okoliczni mieszkańcy nie protestowali. Jednakże w swem sprawozdaniu odmawia Wydział krajowy tej drodze nie tylko warunków nagłości, lecz także do dróg krajowych zaliczyć jej nie chce.

Powody, które Wydział krajowy do tego skłaniają są: trudność terenu, w skutek tego wymagane roboty ziemne, sztuczne budowle, wreszcie kierunek kolei żelaznej w tamtejszej okolicy budować się mającej.

Komisja drogowa innego jest zdania.

Droga ta obecnie w następującym jest stanie:

- Przestrzeń ze Suchy do Wadowic 2 mil i 3.300⁰ zbudowana w ubiegłych latach przez konkurencyę za sumę 84.000 oddaną została Wydziałowi powiatowemu i istnieje teraz jako droga powiatowa.
- Przestrzeń z Wadowic do Zatora jest drogą gminną. Władze rządowe wykończyły w roku 1866. zupełnie plany do budowy tej drogi przez powołanie konkurencyi, oznaczające kosztą budowy tej 1. mili 3.430⁰ wynoszącej drogi na 62.000 zł.

Ze względu że kierunek przyszłej kolei mały bardzo wpływ na ruch i frekwencye tej drogi wywrze, a ona nawet przy niepomysłnym kierunku ważność swą jako łącznik drogi eraryjalnej Sucha-Węgry z Oświęcimem i Prusami zachowa, przecinając trzy drogi wzdłuż kraju idące; że koszt budowy przestrzeni Wadowice-Zator w przedłożeniu Wydział krajowego na 176.957 zł. podane za wysokie być się zdają w porównaniu z wyrachowaniem rządowem — że trudności terenu nie są tak wielkie, aby się bez wiaduktów i sztucznych budowli ominąć nie dały — jak to i zdanie Wydziału krajowego w piśmie do trasującego inżyniera stwierdza; że koszty rekonstrukcyi przestrzeni Wadowice-Sucha także o wiele od preliminowanych się zmniejszą, gdyż według relacyi trasującego inżyniera droga ta jako powiatowa w dobrym znajduje się stanie i w zeszłym roku most nowy 16⁰ długi pobudowano — że cała okolica, którą ta droga przerzyna dotkniętą została powodzią i grudem a czterdziestu kilku gminom zniszczonym, najsroższy grozi niedostatek; z tych względów komisya drogowa nagłość budowy tej drogi jako krajowej uznaje.

II. Droga z Tarnowa do Szczucina.

Uchwałami z dnia 3. października 1868. i 9. października 1869. polecił wysoki Sejm uwzględnienie jej przy sporządzeniu sieci dróg, a potwierdzona przez Wydziały powiatowe w Tarnowie i Dąbrowej, przez Izbę handlową i Towarzystwo rolnicze krakowskie ważność i potrzeba jej, spowodowały wysoki Sejm do uchwały aby droga uznana została za nagłą.

Ze względu jednak, że droga ta wszelkie ma warunki drogi państwowej, starano się o wyjednanie budowy tej drogi kosztem skarbu Państwa.

Gdy temu żądaniu odmówiono i zwyż przytoczonych względów ważności i potrzeby komisya drogowa przemawia za pobudowaniem tej drogi z funduszków krajowych.

III. Droga z Dynowa do Przeworska.

Komisya drogowa zupełnie się zgadza z zapatrywaniem Wydziału krajowego że jak na teraz z uchwalonej trasy Dynów, Śreniawa, Majdan tylko część jej do Przeworska wybudować wypada. Przestrzeń bowiem ta jest pod względem komunikacyj daleko ważniejszą, a pod względem kosztów daleko tańszą jak część od Przeworska do Majdana.

IV. Droga Rohatyn, Brzyżany.

Równie jak u poprzedniej tak i przy tej drodze musiała komisya drogowa proponować skrócenie trasy, opuszczając przestrzeń Rohatyn, Chodorów. Przestrzeń Brzeżany, Rohatyn jest tańsza i pod względem komunikacyi, a przy drogach w tej okolicy już istniejących i bliskości kolei żelaznej odpowie dostatecznie potrzebom frekwencyi i handlu.

Trasa przez Wydział krajowy obrana jest w przestrzeni od Brzeżan do Cześnik zupełnie odpowiednia, co do dalszej części od Cześnik do Rohatyna, są dwie odmiany, jedna na Puków, Babiniec do Rohatyna, druga na Danilcze, Putiatyńce do drogi rządowej.

Wydział krajowy obrał pierwszą, komisya drogowa zwraca uwagę Wydziału krajowego, czy na trasie Puków zawieje śnieżne nie będą przeszkodą i czyby nie można obrać trasę na Danilcze Putiatyńce nie pomijając Rohatyna, w którym to razie powiat Rohatyński korzystałby z ofert obszarów dworskich Putiatyńce i Danilcze udzielenia gruntów pod drogę bezpłatnie.

V. Droga Krasne-Busk.

Niedozwolona ze względów strategicznych budowa drogi z Mierówki do Krasnego pozbawiła mieszkańców części powiatu Złoczowskiego, Kamioneckiego nadziei dostania się do dworca kolejowego w Krasnem. Komisya drogowa sądzi, że idzie tylko w myśl uchwały zeszłorocznej wysokiego Sejmu gdy w niemożności dania tym okolicom całej drogi choć część jej i to najtrudniejszą, której pół milowe przebycie czasem i całego dnia wymaga, jako drogę krajową zbudować proponuje.

Ewentualne przedłużenie jej ku Glinianom odpowiedziałoby najwyższym potrzebom tej nader produkcyjnej okolicy. bliskość stolicy, dworca kolejowego nastreczyłaby Wydziałowi krajowemu wypróbować na tej małej przestrzeni pod własnym okiem systemu budowania własnym zarządem, a okoliczni właściciele chętnie Wydział krajowy w tej pracy wesprą, tak, że się spodziewać można, że droga ta znacznie mniejszym kosztem jak preliminowano, zbudowaną zostanie.

Właściciel Buska ofiarował na ten cel 3.000 zł. a. w.

VI. Droga Zborowsko-Załoziecka.

Na podniesione przez Wydział powiatowy Brodzki żądanie z 3. października 1872 aby drogę tę z jednej strony z gościńcem eraryalnym w Zborowie, z drugiej strony z traktem powiatowym Brodzko-Tarnopolskim złączyć, za którą i inżynier trasujący przemawia, komisya drogowa najchętniej przystaje i takowe usilnie popiera.

Zresztą nie było żadnych reklamacyj, komisya drogowa przeto budowę tej drogi zwyż wspomnianemi zmianami poleca.

VII. Droga Tarnopol-Zbaraż.

Z trasą przez Wydział krajowy dla tej drogi projektowaną komisya drogowa zupełnie się zgadza. a gdy Wydział krajowy zarządził wypracowanie projektu w myśl żądania delegatów powiatowych przyjmując punkt wyjścia tej drogi w Tarnopolu, komisya drogowa uznaje, że warunek, aby w takim razie obowiązek budowy części tej drogi w Tarnopolu ciążył na gminie miasta Tarnopola, jest zupełnie uzasadnionym.

VIII. Droga Smykowce-Kopyczyńce.

Wysoki Sejm uznał w zeszłorocznej Sesji nagłość budowy drogi, ze Smykowiec na Grzymałów, Chorostków do Kopyczyniec.

Komisya drogowa równie jak Wydział krajowy usilnie przemawiają za tą drogą, która żyźne i handlowe okolice Podola między Husiatynem, Wołoczyskami z jednej a Kopyczyńcami, Trembowłą z drugiej strony przerznie gościńcem bitym, którego brak tak się dotychczas czuć dawał.

Znaczne dobrowolne zobowiązania właścicieli większych posiadłości powiatu Skałackiego i Husiatyńskiego, i taniść materiału kamiennego ułatwią bardzo budowę tej drogi, a zbudowana podniesie handel i rozwinie przemysł w tych okolicach bogatych w produkta surowe. Z tego stano-

wiska zapatrując się jest ona częścią głównej arteryi od południowo zachodnich kończy kraju na północny wschód do kolei Karola Ludwika ciągnącej się.

Wytyczenie kierunku tej drogi wywołało mnogie protesta.

Na przestrzeni Chorostków, Kopyczyniec nznął Wydział krajowy potrzebę nieprowadzenia drogi do Kopyczyniec, lecz tylko do Suchostawu, gdzieby się zetknęła z drogą rządową; motywuje zaś swe żądania względami zmniejszenia długości o $\frac{3}{4}$ mili, zmniejszenia tem samem kosztów o 30.000 zł., dalej, że tylko o 80 sążni droga z Kopyczyniec na Suchostaw do Chorostkowa będzie dłuższą, jak prosta linia z Kopyczyniec do Chorostkowa, wreszcie, że z tej drogi korzystać będzie Suchostaw, Jabłonów i inne miejscowości.

Powody te jednakże nie zdołały komisji drogowej przekonać.

Uchwała Sejmowa wyraźnie orzeka „drogę ze Smykowiec na Skalał, Grzymałów, Chorostków do Kopyczyniec“, od którego kierunku tylko wtenczas odstąpićby można, jeśliby ważne przeszkody budowy lub prąd frekwencyi tego wymagały.

Przeszkód budowy nie ma, idzie tylko o zmniejszenie długości, ależ ta droga nie jest do Suchostawu i dla Suchostawu lecz dla całej zachodnio południowej części Podola i Pokucia,

Zaoszczędzenie 30.000 wyrówna się zaoszczędzeniem wywłaszczenia, którego prowadząc drogę z Chorostkowa starym traktem wcale nie potrzeba.

Co więcej prowadząc drogę na Suchostawy cały ruch jeśli tylko droga będzie cokolwiek przystępną odbywać się będzie tak, jak dotychczas, starą drogą z Kopyczyniec do Chorostkowa, a tem samem upadnie na przestrzeni Suchostaw Chorostków dochód z myta, zachowując zaś trasę dawną przez zwiększenie się dochodu z myta pokryje się sownie przewyżkę kosztów nawet w sumie przez inżyniera na 30.000 podanych, a stworzy się na każdy sposób drogę krótszą, a stosunkom handlowym i frekwencyi odpowiedniejszą.

Że Suchostaw z drogi w Suchostawie będzie korzystać rzecz jasna, lecz już Jabłonów chociaż mało znaczący przystępu do Suchostawu nie ma, gdy zresztą i Wydziały powiatowe Husiatyński i Skalałcki za duktem prostym z Kopyczyniec do Chorostkowa się oświadczyły, komisya drogowa za trasą prostą z Kopyczyniec do Chorostkowa się oświadcza.

Podobnie rzecz się ma na przestrzeni z Chorostkowa do Grzymałowa Wydział krajowy chce ominąć dawny gościniec prowadzący na Kluwińce, z powodu, że się droga o 1.000 sążni ($\frac{1}{4}$ mili) przedłuży.

Lecz względ, że na Podolu, jeżeli droga ma celowi odpowiedzieć, ile możliwości sadyb ludzkich dotykać trzeba, które są rzadkie ale zwykle kilka tysięcy dusz wynoszące, względ na znaczne przybliżenie kamieniołomów, względ na ogromne koszta wywłaszczenia, na podwyższenie dochodu z myta, jeśli drogę się poprowadzi na Kluwińce na ciężary gminom krajową drogą pominiętym urosłe, to wszystko zniewała Komisję drogową polecić Wydziałowi krajowemu, by przy budowie przestrzeni Chorostków, Grzymałów te okoliczności dobrze zbadał, i ile możliwości do nich się zastosował.

IX. Droga Borszczów-Husiatyn.

Podzielając zdanie Wydziału krajowego prowadzenie drogi z Jezierzan do Kolendzian, z Kolendzian drogą rządową Skalsko-Czortkowską do Dawidkowie, zaś z Dawidkowie na Czarnokońce Krzywenkie do Husiatyna i wchodząc w słuszne powody, które Wydział krajowy skłaniają do dania pierwszeństwa tej trasie, komisya drogowa nie może, jak tylko najusilniej za trasą Jezierzany, Kolendziany i Dawidkowie, Czarnokońce, Krzyweńkie, Husiatyn przemawiać.

Obok interesów krajowych, dogodniejszej i tańszej trasy, powoduje komisję drogową jednogłośnie objawione zdanie Wydziałów powiatowych Czortkowskiego i Husiatyńskiego, delegatów tychże powiatów, wielkiej części właścicieli dóbr, wreszcie i ta okoliczność, że interes i życzenie powiatu Borszczowskiego choć w części uwzględnione zostały.

Wysoki Sejm uchwalił 16. Października 1871. by droga Weldzińska w sposób dotychczasowy i pod dotychczasowym kierownictwem nieprzerwanie była budowana, i przeznaczył na ten cel w roku 1872 sumę 18.000 z funduszków krajowych. Przy budowie tej drogi korzyści budowy własnym zarządem okazały się najwybitniej, jeżeli taką budowę powierza się osobom sumiennym sprężystym i gorliwym. Za te 18.000 zł. zbudowano w tym roku tak słotnym i niedogodnym do budowy w terenie najtrudniejszym przeszło 3.000 sążni i most na rzece Mizuńce, budowa ta jest ukończoną: to więc co za zaasygnowaną na tę drogę kwotę wybudować zamierzono, zostało istotnie zbudowane tak że teraz od Weldzicza aż do granicy Węgier droga ta jest gotową, również i most na rzece Świcy 56 sążni długi, razem mil $4\frac{1}{2}$.

Brakuje tylko na połowie pierwszej mili w r. 1866 w czasie głodu zbudowanej oszutrowania. Do zupełnego wykończenia tej drogi i doprowadzenia jej do dworca kolei arcyksięcia Albrechta w Dolinie zostaje do wybudowania $1\frac{1}{2}$ mili, z tego miasto Dolina zobowiązało się przez swoje terytorium wybudować drogę własnym kosztem t. j. przeszło 1.000 sążni; po odliczeniu tych 1.000 sążni zostanie jeszcze do zrobienia $1\frac{1}{4}$ mili — które w roku 1873 za podobną kwotę jaka w roku 1872 udzieloną była, wybudować będzie można.

A gdy droga ta pod względem swej ważności wszelki warunki drogi krajowej posiada pod względem budowy zaliczyć się da do najlepszych dróg krajowych, a zbudowana konserwacji, ustaowienia stacyi mytnicznych i jako w górskiej okolicy położona, szczególnego nadzoru technicznego wymagać będzie, komisya drogową wniosek uznania tej drogi jako krajowej po jej zupełnem wykończeniu, oraz wniosek uchwalenia potrzebnych funduszków wysokiemu Sejmowi przedstawia.

Liczne petycye zostały do wysokiego Sejmu podane, a komisji drogowej ho zbadania przekazane w sprawie uznania drogi powiatowej z Rzeszowa na Głogów — Kolbuszowę — Majdan do Tarnobrzegu. Są to petycye:

- L. 234 gminy Kolbuszowa górna,
- L. 335 gmin Trzesówka, Siedlanka, Kossowa, Jagodnik. Ostrowy baranowskie;
- L. 240 Wydziału powiatowego Kolbuszowskiego,
- L. 241 gminy Niwiska i Huciska ad Góra,
- L. 269 gminy Kupno,
- L. 271 gminy Kolbuszowa
- L. 272 gminy Płazówka,
- L. 273 gminy Kolbuszowa dolna,
- L. 274 gminy Porąb dymarskich,
- L. 349 gmina Widełki,

wreszcie wniosek posła Kobylarza,

„o uznanie drogi z Rzeszowa na Głogów, Kolbuszowa, Majdan do Tarnobrzegu” za krajową.

Komisya drogową nie widki powodów uznania tej drogi za krajową jednakże ze względów na ważność jej jako powiatowej, na to, że część jej przez powiaty Rzeszowski i Kolbuszowski przy subwencji z funduszków krajowych zbudowaną została, a mając wzgląd i na potrzebę przyjscia powiatom w pomoc i ulżenia ludności zagrożonej niedostatkami odpowiednio wnioski wysokiemu Sejmowi do uchwały przedkłada

Komisya drogowa uprasza przeto:

Wysoki Sejm raczy w sprawie sieci dróg kwajowych 1^o uchwalić następującą ustawę:

Ustawa

z dnia

w sprawie uznania niektórych dróg za krajowe

§. 1.

Drogi wiodące: 1. z Suchej do Zatora, 2. z Tarnowa do Szczucina, 3. ze Szklar do Przeworska, 4. z Rohatyna do Brzeżan, 5. z Krasnego do Buska, 6. ze Zborowa do Załoziec, 7. z Tarnopola do Zbaraża, 8. z Kopyczyniec do Smykowiec, 9. 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.

2. Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Powyższą ustawą załatwia się wniosek posła Bauma o uznanie drogi z Suchy do Zatora za krajową.

3. Wysoki Sejm raczy uchwalić następującą rezolucję:

Sejm wyraża przekonanie, że przez odmówienie budowy drogi Tarnowsko-Szczucińskiej, Zboiska-Stojanowskiej, i Rzeszów-Nadbrzeziańskiej z funduszków państwowych zapoznano interesa krajowe i państwowe i wzywa c. k. Rząd, by budowę dróg w Galicyi kosztem Państwa więcej jak dotychczas uwzględniano.

4. Wysoki Sejm raczy uchwalić:

- a) poleca się Wydziałowi krajowemu, by droga z Kopyczyniec do Smykowiec prowadzoną była nie na Suchostaw, lecz w prościejszej dyrekcyi z Kopyczyniec do Chorostkowa,
- b) by na tej samej drodze uwzględniono ile możności trasę na Kluwińce,
- c) by droga z Borszczowa do Husiatyna prowadzoną była na Kolendziany.

W sprawie zakładania kolei wycynalnych raczy Wys. Sejm powziąć następującą uchwałę:

1. Na budowę kolei wycynalnych:

- a) ze Stojanowa do Lwowa,
 - b) z jednego z punktów pomiędzy Żółkwią a Bełzem ku Sokalowi i ku granicy królestwa Polskiego lub Wołynia,
 - c) z Rzeszowa do Nadbrzezia,
- przyznaje się z funduszu krajowego po 100.000 zł. na milę; z tych 50.000 zł. jako subwencyą bezzwrotną, 50.000 zł. jako pożyczkę pięcioprocentową zwrotną, pod warunkiem, że powiaty odnośne zobowiążą się uzyskać od c. k. Rządu koncesyę do budowy do 1. stycznia 1874 i postarają się o pokrycie resztującej kwoty.

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu by na najbliższej Sesji sejmowej

- a) przedłożył wyniki układów w tym kierunku przeprowadzonych:
- b) wykazał, o ile zaoszczędzenie przy budowie lub przy rekonstrukcyi dróg krajowych wpłaty z pożyczki głodowej, lub osobna, zaciągnięsię mająca pożyczka funduszowi krajowemu na ten cel środków dostarczy.

3. przedłożył projekta dotyczących uchwał.

W sprawie drogi Wełdzirskiej raczy wysoki Sejm uchwalić :

1. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby po zupełnem wykończeniu drogi z Wyszkowa do Doliny Sejmowi projekt do ustawy uznającej tę drogę jako krajową przedłożył.
2. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby droga tak zwana Wełdzirska w sposób dotychczasowy i pod dotychczasowem kierownictwem nieprzerwanie aż do ukończenia jej do Doliny była budowaną i przeznacza na ten cel w roku 1873 sumę 18.000 zł. z fundusów krajowych.

W sprawie budowy drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa raczy wysoki Sejm uchwalić :

1. Nad wnioskiem posła Kobylarza: „droga prowadząca z Rzeszowa na Głogów, Kolbuszową i Majdan do Machowa uznaje się za krajową“ przechodzi Sejm do porządku dziennego ;
2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu zbadać, w jakim sposobie dotychczas udzielone zasiłki z fundusów krajowych, zostały na budowę drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa użyte;
3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu udzielić z fundusów krajowych z tytułu subwencji dla dróg powiatowych, zasiłek pieniężny w miarę potrzeby aż do wysokości 8.000 zł, a. w.

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

1. nad wnioskami:
 - a) posła Torosiewicza, by budowa drogi Halicko-Manasterzyskiej w przestrzeni od Halicza do Horożanki rozpoczęta była ;
 - b) posła Iwana Kerepin, by droga powiatowa Baligrod, Lisko, Lutowiska, Ustrzyki uznana została za krajową ;
 - c) posła Siwca „by droga powiatowa Międzyborska i Podhorska jakoteż, Paleśnicka za krajową uznana została“ — przechodzi Sejm do porządku dziennego.
2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by petycyje L. 77, 88, 91, 101, 144, 200, 260, 281, 292, 293, 300, 301, 304, 306, 350, 351, 362, 378, 379, 426, 428, 437, 443, 449, 457, 466, 471, 477, 491, 492 o ile się tyczą prośb o uznanie dróg gminnych lub powiatowych za krajowe załatwił, w myśl powyższej ustawy, o ile zaś się tyczą subwencji z funduszu krajowego do dróg gminnych i powiatowych, takowe zbadał i ile możliwości uwzględnił.

Przewodniczący :

Julian Kirchmayer, m. p.

Sprawozdawca :

Apolinary Jaworski, m. p.

