

Projekt Wydziału krajowego.

Aleg. 16!

Ustawa

z dnia 187 dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o drogach publicznych nieeraryalnych.

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

I. Ogólne postanowienia:

§. 1.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach krajowych, powiatowych i gminnych.

Drogami krajowymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które ustawą krajową za drogi krajowe uznane zostaną.

Drogami powiatowymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które uchwałą Rady powiatowej, lub Sejmu krajowego (§. 2. ustęp 4.) za powiatowe uznane zostaną.

Wszystkie inne drogi do publicznego użytku przeznaczone, są drogami gminnymi. Dla dróg gminnych podzielony zostanie każdy powiat na okręgi drogowe, złożone z jednej gminy i obszaru dworskiego, lub kilku gmin i obszarów dworskich i reprezentowane przez komitety drogowe. Obszary dworskie łączyć można w okręgi drogowe tylko z temi gminami katastralnymi, do których należą. Mosty, przewozy i budowy sztuczne uważane będą za części tej drogi, na której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy może zrobić wyjątek od tego pravidła Sejm krajowy, przyjmując kosztą budowy lub utrzymania na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych także Rada powiatowa, przyjmując one na fundusz powiatowy.

§. 2.

Do zakładania drogi krajowej i do przeistoczenia drogi innej kategorii na drogę krajową potrzeba uchwały sejmowej.

Do zakładania drogi powiatowej, tudzież do przeistoczenia drogi gminnej na powiatową, potrzeba uchwały Rady powiatowej.

Prócz tego zakładanie dróg krajowych i powiatowych ma poprzedzać pertraktacya z stronami interesowanymi dla zbadania i oznaczenia konkurencyi dobrowolnej tak na rzecz budowy, jak i przyszłej konserwacyi — dla względów zaś politycznych i wojskowych — przyzwolenie właściwych władz, a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego.

Za drogi powiatowe uznane być mają drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka targowe łączą tak między sobą jak i z drogami bitymi, lub stacyami kolei żelaznych. Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, lub jeżeliby Rady sąsiednich powiatów nie mogły porozumieć się co do założenia drogi, przecinającej dwa lub więcej powiatów i mającej ważność komunikacyjną: natenczas Sejm krajowy po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.

Do zakładania dróg gminnych potrzeba uchwały komitetu okręgu drogowego tudzież przyzwolenia politycznej władzy powiatowej i Wydziału powiatowego.

§. 3.

Własność nieruchoma, na rzecz drogi publicznej potrzebna, winna być nabytą w drodze wywłaszczenia podług istniejących ustaw i przepisów.

§. 4.

Zaniechanie drogi krajowej wymaga: ustawy krajowej — drogi powiatowej: uchwały Rady powiatowej i przyzwolenia c. k. Namiestnictwa i Wydziału krajowego — drogi gminnej: uchwały komitetu okręgu drogowego tudzież przyzwolenia Rady powiatowej i politycznej władzy powiatowej.

Zaniechana droga krajowa nie uznana za powiatową, równie jak zaniechana droga powiatowa, stają się drogami gminnymi, jeżeli służą do użytku publicznego (§. 1. ustęp 4.).

Zaniechana droga do użytku publicznego nie służąca, sprzedaną zostanie na rzecz funduszu tej kategorii dróg, do której należała. Wydział krajowy dla dróg kra-

jowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych zarządzi bezzwłocznie oszacowanie gruntów przez znawców nieinteresowanych i zawezwie do zapłacenia ceny szacunkowej tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60. od zawezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

§. 5.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków opartych na dobrowolnych ugodach, lub innych specjalnych tytułach prawnych co do dróg wszelkich kategorii.

Ugodę dobrowolną należy podać do wiadomości Wydziału krajowego.

II. Pokrycie kosztów.

§. 6.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz krajowy.

Czy i o ile powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów budowy i utrzymania dróg krajowych, oznaczonem będzie w każdym przypadku uchwałą sejmową.

§. 7.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ciężą przede wszystkim na funduszach właściwego powiatu.

Na cele drogowe obowiązana jest Rada powiatowa nakładać corocznie, w miarę potrzeby, powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich w wysokości od 5% do 10% tychże podatków.

Jeżeli Rada powiatowa ociągała się z dopełnieniem tego obowiązku, a ztąd sprawa komunikacji doznawała uszczerbku: natenczas Wydział krajowy ma prawo i obowiązek po wysłuchaniu zdania Reprezentancyi powiatowej, wstawić w budżet powiatowy potrzebną kwotę i nałożyć na jej pokrycie, w granicach powyższych, dodatki do podatków bezpośrednich.

Wyższe dodatki do podatków bezpośrednich na potrzeby drogowe uchwalić może Rada powiatowa tylko w granicach zakreślonych ustawą o Reprezentacyi powiatowej.

Prestacje (§. 9.) użyte być mogą tylko na rzecz takiej drogi powiatowej, która po ogłoszeniu niniejszej ustawy wyłączoną została z kategorii dróg gminnych, należących do okręgu drogowego.

§. 8.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych ponoszą wspólnie gminy i obszary dworskie, należące do okręgu drogowego.

A to:

- a) prestacyami,
- b) składką pieniężną.

§. 9.

Prestacje.

Źródłem funduszu dróg gminnych w okręgu drogowym są przede wszystkim prestacje.

Każda rodzina, a względnie partya prowadząca samoistne gospodarstwo domowe, zamieszkała w gminie, lub na obszarze dworskim, należących do okręgu drogowego, odrabia rocznie trzy dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza, niezależnie od prestacyi osobistej, rocznie: od przepisanej mu w obrębie okręgu drogowego sumy podatkowej, nie przenoszącej sześciu złotych reńskich: je d e n dzień pieszy, lub tegoż wartość pieniężną — od kwoty zaś wyższej: po pół dnia pieszego od każdych trzech złotych reńskich przepisanego podatku bezpośredniego.

Wszakże wolno będzie zarządowi, w razie uznanej przez niego potrzeby, zmienić robotę pieszą na ciągłą: w stosunku czterech dni pieszych do jednego parobycznego dnia ciągłego z dodaniem parobka do każdego zaprzęgu.

Zamiany takiej żądać można jednak tylko od kontrybuenta posiadającego potrzebny inwentarz roboczy i uiszczającego prestację w naturze.

Zarząd drogowy winien prestacje przypadające w okręgu drogowym zużyć w całości, nie uiszczone zaś w terminie: wykonać, w razie potrzeby, niezwłocznie, na koszt obowiązanego lub przenieść na rok następny, a zasób pieniężny, pozostały z wykupna prestacyi (§. 13.), po opędzeniu wydatków rocznych, przelać do funduszu rezerwowego.

Gdyby jednak ilość prestacyi w pewnym okręgu drogowym przewyższała potrzebę: natenczas Wydział krajowy po przekonaniu się zniżyć może odpowiednio wymiar prestacyi z zachowaniem wszakże stosunku prestacyi osobistych do prestacyi od podatków.

§. 10.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej służyć będą spisy rodzin, a względnie partyi i opłacających podatki bezpośrednie.

Spisy te będą układane co lat 3 według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31go grudnia.

§. 11.

Wolni od prestacyi są :

- 1) Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych, o ile nie posiadają własności odpowiednio opodatkowanej, osoby zostające w zupełnym ubóstwie a z powodu wieku, słabości lub wątłego zdrowia niezdolne do roboty i nie mające w rodzinie członków do niej zdolnych.
- 2) Od uiszczenia prestacyi od podatku wolne są fundusze gmin, zakładów gminnych i powiatowych, tudzież towarzystwa zaliczkowe.
- 3) Mieszkańcy miast posiadających odrębne statuty gminne.

§. 12.

Robota dzienna rozpoczyna się od 1. kwietnia do końca września o godzinie 7. z rana, a od 1. października do końca marca o godzinie 8. z rana i trwa do zachodu słońca.

§. 13.

Robociznę prestacyjną można wykonać w naturze, a to: osobiście lub przez zastępcę uzdolnionego, wolno też wykupić się od niej w całości, lub częściowo, przez złożenie jej wartości pieniężnej, z potrąceniem piątego procentu, w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia repartycji.

W razie potrzeby gotowizny uznanej za niezbędną przez zarząd drogowy, uiszczoną być musi w gotowiznie prestacya przypadająca od podatku.

W razie zaś ociągania się mieszkańców gminy, lub obszaru dworskiego od wykonania należnej prestacyi w naturze: może zarząd drogowy uchwalić ażeby ociągający się spłacali w gotowiznie wartość całej prestacyi.

Kontrybuentom odrabiającym prestacyę w naturze wyznaczoną będzie o ile możliwości robota wymiarowa.

§. 14.

Składka pieniężna.

O ile prestacye (osobiste i od podatków) i inne źródła funduszu dróg gminnych nie wystarczają na budowę i utrzymanie dróg gminnych w okręgu drogowym, może komitet tegoż okręgu uchwalić składkę pieniężną, do której każdy opłacający podatki bezpośrednie obowiązany jest przyczynić się w miarę tychże podatków, przepisanych mu w obrębie okręgu drogowego.

Składka pieniężna na potrzeby drogowe nie może, wyjąwszy przypadek nie cierpiący zwłoki, wynosić w ciągu jednego roku więcej niż 5 centów od jednego złotego reńskiego.

Wyjątkowe nałożenie wyższej składki pieniężnej w wypadku nie cierpiącym zwłoki, należy następnie usprawiedliwić przed Wydziałem powiatowym.

Składka pieniężna nie wchodzi do budżetu gminnego.

Jeżeliby komitet okręgu drogowego nie uchwalił potrzebnej składki pieniężnej a ztąd sprawa komunikacji gminnej doznawała uszczerbku: natenczas Wydział powiatowy, a w drodze odwołania się Wydział krajowy ma prawo i obowiązek wstawić w budżet okręgu drogowego potrzebną kwotę i nałożyć na jej pokrycie w granicach powyższych składkę pieniężną, w miarę opłacanych podatków bezpośrednich.

Składka pieniężna na potrzeby dróg gminnych ma być pobierana przez te same organa i ściągana za pomocą tych samych środków co podatki.

§. 15.

Do funduszu krajowego jak również do funduszu dróg powiatowych i funduszu dróg gminnych w okręgu wpływają jeszcze:

1) Datki fabryk i przedsiębiorstw zużywających niezwykłym sposobem drogę nieomyconą, tudzież datki kolei żelaznych.

2) Dochody z myta.

3) Kary pieniężne za przekroczenia policyi drogowej, kary dyscyplinarne (§§. 29 i 34) i wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach.

4) Własne dochody zarządu dróg, jak n. p. ze sprzedaży starych materyałów, niepotrzebnych gruntów i budynków, z wydzierzawienia trawy i t. p.

5) Ofiary dobrowolne lub datki uiszczane na mocy specjalnych tytułów (§. 5).

A do funduszu dróg powiatowych i gminnych także:

6) Odsetki od własnych kapitałów — i

7) Subwencye. —

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych, jak również dochody z myta na drogach powiatowych i gminnych tudzież subwencye, służą tylko dla tych dróg i przedmiotów, dla których są przeznaczone.

§. 16.

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych.

Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów, albo inne przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne drogę nieomyconą niezwykłym sposobem zużywa lub psuje, wykonywający przedsiębiorstwo obowiązany będzie do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem po-

wiatowym a stroną. Jeśli nie przyjdzie ugoda do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem. Wysokość tych datków ma być wedle możliwości zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo powiększa kosztą jej utrzymania.

Niemniej też przyczyniać się będą przedsiębiorstwa kolei żelaznych osobnymi datkami do budowy i utrzymania publicznych dróg dojazdowych, łączących stacje kolei żelaznych z najbliższymi drogami bitymi, miastami i miasteczkami. Wysokość tych datków nie może przecho-
dzić połowy kosztów ogólnych, chyba że przedsiębiorstwo kolejowe na mocy koncesyi lub specjalnej ustawy jest obowiązane do zupełnego onychże pokrycia.

Po zbadaniu sprawy na miejscu przez Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową i przeprowadzeniu rokowań z przedsiębiorstwem dotyczącej kolei żelaznej co do wysokości datków i sposobu ich uiszczania: Wydział krajowy zatwierdzi dobrowolną ugodę zawartą w tej mierze między Wydziałem powiatowym a stroną, w braku zaś onej, lub gdy się na nią nie zgadza, wyda orzeczenie w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Jeżeli to porozumienie nie nastąpi, rozstrzyga Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu.

§. 17.

Myta.

Myta: drogowe, mostowe, przewozowe i kopytkowe, stanowią przedmiot osobnych ustaw, rozporządzeń i koncesyi mytniczych.

Strona prywatna, pobierająca myto na podstawie koncesyi mytniczej, obowiązana jest aż do wygaśnięcia nadanego jej prawa, utrzymywać przedmiot omycony własnym kosztem i w należytym stanie.

Miejsce dla stacji mytniczych na drogach powiatowych i gminnych oznacza Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową.

Spory co do uwolnienia od myta rozstrzygają władze rządowe.

§. 18.

Subwencye.

Do budowy albo rekonstrukcji drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacji, a zbyt kosztownej dla powiatu lub dla okręgu drogowego, może być udzielone bezzwrotne wsparcie, lub bezprocentowa pożyczka z funduszu krajowego.

Takaż subwencya może mieć miejsce z funduszu dróg powiatowych dla dróg gminnych.

Wrazie niezbędnej potrzeby i po wyczerpaniu środków wskazanych §§. poprzednimi udzieloną być może

wyjątkowo subweneya z funduszu krajowego, także do konserwacyi drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacyi.

§. 19.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa lub gminna przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p.: całą z tąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada.

§. 20.

Jeżeli z powodu uwzględnionych życzeń mieszkańców, zatem w interesie pewnej osady, drodze krajowej, powiatowej lub gminnej miałby być nadany kierunek przecinający tę osadę, która inaczej, bez uszczerbku powszechnego ruchu mogłaby być pominięta, natenczas osada ta ponosi sama nadwyżkę wydatków kosztowniejszej budowy, spowodowaną przez zmianę zamierzonego kierunku drogi.

§. 21.

Dopóki droga uznana za krajową, lub powiatową nie będzie mogła być oddaną w całości lub w części do użytku publicznego, komunikacya w kierunku tejże drogi winna być utrzymywana kosztem tych, którzy do jej utrzymania byli przedtem obowiązani.

§. 22.

Jeżeli komunikacya przez wypadki elementarne, jak n. p. zasy pyłogowe, powodzie i t. p. została zagrożoną, lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót niecierpiących zwłoki, za wynagrodzeniem, mieszkańcy osady najbliższej miejsca, w którym robota ma być wykonana. Rada powiatowa oznaczy okrąg osad, które — i kolej, w jakiej osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót.

Wynagrodzenie oznacza Wydział krajowy co do dróg krajowych, Wydział powiatowy co do dróg powiatowych, a komitet okręgu drogowego co do dróg gminnych.

III. O zakresie działania

Reprezentacyi i władz autonomicznych w sprawach drogowych o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzedzających.

§. 23.

Sejm krajowy stanowi:

Sejm krajowy.

- 1) o funduszach potrzebnych na budowę i utrzymanie dróg krajowych ;
- 2) o zasiłku z funduszu krajowego na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 18.).

§. 24.

Wydział krajowy.

Wydział krajowy :

- 1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych, a naczelny nadzór nad budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych, tudzież nad ich funduszami i wydaje w granicach niniejszej ustawy i w celu jej przeprowadzenia potrzebne rozporządzenia i instrukcje ;
- 2) oznacza, jakimi środkami Rada powiatowa ma się przyczyniać do kosztów budowy i utrzymania dróg powiatowych oraz w jakim porządku i czasie drogi te mają być budowane, a jeżeli się przekona, że roboty drogowe postępują zbyt powolnie lub nie są prowadzone umiejętnie i z należytą oszczędnością, natenczas ma prawo i obowiązek objąć zarząd bezpośredni ;
- 3) mianuje, — jeżeli tego uzna potrzebę — delegatów lub komitety dla spraw drogowych, oznaczając ich zakres działania ;
- 4) wyznacza w granicach dotacyi sejmowej wsparcie lub bezprocentową pożyczkę z funduszu krajowego na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 18.) ;
- 5) stanowi cenę wykupna prestaty w powiecie, jeżeli Rada powiatowa tego obowiązku w należytych czasie nie dopełni (§. 25.) ;
- 6) rozstrzyga spory między Radami powiatowymi co do kierunku dróg powiatowych — również jak między komitetami okręgów drogowych, nie należących do tego samego powiatu: co do kierunku dróg gminnych — i w ogólności rozstrzyga sprawy drogowe w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 25.

Rada powiatowa.

Rada powiatowa :

- 1) nadzoruje zarząd funduszu dróg powiatowych ;
- 2) oznacza ceny wykupna robocizny pieszej (§. 13) przynajmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem każdego roku administracyjnego ;
- 3) stanowi o zasiłku z funduszu dróg powiatowych na rzecz dróg gminnych ;
- 4) dzieli powiat na okręgi drogowe (§. 1. ustęp 4.) na podstawie stosunków miejscowych i z uwzględnieniem ogólnej instrukcyi przez Wydział krajowy wydać się mającej ;

5) oznacza, jaka część prestacyi (§. 9.) ma być użyta w okręgu drogowym, na rzecz drogi gminnej, przeznaczanej na powiatową (§. 7. ustęp 5.), pozostawiając wszakże na potrzeby dróg gminnych w okręgu pozostałych, taką ilość prestacyi, jaka tym potrzebom odpowiada.

§. 26.

Wydział powiatowy :

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg powiatowych, utrzymuje ich inwentarz, przedstawia Wydziałowi krajowemu corocznie projekty i budżety drogowe do zatwierdzenia i zdaje z końcem każdego roku sprawę o stanie dróg powiatowych i gminnych tudzież o ich funduszach: Wydziałowi krajowemu i Radzie powiatowej ;

2) nadzoruje komitety drogowe co do budowania i utrzymywania dróg gminnych, a mianowicie czuwa nad całością funduszu dróg gminnych, sprawdza i prostuje corocznie preliminarze i projekty dróg gminnych, zatwierdza ich budżety, odbywa przynajmniej raz w roku rewizję wszystkich dróg gminnych i przekonuje się, czy prestacye drogowe zostały zużyte ;

3) przeznacza w granicach dotacyi wsparcie lub bezzwrotną pożyczkę z funduszu dróg powiatowych na rzecz dróg gminnych (§. 18.) ;

4) rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych ;

5) przedkłada Wydziałowi krajowemu na żądanie daty statystyczne, dotyczące dróg powiatowych i gminnych ;

6) kieruje budową i utrzymaniem dróg krajowych o ile ta czynność została mu przez Wydział krajowy poruczoną ;

7) mianuje dla każdego okręgu drogowego w powiecie jednego członka i tegoż zastępcę także z poza grona swego a do załatwienia specjalnych spraw drogowych delegatów, których zakres działania oznacza.

§. 27.

Komitety okręgu dróg gminnych jest organem zarządzającym i uchwalającym w sprawach dróg gminnych i uchwały jego w tym zakresie powzięte mają moc obowiązującą dla wszystkich gmin i obszarów dworskich, należących do okręgu drogowego.

Komitety nie może powziąć uchwały, jeżeli więcej, niż połowa członków nie jest na posiedzeniu obecna.

Do ważności uchwały potrzebna jest bezwzględna większość głosów obecnych.

W razie równości głosów rozstrzyga Wydział powiatowy.

Wydział powiatowy.

Komitety okręgu dróg gminnych.

Kto nie może być obrany członkiem Rady gminnej lub sprawować urzędu przełożonego obszaru dworskiego, nie może być członkiem komitetu.

Urząd członka komitetu jest bezpłatny.

Siedzibę komitetu oznacza sam komitet.

Od uchwały lub orzeczenia komitetu odwołać się można do Wydziału powiatowego.

Skład komitetu.

§. 28.

Komitet okręgu drogowego składa się:

a) z przepisanej poniżej ilości członków wybranych przez Rady gminne;

b) z przepisanej ilości członków reprezentujących obszary dworskie;

c) z członka mianowanego przez Wydział powiatowy.

Rada gminy połączonej z obszarem dworskim i stanowiącej dla siebie okrąg drogowy, wybiera dwóch członków do komitetu drogowego, Rada zaś każdej innej gminy wybiera jednego członka.

Każdy obszar dworski, należący do okręgu drogowego, ma w komitecie drogowym jednego reprezentanta.

Posiadacz obszaru dworskiego reprezentuje sam swój obszar albo też mianuje pod swoją odpowiedzialnością inną osobę.

Współposiadacze obszaru dworskiego mianują członkiem komitetu jednego z pośród siebie, albo inną osobę.

Każdy członek komitetu ma zastępcę.

Wybór i rozwiązanie komitetu.

§. 29.

Wydział powiatowy i Rada gminna, wybierają członków komitetu drogowego na czas trwania swego peryodu wyborczego.

Wydział krajowy może unieważnić wybór w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Aż do ukonstytuowania się nowego komitetu drogowego pozostają dawni członkowie w urzędzie.

W razie opróżnienia w ciągu peryodu wyborczego posady członka komitetu lub jego zastępcy, należy dokonać nowego wyboru najpóźniej do dnia 14. na czas jeszcze pozostały.

W miejsce członka komitetu ubywającego przed końcem peryodu wyborczego lub nie mogącego brać udziału

w czynnościach komitetu, powoła przewodniczący do komitetu zastępcę.

Przewodniczącego wybiera komitet z grona swego.

Gdyby komitet nie mógł się ukonstytuować dla braku kompletu lub z jakichkolwiek bądź powodów, Wydział powiatowy zamianuje w porozumieniu z c. k. Starostwem komitet prowizoryczny na czas potrzeby.

Co do obowiązku przyjęcia wyboru na członka komitetu, ustąpienia z posady, nałożenia grzywien na członków wzbraniających się przyjąć wybór, nie chcących przyjętego urzędu dalej sprawować, lub nie usprawiedliwiających swej nieobecności na posiedzeniu komitetu, również jak i co do rozwiązania komitetu okręgu drogowego, zastosowane być mają analogiczne postanowienia §§. 20. 25. 42. i 109. ustawy gminnej.

Grzywny wymierza Wydział powiatowy.

Przeciw takiemu orzeczeniu Wydziału powiatowego, służy odwołanie się do Wydziału krajowego.

Kara pieniężna wpływa na rzecz dróg gminnych w okręgu.

Zakres działania.

§. 30.

Komitet okręgu drogowego :

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg gminnych w okręgu, orzeka o uwolnieniu osób w §. 11. ust. 1. wskazanych, od prestacyi drogowych, stanowi o sposobie użycia funduszu dróg gminnych i załatwia rachunki roczne ;

2) utrzymuje kataster dróg gminnych, uchwała corocznie na podstawie tego katastru preliminarz robót i budżet tych dróg i utrzymuje ich inwentarz ;

3) mianuje — do wykonywania zarządu — zawiadowcę dróg gminnych w okręgu, także z poza grona swego i oznacza zakres jego działania ;

4) czuwa pod własną odpowiedzialnością nad należyty stanem dróg gminnych w okręgu, oraz nad tem, ażeby wszelkie prestacye i składki pieniężne (§§. 9 i 14) na rzecz dróg gminnych w okręgu uiszczane były w sposób właściwy i na czasie ;

5) przedkłada na żądanie Wydziału powiatowego wszelkie wyjaśnienia i daty dróg publicznych się dotyczące ;

6) kieruje budową i utrzymaniem dróg powiatowych w okręgu drogowym o ile ta czynność została mu przez Wydział powiatowy poruczoną.

Regulamin.

§. 31.

Porządek czynności i postępowania, tok instancyi, sposób zawiadywania majątkiem, określenie odpowiedzialności komitetu okręgu dróg gminnych, również zasady co do ustanowienia służby drogowej i dyscyplinarnej nad nią władzy, oznaczy osobny regulamin, który Wydział krajowy wyda w granicach określonych ustawą niniejszą i analogicznymi postanowieniami ustawy gminnej.

§. 32.

Zwierzchność gminna.

Zwierzchność gminna:

- 1) sporządza spis kontrybuentów w gminie;
- 2) ogłasza składkę pieniężną i rozkład prestacyi oraz ceny wykupna robocizny;
- 3) użycza komitetowi okręgu drogowego wszelkiej pomocy w zarządzie dróg gminnych i ma według jego zarządzenia i pod jego odpowiedzialnością wykonywać czynności, które jej tenże poruczy;
- 4) sprowadza na miejsce roboty kontrybuentów, uiszczających prestacye w naturze (§. 13) również dostarcza robotników do wykonywania robót, spowodowanych wypadkami elementarnymi (§. 22).

§. 33.

Przełożony obszaru dworskiego.

Przełożony obszaru dworskiego sprawuje analogicznie te same czynności na obszarze dworskim, które zwierzchność gminna obowiązana jest wykonywać na obszarze gminnym.

IV. Środki zaradcze.

§. 34.

Jeżeliby Rada powiatowa lub Wydział powiatowy zaniedbywały w czemkolwiek bądź swe obowiązki, Wydział krajowy zaradzi temu w sposób, jaki za odpowiedni uzna na koszt i stratę powiatu. Taka sama władza przysługuje Wydziałowi powiatowemu nad komitetem okręgu drogowego, Radą gminną, zwierzchnością gminną i przełożonym obszaru dworskiego, a nadto może Wydział powiatowy członka zwierzchności gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, zaniedbującego swoje obowiązki, skazać na grzywny aż do 20 zł. w. a.

Władza ta przechodzi na Wydział krajowy, jeżeli Wydział powiatowy nie wykonuje jej należycie.

Koszta komisji wywołane przez załającego się ponosi tenże, jeżeli zażalenie za niesłuszne uznanem zostało, w przeciwnym razie ponosi je dotyczący fundusz drogowy.

V. Nadzór rządowy.

§. 35.

Władza polityczna ma prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać, tudzież, ażeby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone. W razie więc takiego zaniedbania zażąda zarządzenia od sprawującego bezpośrednią administrację, a gdy krok ten zostanie bezskutecznym lub w razie niebezpieczeństwa, zarządzi stosowne środki na koszt obowiązanych i właściwy zarząd drogowy niezwłocznie o tem zawiadomi.

Ustawa niniejsza nie narusza przyznanego w ustawie gminnej i w ustawie o reprezentacji powiatowej władzom rządowym prawa nadzoru nad reprezentacją gminną i powiatową i systemowania uchwał tych reprezentacji. Toż samo prawo przysługuje władzom rządowym względem komitetu okręgu drogowego.

VI. Odwołanie się do wyższej władzy i przedstawienia.

§. 36.

Wszystkie odwołania się do wyższej władzy autonomicznej i przedstawienia, winny być wniesione w przeciągu dni 14. do tej władzy, która orzeczenie wydała lub jest organem wykonawczym reprezentacji, która uchwałę powzięła. Jeżeli reprezentacja lub władza, która orzeczenie wydała, uważa odwołanie się do władzy wyższej za słuszne, natenczas przyjąć je może jako przedstawienie i zmienić swoje pierwotne orzeczenie.

Od orzeczeń władzy politycznej, wydanych z mocy §. 35. niniejszej ustawy, można odwołać się do c. k. Namiestnictwa, które rozstrzyga sprawę w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

VII. Egzekucya.

§. 37.

Prestacje, wykupno od prestacji, dodatki do podatków, składki pieniężne na rzecz dróg gminnych, koszta

poniesione w skutek przedsięwzięcia środków zaradczych na koszt i stratę powiatu, okręgu dróg gminnych, gminy, przełożonego obszaru dworskiego, członka zwierzchności gminnej równie jak i kontrybuentów; kary dyscyplinarne, wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach, kary policyjne za przekroczenia przepisów drogowych, należitości wynikające z ugody dobrowolnej (§. 5.) zatwierdzonej przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, datki z powodu niezwykłego zużycia drogi i datki kolei żelaznych (§. 16.), tudzież koszta postępowania wykonawczego, ściągane będą w drodze egzekucyi politycznej.

Do prowadzenia tej egzekucyi powołanym jest względem gmin i obszarów dworskich starosta powiatowy, względem kontrybuentów w gminie zwierzchność gminna, a względem kontrybuentów na obszarze dworskim przełożony tegoż obszaru. Według okoliczności może jednak starosta z ominięciem gminy, a względnie obszaru dworskiego, jako całości, przystąpić do egzekucyi wprost przeciw pojedynczym kontrybuentom.

Zamiast ściągnięcia prestacyi w naturze lub w pieniądzech, można także w drodze egzekucyi zarządzić wykonanie roboty na koszt obowiązanego i ściągnąć od niego poniesione przez to wydatki.

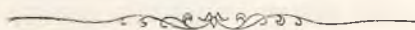
VIII. Postanowienia końcowe.

§. 38.

Ustawa ta obowiązywać będzie w rok od dnia ogłoszenia jej w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych, z którym to dniem ustawa z dnia 18. sierpnia 1866. r. o prestacyach i kompetencyi co do dróg publicznych, traci moc obowiązującą.

§. 39.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych.



Z drukarni A. Waydowicz (przedtem M. F. Poremby), we Lwowie 1877.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o projekcie Ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Głównym powodem tak często objawiającego się żądania reformy ustawy drogowej było od pierwszej chwili postanowienie §. 12. ustawy drogowej z 1866. roku, wedle którego gmina daje robotę, a obszar dworski dostarcza materiału drewnianego, potrzebnego do budowy i utrzymania dróg gminnych. Wszystkie wnioski w tym przedmiocie czynione, dążyły do usunięcia a przynajmniej do zmodyfikowania tego postanowienia, które nakładając inną powinność drogową na gminę a inną na obszar dworski i nie określając liczebnie stosunku jednej prestacji do drugiej: nie daje podstawy do słusznego rozkładu ciężaru drogowego między gminę a obszar dworski. Wszakże, gdy szło o postawienie natomiast zasady innej: wyszły dopiero na jaw wszystkie trudności.

I. Główny powód żądania reformy ustawy drogowej i trudności w rozwiązaniu tej kwestyi.

Czynione były rozmaite propozycje, żadna jednak nie potrafiła skupić około siebie większości sejmowej i o kwestyę prestacji rozbiła się dotąd zawsze reforma ustawy drogowej.

Wydział krajowy, który od 1872. r. podnosił już cztery razy w Wysokim Sejmie bezskutecznie reformę ustawy drogowej, nie spuścił z oka tej nader ważnej i żywotnej dla kraju sprawy, a zbadawszy ją ponownie przedstawia Wysokiemu Sejmowi nie tylko swój wniosek, lecz zarazem wszystkie możliwe podstawy do rozwiązania tej kwestyi, która z natury swojej jest tak skomplikowaną, tyle łączy w sobie odmiennych interesów, że pomyślnie jej rozwiązanie należy do najtrudniejszych zadań ustawodawczych.

Ta trudność nam tłumaczy, dlaczego np. Prusy nie mają dotąd jednolitej ustawy drogowej pomimo, iż od kilkudziesięciu lat nad nią pracują. Jeszcze w 1808. r. rozpoczęto tam prace, mające na celu radykalną zmianę prowincjonalnych praw drogowych. Osobna komisya złożona w 1820. r. wypracowała projekt pierwszy, który około 1830. r. oddany został komisji rewizyjnej do objawienia opinii. Zanim jednak praca rewidenta mogła być wzięta pod obrady, wznowiły sprawę niektóre sejmy prowincjonalne. Nowa, z radców ministerstwa złożona komisya ukończyła wypracowanie projektu w 1833. r. Po dłuższych obradach udzieliło ministerium stanu projekt ten w 1836. r. prowincjonalnym deputatom stanowym do objawienia opinii. Na podstawie tej opinii wypracowała komisya, złożona przez ministerstwo stanu, nowy projekt, który w 1837. r. przedłożony został sejmom prowincjonalnym. Zdania w sejmach objawiane spowodowały

wały nowe zmiany. Postanowieniem królewskim z 1842. r. przekazany został nowy projekt radzie stanu do zbadania i objawienia opinii. Rada stanu ukończyła w części tylko swe obrady, gdy dalsze prace przerwano w 1848 r. Wkrótce potem podjęto na nowo sprawę ministerium handlu i komunikacji publicznych. Projekt wypracowany w 1857. r. udzielony został sądowym i administracyjnym władzom prowincjonalnym do objawienia opinii. Uczynione propozycje były podstawą nowego projektu przełożonego w 1862. r. sejmowi monarchii. Projekt ten został jednak przez rząd cofnięty. W 1865. r. wniósł rząd do sejmu nowy projekt, który atoli zatwierdzenia nie uzyskał. Natomiast wyraziła tak Izba deputowanych, jak i Izba panów życzenie, ażeby rząd bez dalszej zwłoki i nie czekając reformy gminnej i prowincjonalnej wniósł projekt nowy. Z polecenia tego wywiązał się rząd 1875. roku, przedstawiając projekt ustawy drogowej, którego losów dalszych jeszcze nie znamy.

Trudność uregulowania kwestyi drogowej była również powodem licznych reform w ustawodawstwie drogowym krajów austriackich. W okresie autonomicznym wydane zostały pierwsze ustawy drogowe w 1863: dla Austrii dolnej, Salzburga, Szląska i Wybrzeża; w 1864. r.: dla Austrii górnej, Karyntyi, Krainy, Czech i Bukowiny; w 1865: dla Moraw, w 1866: dla Galicyi i Styryi, w 1870: dla Tyrolu a w 1873: dla Dalmacyi.

Wiele z tych ustaw jednak zmieniono potem lub zniesiono i zastąpiono nowemi.

W Austrii dolnej była reforma ustawy drogowej na porządku dziennym od chwili wydania pierwszej ustawy w 1863. aż do 1875. r. — W przeciągu lat dwunastu zmieniał kraj ten sześć razy ustawę drogową, w części lub w całości.

Prócz Austrii dolnej zmieniały swe ustawy drogowe w okresie autonomicznym następujące kraje austriackie: Austria górna, Karyntya, Bukowina, Kraina, Salzburg, Styrya, Czechy, Morawy, Szląsk i Wybrzeże.

Nie mniejsze też trudności i liczne reformy ustaw drogowych napotykamy: w Badeńskim, w królestwie kongresowem, w Węgrzech, gdzie przygotowują się obecnie do nowej reformy, a nawet w konserwatywnej Anglii, której prawo drogowe uległo w 1836. r. zmianie kardynalnej, a jednak bez zmian nowych obejść się nie może.

Praktyczny zmysł Francuzów najłatwiej potrafił pokonać te trudności i ustawa drogowa z 21. maja 1836. r., która wydała tak świetne owoce, jest wzorem w ustawodawstwie komunikacyjnem o tyle jednak trudnym do naśladowania o ile nie ma kwestyi bardziej zależnej od lokalnych stosunków, stanu ekonomicznego i społecznego, aniżeli kwestya drogowa.

II. Dwa systemy prestacji drogowych.

Rozpatrując się w ustawodawstwie drogowym innych państw i krajów, widzimy dwa główne systemy prestacji drogowych: jeden, który wymaga stałej mniej więcej z góry określonej powinności drogowej, — drugi zaś system, który nie przeznaczają żadnego stałego zasobu i ciężar drogowy stosuje do każdorazowej potrzeby drogowej. — Pierwszy system znajdujemy we Francyi, Belgii, Węgrzech, w królestwie kongresowem, drugi: we wszystkich krajach austriackich, w Prusiech i w Badeńskim.

Myślą przewodniczącą ustanowieniu stałej prestacji jest z jednej strony jednostajny i ile możności niezmienny rozkład ciężaru drogowego na wszy-

stkich obywateli kraju — z drugiej zaś strony utworzenie na cele drogowe stałego zasobu, którego przewyżka nad zwykłą potrzebę daje możność ciągłego postępu w gospodarstwie drogowem.

System ten opiera się na tej regule ekonomicznej, iż rozwój środków komunikacyjnych nigdy ustawać nie powinien, albowiem każde polepszenie komunikacji pociąga za sobą zmniejszenie zużycia mechanicznej siły pociągowej na korzyść ogólnej produkcji i zapewnia społeczeństwu znakomite zyski przez zmniejszenie kosztów transportu.

Główną przedstawicielką tego ekonomicznego systemu prestacyi drogowych jest Francya, która oszczędzając już rocznie na kosztach przewozu po drogach bitych miliardy franków, nie ustaje jednak w dążeniu do polepszenia swych komunikacji.

Ustanowiwszy w 1836. r. na rzecz dróg wicynalnych prestacyą w robociznie (3 dni) i stały dodatek (5 centymów od 1 franka) do podatków bezpośrednich, posiadać będzie wkrótce około 500.000 kilometrów dróg bitych, przemieniając wszystkie drogi gminne na budowane sposobem szosowym; a łatwo przewidzieć, iż w niedalekiej przyszłości pokryje się dla większych transportów siecią kolei konnych, które dozwolą jej robić jeszcze większe oszczędności na kosztach transportu.

Podobne dążenie do ciągłego rozwoju dróg widzimy w Belgii.

Nie w tym stosunku, zawsze jednak bardzo znakomite rezultaty przedstawia system prestacyi stałych w królestwie kongresowem, osobiście w tym czasie, w którym dozwolonem mu było, rozwijać się na gruncie ustawodawstwa krajowego. Od roku 1816, — t. j. od wydania pierwszej ustawy szarwarkowej, wedle której pobierano rocznie z dymu ciągłego po 6 dni ciągłych i 4 dni piesze, a z dymu pieszego po 10 dni pieszych — aż do 1870. r., w którym zamiast szarwarku znacznie niższego ustanowiono opłatę szarwarkową, zbudowano w królestwie kongresowem, przeważnie za pomocą prestacyi stałych, około 4.300 kilometrów dróg bitych i urządzono należycie około 24.000 kilometrów dróg średnich, pokrywających kraj siecią dróg poprzecznych i podłużnych.

W Węgrzech w jednym tylko pogranicznym komitacie Spiskim, mającym kilkadziesiąt mil kwadratowych powierzchni, zbudowano około 500 kilometrów dróg bitych, czerpiąc środki głównie z prestacyi stałych, dających 2 dni ciągłe od 1 sztuki bydła roboczego a 6 dni pieszych od jednego numeru domu. A jeżeli dziś jeszcze nie widzimy w tem królestwie ogólnej zamożności, jako niewątpliwego skutku dobrych komunikacji: pochodzi to stąd, iż usiłowania ku podniesieniu komunikacji w Węgrzech nie są tak dawne, i że długiego potrzeba jeszcze czasu, zanim sieć dróg bitych zostanie tam ukończoną.

Drugim głównym systemem uiszczania prestacyi drogowych jest system ściśle administracyjny. Jako zaletę tego systemu przedstawiają zwykle tę okoliczność, iż nie wymaga on większej prestacyi od kontrybuentów, aniżeli potrzeba. Zasada na pozór trafna, lecz w istocie prowadzi zwykle do zaniedbania gospodarstwa drogowego, zwłaszcza tam, gdzie obowiązani powołani są do orzekania o potrzebie.

W każdej innej gałęzi gospodarstwa łatwiej przychodzi ocenić potrzebę i zastosować do niej wydatek, aniżeli w gospodarstwie drogowem, gdzie oszczędność zbyt daleko posunięta mści się potem bardzo dotkliwie — sprowadzając nie tylko utratę zysku, wynikającego z dobrych komunikacji, lecz także szkodę, wynikającą z zaniedbania drogi, której naprawa wymaga potem znacznie większego wydatku od sumy oszczędzonej.

System, który stosuje wymiar powinności drogowej do każdorazowej potrzeby, wymaga przede wszystkim należytego tej potrzeby ocenienia i tylko w takim razie rokować może te same korzyści, co system oparty na stałych prestacyach drogowych, jeżeli społeczeństwo rozumie dokładnie ważność dróg dla rozwoju ekonomicznego, ma na oku nie tylko potrzeby dróg istniejących, lecz także ciągły postęp w gospodarstwie drogowym.

Jeżeli prestacje stałe dają większy zasób aniżeli potrzeba na drogi zwyczajne, gruntowe : natenczas pozostała przewyżka użyta być może na drogi bite, — a przypuściwszy nawet tak znakomity stan dróg, iż dalsze ulepszenia byłyby zbędne, to coś łatwiejszego, jak prestację stałą zniżyć do właściwej miary.

Z tych powodów Wydział krajowy poczytuje system, oparty na stałych prestacyach drogowych, za odpowiedniejszy dla naszego kraju, który bez stałego zasobu na cele drogowe nie mógłby zaspokoić jednej ze swych najważniejszych potrzeb ekonomicznych, od której zawisła jego zamożność przyszła.

III. Podstawa wymiaru prestacyi.

W europejskim ustawodawstwie drogowym znajdujemy następujące główne podstawy wymiaru prestacyi drogowych:

- a) Ludność męską do roboty zdolną,
- b) Rodzinę,
- c) Dom,
- d) Posiadłość ziemską,
- e) Bydło robocze,
- f) Podatek.

Z tych sześciu głównych podstaw wymiaru prestacyi drogowych, jedna tylko, a mianowicie podatek stanowi częstokroć wyłączną podstawę wymiaru, inne zaś natrafiamy tylko połączone w pewnej kombinacji z sobą.

I tak n. p. we Francji stanowi podstawę wymiaru prestacyi drogowych ludność męska do roboty zdolna (18—60 lat) zaprzężny wóz lub powóz i bydło juczne, pociągowe i wierzchowe, tudzież podatek. Podobnie w Belgii. W Węgrzech: bydło pociągowe, numer domu i podatek.

W królestwie kongresowem wedle projektu z 1874. ma być pobierany zasadniczy podatek podymny od budynków z uwzględnieniem przestrzeni obszaru folwarków, zagród, osad leśnych i innych jednostek gospodarstwa wiejskiego, na których budynki się znajdują.

Wedle ustawy drogowej „wolnego miasta Krakowa i jego okręgu“ z dnia 7. czerwca 1817: „wewnętrzny rozdział robót około dróg po wsiach czyniony był w stosunku wielkości posiadanych gruntów.“

Wymiar prestacyi drogowych, wyłącznie na podstawie podatku, zdaniem Wydziału krajowego, nie da się usprawiedliwić ze stanowiska gospodarstwa społecznego.

Drogi służą w pierwszym rzędzie dla zaspokojenia pierwotnych potrzeb osobistych wszystkich mieszkańców kraju. Potrzeby te są jednakie a zatem i pierwotne korzyści z dróg dla wszystkich równe. Tym więc równym korzyściom powinny odpowiadać równe obowiązki. Na tej zasadzie żądać należy w pierwszym rzędzie od każdego obywatela kraju przede wszystkim równej prestacyi drogowej na podstawie jego siły osobistej.

Jeżeli jednak w pierwszym rzędzie dla zaspokojenia pierwotnych potrzeb osobistych wszyscy zarówno z dróg korzystają i z tego tytułu równie powinni ponosić ciężary: to zaprzeczyć się nie da, iż obok użytkowania wszystkim wspólnego korzysta z dróg więcej ten, czyje potrzeby osobiste prze-

chodzą miarę potrzeb pierwotnych, kto ma większe gospodarstwo, kto ma przedsiębiorstwo, fabrykę, kto prowadzi handel itd., słowem kto używa drogi już nie tylko dla swej pierwotnej osobistej potrzeby, lecz używa jej także bezpośrednio lub pośrednio, jako jednego z czynników produkcji, która zarazem daje możność zwiększenia potrzeb osobistych. Wynika z tego, iż dalsza prestacya drogowa oprzeć się powinna na sile poza osobą producenta będącej, a to: albo na sile pociągowej tych zwierząt, których w pierwszym rzędzie używa do produkcji i do transportu produktów, a następnie na sile podatkowej — albo też wyłącznie już na sile podatkowej, która jest miarą dochodu producenta, zatem zamożności jego, i w której wszelka siła produkcyjna a więc i siła pociągowa już się mieścić może.

Z tego stanowiska się zapatrując i chcąc zbadać, jakimi siłami prestacyjnemi możnaby w kraju naszym rozporządzać przy wymiarze nikogo nie przeciążającym a słusznym, — Wydział krajowy zarządził zebranie i zestawienie sześciu powyższych podstaw wymiaru prestacyi drogowych.

Pracą tą zajął się Oddział statystyczny Wydziału krajowego, a dokonawszy jej przedstawił Wydziałowi krajowemu następujące tablice, opracowane na podstawie dat, dostarczonych w części także przez c. k. Starostwa:

1) Wykaz ludności męskiej w całym kraju od lat 16—60, ułożony powiatami, których powierzchnie wyrażono w kilometrach kwadratowych.

Alegat 1.

2) Wykaz rodzin (partyi) w gminach i na obszarach dworskich każdego powiatu, a następnie w każdym mieście i miasteczku.

Alegat 2.

3) Wykaz domów w gminach i na obszarach dworskich każdego powiatu, a następnie w każdym mieście i miasteczku.

Alegat 3.

4) Wykaz rozmiarów głównych kultur ziemi osobno dla większej a osobno dla mniejszej własności z obliczeniem procentowem udziału każdej własności w ogólnej przestrzeni i po wyłączeniu lasów.

Alegat 4.

5) Wykaz bydła roboczego osobno w gminach a osobno na obszarach dworskich.

Alegat 5.

6) Wykaz opłacanych podatków bezpośrednich bez dodatku nadzwyczajnego osobno w gminach a osobno na obszarach dworskich i osobno w każdym mieście i miasteczku.

Alegat 6.

Pierwsze trzy wykazy zawierają podstawę do wymiaru osobistej prestacyi drogowej, — trzy zaś następne do wymiaru prestacyi drogowej ze względu na produkcję.

Wydział krajowy rozebrawszy gruntownie każdą z powyższych podstaw, doszedł do następujących wyników:

Wymiar prestacyi osobistej na podstawie osób (jak np. we Francji), byłby właściwie rodzajem opodatkowania całej do pracy zdolnej męskiej ludności kraju na cele publiczne i z tego względu miałby tę zaletę, że pociągając korzystających z dróg do ich utrzymania: tem samem mógłby całą sumę obowiązków tak rozdzielić, iż nie nakładałby na nikogo ciężaru, któremu by ten nie był w stanie poddać. W praktycznem jednak zastosowaniu system ten natrafiłby na wielkie niechęci, przypominając zniesione niegdyś pogłówne, do którego ludność kraju naszego czuje wstręt tak nieprzezwyciężony, iż zdrową i słuszną zasadę poświęcić mu wypadnie.

Również „dom“ nie jest zdaniem Wydziału krajowego — odpowiednią podstawą do wymiaru osobistej prestacyi drogowej.

„Dom“, który służy za przybytek osobom, a względnie rodzinom, ze-
środkowuje poniekąd w sobie potrzeby osobiste swych mieszkańców, nie jest
jednak potrzeb pierwotnych wyrazem — a z powodu, iż przedstawia jak
największe różnice pod względem konstrukcyi, kosztów utrzymania, wygody i t. d.
(np. lepianka — a pałac), nie powinien być wzięty za podstawę do uiszczenia
równej prestacyi.

Najodpowiedniejszą — zdaniem Wydziału krajowego — podstawą do
wymiaru osobistej prestacyi drogowej jest rodzina, czyli stosownie do nomen-
klatury, przyjętej w urzędowej statystyce austriackiej: partya, gdyż nie bę-
dąc identyczną z podstawą znieprawdzonego u nas pogłównego, odpowiada
przecież założeniu, iż obywatele kraju, korzystający w pierwszym rzędzie za-
równo z dróg, powinni z tego tytułu ponosić równe ciężary drogowe.

Co się tyczy wymiaru prestacyi drogowej ze względu na produk-
cję, Wydział krajowy sądzi, iż pewna przestrzeń posiadanego gruntu nie
może służyć za słuszną podstawę wymiaru prestacyi drogowych z powodu róż-
nicy w wartości gruntów, tak ze względu na rodzaj i jakość gleby, jak
i kultury.

System wymierzania prestacyi drogowych w stosunku do rozległości po-
siadanych gruntów, przyjęty niegdyś w ustawie drogowej „wolnego i niepodle-
głego miasta Krakowa i jego okręgu“, został najdokładniej rozwinięty w wspo-
mnianym wyżej projekcie, wydanym w 1874. dla królestwa kongresowego.

Według projektu tego samoistne gospodarstwa ziemskie stanowiące jednostki
do opłaty podatku podymnego, dzielą się na pięć kategorii:

Do pierwszej kategorii należą gospodarstwa, obejmujące więcej, niż 600 morg. gruntu			
Do drugiej	„	„	od 600—300 „
Do trzeciej	„	„	od 300—90 „
Do czwartej	„	„	od 90—15 „
Do piątej	„	„	od 15 i mniej „

Dla każdej z czterech pierwszych kategorii ustanowiono wyższy i niż-
szy wymiar, dla piątej zaś kategorii tylko jeden wymiar podatku podymnego.

Wyższym wymiarem podatku podymnego w każdej z czterech pierw-
szych kategorii obciążono główny dom mieszkalny, tudzież handlowe i przemy-
słowe zakłady, niższym zaś wymiarem wszystkie inne budynki, podlegające opła-
cie podatku podymnego.

Gdy zważymy, iż jednostka gospodarstwa ziemskiego, należąca według
rzeczonego projektu do kategorii niższej, może częstokroć mieć wartość znacznie
większą od jednostki gospodarstwa kategorii wyższej, nie możemy uznać za
sprawiedliwą zasady, na której projekt ten polega.

Pozostaje więc tylko bydło robocze i podatek.

Wszystkie dotychczasowe projekta Wydziału krajowego opierały się gło-
wnie na prestacyi od bydła roboczego i zaprzeczyć się nie da, iż doświadcze-
nie zrobione w innych krajach wykazuje w tej mierze bardzo świetne wyniki.

Gdy jednak podstawa ta natrafiła w kraju naszym na ogólną prawie niechęć,
która objawiła się nie tylko na zgromadzeniu Prezesów Rad powiatowych, odbytem we
Lwowie w lutym 1875. r., lecz także na ostatnich sejmowych zgromadzeniach
przedwyborczych, na których tak wyborcy z grupy większych posiadłości, jak
i z grupy gmin wiejskich oświadczały się bardzo stanowczo przeciw tej podsta-
wie: Wydział krajowy nie chcąc i nie mogąc ignorować opinii prawie powsze-
chnej, z drugiej zaś strony uznając trudność, wypływającą z konieczności pe-

rydycznego poszukiwania tej ciągle zmieniającej się podstawy rozkładu ciężaru drogowego, postanowił przyjąć zamiast niej pewną kwotę przepisanego podatku bezpośredniego, czyli jednostkę podatkową, jako jeszcze ostatnią, jedynie możliwą podstawę wymiaru prestacji drogowych, mających się uiszczać ze względu na produkcję.

Z sześciu więc głównych podstaw wymiaru prestacji drogowych Wydział krajowy wybrał dwie, a mianowicie rodzinę i jednostkę podatkową — i oparł na ich kombinacji powinność drogową, powołując do niej mieszkańców kraju w jednostajnej mierze.

Wedle projektu Wydziału krajowego, każda rodzina bez względu, czy mieszka w gminie, czy na obszarze dworskim, uiszcza równą prestacją osobistą, a obok tego uiszcza każdy opłacający podatki bezpośrednio rzeczową prestacją drogową w miarę tychże podatków. Podstawy te dają możność sprawiedliwego rozkładu ciężaru drogowego nie tylko między obszar dworski i gminę, lecz także i w gminie samej.

Wedle dzisiejszej ustawy drogowej właściciel domu, posiadający przytem kilkadziesiąt morgów gruntu uiszcza taką samą prestacją drogową, jak np. ubogi chałupnik.

Również niesprawiedliwym jest znany z poprzednich sesji sejmowych wniosek posła Gniewosza, który rozkładając ciężar drogowy między obszar dworski i gminę w miarę opłacanych podatków bezpośrednich, gruntowego i domowego i pomijając zupełnie w tym stosunku osobistą prestacją drogową, opiera rozkład ciężaru drogowego w gminie wyłącznie na prestacji osobistej, stanowiąc, iż więcej jak sześć dni od jednego numeru domowego lub jednej rodziny nie można w ciągu jednego roku wymagać.

Projekt Wydziału krajowego znosi zupełnie różnicę między gminą a obszarem dworskim co do powinności drogowej, przyjmując dla wszystkich kontrybuentów jednostajne podstawy wymiaru prestacji drogowych.

Podstawy te uznała również za sprawiedliwe ankieta, złożona ze znawców prawa drogowego, która odbyła się w Wydziale krajowym w styczniu r. b., i której zdanie w sprawie reformy ustawy drogowej streszcza protokół załączony/..

Chcąc oznaczyć wysokość wymiaru prestacji drogowych, należy znać prócz możności a względnie siły prestacyjnej kontrybuentów także potrzeby dróg.

O sile prestacyjnej mieszkańców kraju dają wyobrażenie wykazane podstawy wymiaru prestacji drogowych (Aleg. 1—6), o potrzebach zaś dróg dwie tablice załączone /. — z których pierwsza jest wykazem dróg gminnych i kosztów ich utrzymania, drugą wyciągiem z sieci najpotrzebniejszych dróg powiatowych w naszym kraju, których wykaz szczegółowy /. i mapę /. w załączeniu przekładamy.

Projekt sieci dróg powiatowych, jak również wykazy potrzeb dróg gminnych i powiatowych ułożył Oddział techniczny Wydziału krajowego, mając do dyspozycji następujące daty, zebrane przez Wydział krajowy przy pomocy c. k. Starostw i Wydziałów powiatowych:

- 1) Ilość istniejących dróg gminnych w każdym powiecie z osobna.
- 2) Drogi w powiecie łączące miasta i znaczniejsze miasteczka targowe, tak między sobą, jak i z drogami bitymi.

Alegat 7.

IV. Wysokość wymiaru prestacji i dodatków do podatków.

Alegat 8. i 9.

Alegat 10. i 14.

3) Drogi łączące stacje kolei żelaznych z najbliższymi miastami i miasteczkami (dojazdy kolejowe).

4) Inne z jakiegokolwiek względu ważne drogi w powiecie.

5) Daty odnoszące się do jakości, ilości i oddalenia materyału kamiennego, potrzebnego do budowy bitych dróg powiatowych.

6) Ilość i wymiary mostów i mostków na istniejących drogach gminnych, w każdym powiecie z osobna.

7) Średnią cenę dnia pieszego i ciąglego w każdym powiecie.

8) Średnią cenę w powiecie 1 m. b. drzewa twardego i miękkiego przy średnicy 30. centymetrów.

Wykazy ułożone na podstawie tych danych i zawierające szczegółowe daty co do ilości, również jak i co do kosztów dróg gminnych i powiatowych, dają wyobrażenie o potrzebach tych dróg w całym kraju i w każdym powiecie z osobna.

Chcąc drogi gminne, których w całym kraju jest 29.690 kilometrów, utrzymać w należytym stanie, a przytem zbudować w przeciągu lat kilkudziesięciu i utrzymywać sieć najpotrzebniejszych dróg powiatowych, wynoszącą 7.663 kilometrów, potrzebaby rocznego funduszu w sumie 3,658.386 zł.

Alegat II.

Ażeby tej potrzebie /. zadość uczynić, należałoby żądać od każdej rodziny, a względnie partyi prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe, rocznie 4—6 dni pieszych, tytułem prestacyi osobistej, a od każdego 3 zł. w. a. przepisane podatku bezpośredniego: 1—2 dni pieszych, tytułem prestacyi rzeczowej, a przytem jeszcze w 16. powiatach [birczańskim (dobromilskim), brzozowskim, dąbrowskim, grybowskim, jaworowskim, kamioneckim, liskim, mościskim, przemysłańskim, rzeszowskim, rudeckim, sanockim, sokalskim, turczańskim, żółkiewskim i żydaczowskim] nałożyć dodatek do podatków od 1—10% i przeznaczyć z funduszu krajowego dla 10. powiatów [brzozowskiego, dąbrowskiego, jasielskiego, kamioneckiego, liskiego, przemyslańskiego, rudeckiego, sanockiego, sokalskiego i żydaczowskiego] roczną subwencję w łącznej sumie 148.744 złr.

Ponieważ jednak kraj nasz ubogi tak wielkich ofiar na cele drogowe na teraz ponosić nie może i nałożenie nań ciężaru przechodzącego siły zamiast spotęgować produkcją i dźwignąć zamożność, sprowadziłoby musiało wysilenie, przeto Wydział krajowy postanowił zgodnie ze zdaniem ankiety zniżyć wymiar prestacyi do niezbędnej granicy i żądać najpierw:

I. na rzecz dróg gminnych:

- a) od każdej rodziny, a względnie partyi: trzech dni pieszych;
- b) od przepisanej kontrybuentowi sumy podatku bezpośredniego, nie przenoszącej sześciu złotych reńskich w. a.: jednego dnia pieszego, — od wyższej zaś kwoty podatkowej: po $\frac{1}{2}$ dnia pieszego od każdego 3 zł. przepisane podatku bezpośredniego (§. 9. projektu); o ileby zaś prestacye tu i ówdzie nie wystarczały;
- c) składki pieniężnej aż do 5 centów od 1 zł. podatków bezpośrednich (§. 14).

II. na rzecz dróg powiatowych (§. 7.):

wymagać corocznie, w miarę rzeczywistej potrzeby, nakładania powiatowego dodatku do podatków bezpośrednich — w wysokości od 5% do 10% tychże podatków, pozostawiając przytem Radzie powiatowej możność uchwalenia większego dodatku, w granicach zakreślonych ustawą o Reprezentacji powiatowej i przeznaczając część prestacyi na rzecz takich dróg powiatowych, które po

ogłoszeniu nowej ustawy drogowej wyłączone zostaną z kategorii dróg gminnych (§§. 7 i 25).

Robocizną prestacyjną można wedle projektu Wydziału krajowego (§. 13.) wykonać w naturze, lub wykupić się od niej spłatą jej wartości pieniężnej. W razie jednak potrzeby gotowizny uznanej za niezbędną przez zarząd drogowy, uiszczoną być musi w gotowiznie prestacya przypadająca od podatku. W razie zaś ociągania się mieszkańców gminy, lub obszaru dworskiego od wykonania należnej prestacyi, może zarząd drogowy uchwalić, iż ociągający się obowiązani są spłacać wartość całej prestacyi tak rzeczowej jak i osobistej.

Zasoby, które na powyższej podstawie uzyska się dla dróg gminnych w każdym powiecie, wykazuje tablica załączona ./. , podług której siła prestacyjna w całym kraju czyni rocznie 1,910.810 zł.

Alegat 12.

Porównanie tych zasobów z potrzebami dróg gminnych okaże, iż wymiar prestacyi przez Wydział krajowy proponowany, potrzebom tym w ogólności zadość czyni, jakkolwiek nakłada stosunkowo znacznie mniejszy ciężar, aniżeli obowiązująca ustawa drogowa, która daje roczną siłę prestacyjną w wartości 2,985.694 zł., rozłożoną jednak w ten sposób, iż w niektórych powiatach (np. brzeskim, brzozowskim, jaworowskim, kołomyjskim, nowosądeckim, krośnieńskim, przemyskim, przemysłańskim, rzeszowskim, ropeczyckim, rudeckim, sanockim) przeciążoneby były w razie uiszczania całkowitej prestacyi: obszary dworskie, — w innych zaś powiatach (np. bohorodczańskim, gorlickim, horodeńskim, husiatyńskim, kolbuszowskim, limanowskim, lwowskim, myślenickim, nadwórniańskim, nowotarskim, podhajeckim, samborskim) ponosiłyby gminy ciężar nieproporcjonalny. Atoli prestacye przypadające na podstawie obowiązującej ustawy drogowej zużywane bywają, jak uczy doświadczenie, zaledwie w pewnej części: podczas gdy projekt Wydziału krajowego całkowite zużycie prestacyi drogowych wyraźnie zastrzega (§. 9. ustęp 6.) i tym sposobem dla dróg gminnych dostateczny zasób prestacyjny zapewnia, zwłaszcza, że pomnażać się będzie ilość prestacyi przypadających od podatku bezpośredniego, który dziś już znacznie większy aniżeli wykazany w alegacie 6., na podstawie dat z 1873. r., w razie przeprowadzenia zamierzonej reformy podatkowej, spłynie z dodatkiem nadzwyczajnym w jednolity podatek bezpośredni i ciągle wzrastać będzie, tak, iż z czasem zaledwie w 11 powiatach (brzeskim, birczańskim, jarosławskim, jaworowskim, kołomyjskim, krośnieńskim, liskim, rzeszowskim, ropeczyckim, sanockim i turczańskim) wypadnie uciekać się bądź do większej składki pieniężnej, bądź też do pomocy powiatu lub kraju — o ile dochód z myta lub innego źródła (§. 15.) niedoboru nie pokryje.

Inaczej przedstawia się rzecz co do dróg powiatowych.

Chcąc rychło zbudować sieć dróg powiatowych, uznaną przez reprezentacye powiatowe za niezbędną — potrzebaby w ogólności przeszło 4 razy większego funduszu, aniżeli go uzyskać można nawet przy 10⁰/₀ dodatku do podatków bezpośrednich, przyczem jeszcze nadmienić wypada, iż między pojedynczymi powiatami zachodzą co do potrzeb dróg powiatowych ogromne różnice, tak, iż kiedy n. p. w powiecie bialskim, potrzebom tym 15⁰/₀ dodatek do podatków bezpośrednich, czyni zadość w zupełności: powiat sokalski musiałby stosunkowo przeszło jednąście razy większe ponosić ciężary.

Wobec niemożności ponoszenia teraz tak wielkich ofiar Wydział krajowy sądzi, iż należy potrzeby dróg powiatowych zastosować do środków, którymi powiaty bez zbytniego przeciążenia rozporządzać mogą i ograniczyć budowę do

linii najbardziej potrzebnych, oczekując chwili pomyślniejszej do dalszego rozwoju.

Wszakże i przy tak szczupłym preliminarzu gospodarstwo drogowe w powiatach będzie mogło znacznie postąpić w porównaniu z dzisiejszym stanem. Na 74 powiatów naszego kraju, jest obecnie tylko 39 [bialski, bocheński, brzeski, birczański (dobromilski), borszczowski, brzozowski, chrzanowski, drohobycki, grodecki, grybowski, jarosławski, jasielski, krakowski, krośnieński, kossowski, limanowski, liski, mielecki, mściscki, myślenicki, nowosądecki, nowotarski, pilźnieński, podhajecki, rzeszowski, rohatyński, ropczycki, rudecki, rawski, sanocki, skałacki, tarnopolski, tarnobrzowski, tarnowski, tłumacki, turczański, wadowicki, wielicki, i żywiecki], posiadających drogi powiatowe. Obowiązek nakładania corocznie, w miarę potrzeby, powiatowych dodatków do podatków bezpośrednich w każdym powiecie, w wysokości od 5%—10% tychże podatków, na cele drogowe (§. 7.) przywróci między pojedynczymi powiatami równowagę w ponoszeniu ciężarów drogowych i dostarczy środków na budowę dróg także i w tych powiatach, które ze szkodą własną i ogółu nie uczuły dotąd potrzeby utworzenia powiatowej sieci komunikacyjnej.

V. Kategorie dróg.

W projekcie nowym zatrzymuje Wydział krajowy podział dróg zawarty w obowiązującej ustawie drogowej i w dawniejszych projektach — oraz żąda, aby koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosił jak dotąd fundusz krajowy.

Za podziałem dróg nieeraryalnych na trzy kategorie, przemawiają prócz względów poruszonych w sprawozdaniu Wydziału krajowego z dnia 25. lipca 1874. r. l. 12.397 (Aleg. VI. do sejmowych sprawozdań stenograf. z 1874. r.) także doświadczenia zrobione w innych krajach, wchodzących w skład państwa rakuskiego. I tak: znajdujemy drogi krajowe, powiatowe i gminne: w Czechach, Morawach, na Szlązku, w Austrii dolnej i Austrii górnej; — drogi krajowe, konkurencyjne i gminne: na Bukowinie i w Wybrzeżu; — krajowe, subwencyonowane i gminne: w Karyntyi, — krajowe tudzież gminne I. i II. klasy: w Salzburgu; — powiatowe I. i II. klasy tudzież gminne: w Styryi.

VI. Konkurencja.

Zasada konkurencyi drogowej zyskała sobie powszechne prawie uznanie i stała się jedną z głównych podstaw europejskiego ustawodawstwa drogowego.

We Francyi*) budowa i utrzymanie dróg wielkiej i mniejszej komunikacyi, należy do konkurencyi gmin interesowanych w tych drogach w stosunku do korzyści, jakie im te drogi przynoszą.

Projekt ustawy drogowej pruskiej z 1875. r. żąda zaprowadzenia drogowych spółek konkurencyjnych, złożonych z sąsiednich gmin, a względnie samoistnych obszarów dworskich dla tem łatwiejszego i lepszego rozkładu ciężaru drogowego.

Ustawa drogowa badeńska opiera rozkład ciężaru drogowego na odpowiedniej konkurencyi gminy, okręgu i kraju.

W Anglii od najdawniejszych czasów polega administracya mostów na konkurencyi: czerpiąc potrzebne środki ze składek w każdym hrabstwie rozpiasywanych. Konkurencya jest również przewodnią myślą nowszej ustawy angielskiej (z 1836. r.), na mocy której okręgi parafialne łączyć się muszą w gminy zbiorowe w celach administracyi drogowej.

*) System konkurencyjny znany był we Francyi przed wydaniem ustawy drogowej z 1836 r., która rozwinęła zasady przyjęte już w ustawie drogowej z 28. lipca 1824 r. a uzupełnioną została ustawą z dnia 11. lipca 1868 r. podnoszącą wymiar powinności w robociznie do czterech dni.

W ustawach drogowych 12-tu krajów austriackich (Austrii dolnej, Austrii górnej, Salzburga, Styrii, Karyntyi, Krainy, Czech, Moraw, Szlązka, Tyrolu, Wybrzeża i Bukowiny) przeważa wszędzie zasada konkurencyi, przeprowadzona w niektórych z rzadką konsekwencyą, jak np. w zreformowanej w 1874. r. ustawie dolno-austriackiej, która dla wyrównania niesłuszności w rozkładzie ciężaru drogowego, dopuszcza kilka kombinacyj konkurencyjnych i daje przez to możność zaprowadzenia harmonii w gospodarstwie drogowem.

W Węgrzech gminy przyczyniają się w znacznej mierze prestacyami w naturze do budowy i utrzymania dróg krajowych.

Konkurencyja znana jest również w królestwie kongresowem, mianowicie też w czasach najświetniejszego rozwoju dróg tamtejszych.

Wedle obowiązującej niegdyś ustawy drogowej „wolnego i niepodległego miasta Krakowa i jego okręgu“ z 1817. r.: „roboty około traktów podzielone były między wsie w stosunku odległości miejsc, korzyści, jakie z dróg ciągnąć mogą i innych okoliczności“.

Z pomiędzy znanych nam ustaw drogowych jedna tylko ustawa drogowa galicyjska z 1866. r. wyklucza prawie zupełnie zasadę konkurencyi.

Wszakże rozkład ciężaru drogowego, oparty wyłącznie na podziale administracyjnym, okazać się musi w praktyce nieodpowiednim, nawet w takim razie, gdyby szło tylko o równowagę między korzyścią, wpływającą z bezpośredniego używania drogi, a ciężarem drogowym. Lecz z dróg korzystają nietylko ci, którzy ich bezpośrednio używają. Konsumenci korzystają z nich zarówno jak producenci, gdyż łatwość komunikacyi zmniejsza kosztą przewozu i zniża ceny produktów. W ogóle zaś łatwość komunikacyi i zmniejszenie kosztów przewozu wpływają jak wiadomo w wysokim bardzo stopniu na zamożność mieszkańców, na handel i rolnictwo, na rozwój bogactwa i kultury krajowej.

Słuszną zatem jest rzeczą, ażeby oprócz bezpośrednio interesowanych przyczyniali się do kosztów dróg ci wszyscy, którzy z nich pośrednio ciągną korzyści, gdyż inaczej cały ciężar drogowy spadałby ze szkodą harmonii gospodarczej na tych tylko, którzy bezpośrednio dróg używają, a w cenie swych usług lub towarów ciężaru tego na innych przenieść nie mogą. Wynika to z natury dróg, które jako arterye gospodarstwa społecznego, roznoszące wszystkim jego częściom soki pożywne, służą ku powszechnej korzyści mającej równoważyć pojedynczym ofiarom wszystkich części organizmu społecznego.

Ażeby jednak ciężar drogowy mógł być rozłożony na wszystkie części organizmu społecznego w stosunku do korzyści bezpośrednio i pośrednio odnoszonych, potrzeba albo ustawy drogowej przewidującej wszystkie możliwe w tym względzie wypadki specyalne, albo też postanowień ogólnych dających możność uregulowania ciężaru drogowego w każdym wypadku na zasadzie sprawiedliwej i ekonomicznej. Wyliczenie z góry w ustawie wszystkich możliwych wypadków korzystania z dróg publicznych, należy do zadań niepodobnych do wykonania, pozostaje zatem tylko drugi sposób uregulowania ciężaru drogowego, polegający na tem, iż ustawa upoważnia reprezentacye i władze do zastosowania zasady konkurencyjnej w tych wypadkach, w których wymaga tego wzgląd na sprawiedliwość i harmonię gospodarczą.

Ustawa drogowa z 1866. r. upoważnienia takiego nie daje, a to z powodu, iż system konkurencyjny, jak się wyraża ówczesna komisya sejmowa w odno-

śnem sprawozdaniu (Alegat LXXXIII. z roku 1865—66.) — „opierając się na „wygórowanych opłatach pieniężnych, na których pokrycie całoroczny dochód „kontrybuenta nie zawsze wystarcza, stał się przyczyną tylu skarg i niesłusznie „ponoszonych ciężarów.“

Komisya sejmowa objawiając tak niekorzystne zdanie o „systemie konkurencyjnym“ miała na myśli tylko ten system, który w kraju naszym zaprowadzony został rozporządzeniem Namiestnictwa z dnia 13. marca 1855. i zastosowany najpierw do dróg krajowych, a następnie rozporządzeniem z dnia 5. grudnia 1857. r. także do dróg obwodowych — i który włożył istotnie na niektórych mieszkańców ciężar nietylko przechodzący ich siły, lecz zostający także w nierównym stosunku do korzyści z dróg osiągnąć się mających i dał powód do słusznych narzekań w kraju.

Niechęć ku temu systemowi była tak wielką, iż z nadaniem autonomii zwrócono się nie tylko przeciw niemu, lecz także przeciw zasadzie samej, zapominając, iż konkurencya, to właśnie najdzielniejszy środek do sprawiedliwego i zasadom gospodarstwa społecznego odpowiedniego rozkładu ciężarów drogowych.

Nie wątpimy, iż przy bliższym rozbiorze zasady konkurencyjnej znaczenie jej w gospodarstwie drogowem byłoby już wówczas na jaw wystąpiło: wszakże reakcya przeciw uciążliwemu i niesprawiedliwemu systemowi przez lat dwadzieścia z pewną bezwzględnością wykonywanemu stała się tak powszechną, iż nie było możliwości przeprowadzenia dyskusyi spokojnej w tak drażliwym przedmiocie. — Doświadczenie jednak zrobione w ciągu lat dziesięciu już dostatecznie wykazało, iż zupełne usunięcie konkurencyi jako podstawy do sprawiedliwego i ekonomicznego rozkładu ciężarów drogowych wydało złe owoce. Rozwój gospodarstwa drogowego nie postąpił wcale lub bardzo nieznacznie, a natomiast pojawiły się nowe skargi na niesłuszny rozkład ciężaru drogowego.

Nie osiągnięto więc skutku dodatniego, a popadnięto w nowe błędy. Sprawdziło się tu znane powszechnie głębokie spostrzeżenie, iż „ostateczności się stykają“.

Drogowy system konkurencyjny z czasów absolutnych, to jedna ostateczność, a ustawa drogowa, która wyklucza prawie zupełnie zasadę konkurencyi: to ostateczność druga.

Wydział krajowy, który już w swych wnioskach z 1872. 1873. 1874. i 1875. usiłował te ostateczności z sobą pogodzić, proponując zastosowanie zasady konkurencyjnej przy rozkładzie ciężaru drogowego: zasadzie tej nie tylko pozostał wiernym w projekcie, który obecnie Wysokiemu Sejmowi przedstawia, lecz utwierdziwszy się w niej jeszcze bardziej, wskutek swych ponownych studyów w zakresie europejskiego ustawodawstwa drogowego, ujął ją w system dokładniejszy.

Konkurencya
dobrowolna.

Uznając przedewszystkiem konkurencyą dobrowolną za najwłaściwszą formę udziału w kosztach dróg, która w miarę rozpowszechnienia oświaty i pojęć ekonomicznych, w miarę zrozumienia ważności dróg dla produkcji, stawać się będzie coraz to powszechniejszą formą konkurencyi drogowej: Wydział krajowy wkłada w §. 2. swego projektu na władze zarządzające obowiązek, ażeby przed zakładaniem dróg krajowych i powiatowych, przeprowadzały pertraktacye ze stronami interesowanymi dla zbadania i oznaczenia konkurencyi dobrowolnej tak na rzecz budowy, jak i przyszłej konserwacyi, — również żąda w §. 16. projektu, ażeby przed wydaniem orzeczenia w sprawie datków konkurencyjnych na rzecz pewnej drogi, tentowaną była przedtem ugoda dobrowolna.

Ponieważ jednak konkurencja dobrowolna nie zapewnia jeszcze należytego rozkładu ciężaru drogowego, przeto nie może być jedyną formą konkurencji drogowej.

Dlatego Wydział krajowy żąda w §. 1. swego projektu, zgodnie ze zdaniem ankiety, ażeby dla dróg gminnych każdy powiat z wyłączeniem miast posiadających odrębne statuty gminne (§. 11. punkt 3.) podzielony został na konkurencyjne okręgi drogowe złożone, stosownie do miejscowych stosunków: z jednej gminy i obszaru dworskiego, lub kilku gmin i obszarów dworskich i reprezentowane przez komitety drogowe. Okręgi drogowe.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych w okręgu drogowym ponoszą wspólnie gminy i obszary dworskie do okręgu tego należące.

Głównym źródłem funduszu dróg gminnych w okręgu drogowym są prestatycje (§. 9.).

O ile by jednak prestatycje i inne źródła (np. dochody z myta) nie wystarczały na budowę i utrzymanie dróg gminnych w okręgu drogowym, może komitet tegoż okręgu uchwalić składkę pieniężną (§. 14.), która nie wchodzi do budżetu gminnego i nie może wyciągnąć przypadku nie cierpiący zwłoki, wynosić w ciągu jednego roku więcej, niż 5 centów od jednego złotego reńskiego.

Nałożenie wyższej składki pieniężnej w wypadku nie cierpiącym zwłoki należy następnie usprawiedliwić przed Wydziałem powiatowym.

To są główne podstawy konkurencji do dróg gminnych.

Oprócz powyższych przyjmuje Wydział krajowy w projekcie swoim jeszcze następujące rodzaje konkurencji:

- a) Część prestatycji w okręgu drogowym ma być użytą na rzecz dróg, które wyłączone zostały z kategorii dróg gminnych w okręgu drogowym i uznane za drogi powiatowe (§. 7. ustęp 5. — i §. 25. ustęp 5.). Kokurencja na rzecz dróg przeistoczonych na powiatowe.

Postanowienie to będące wynikiem ogólnej zasady konkurencyjnej, przyczyni się znacznie do stopniowego przeistaczania dróg gminnych na drogi powiatowe i uchyli jeden z głównych powodów, dla którego Rady powiatowe ociągają się z uznaniem za powiatowe dróg ważnych dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, nie chcąc pozbawiać ich zasobu prestatyjnego.

Powiaty z większą ochotą przystępować będą do zwiększenia ilości dróg powiatowych, a okręgi drogowe nie poniosą szkody, pozbywając się — w zamian za część prestatycji drogowych — ciężaru większego, t. j. wyłącznego utrzymywania tych dróg i zachowując na potrzeby dróg gminnych w okręgu pozostałych taką ilość prestatycji, jaka tym potrzebom odpowiada.

- b) Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów, albo inne przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne drogę nieomyślną niezwykłym sposobem zużywa lub psuje, wykonywujący przedsiębiorstwo obowiązany będzie do osobnych dodatków na rzecz tej drogi (§. 16. ustęp 1. i 2). Datki fabryk i przedsiębiorstw.
- c) Przedsiębiorstwa kolei żelaznych przyczyniać się mają osobnemi datkami do budowy i utrzymania publicznych dróg dojazdowych, łączących stacje kolei żelaznych z najbliższymi drogami bitymi, z miastami i miasteczkami. Datki kolei żelaznych.

Dojazdy kolejowe.

Postanowieniem, wkładajacem na przedsiębiorstwa kolei żelaznych obowiązek uiszczania datków konkurencyjnych (§. 16. ustęp 3. i 4.) pragnął Wydział krajowy przede wszystkim rozwiązać kwestyę dojazdów kolejowych, która w znaczniejszej części krajów austriackich została już uregulowaną osobnemi ustawami.

Ustawy o dojazdach kolejowych wydane w krajach austriackich podzielić można, wedle przewodniczącej im myśli głównej, na trzy grupy:

Do pierwszej należą te, na mocy których powołane są do konkurencji na rzecz dojazdowych dróg kolejowych, oprócz innych stron bezpośrednio interesowanych, także przedsiębiorstwa dotyczących kolei żelaznych bez oznaczenia jednak stałego stosunku rozkładu ciężarów.

Podług tych ustaw wysokość udziału ma być oznaczona ugodą dogodną między stronami interesowanemi, a dopiero w takim razie, gdy tentowanie ugody spełźnie na niczem, lub gdy zawarta ugoda zatwierdzoną nie zostanie, ustanowiona być może specjalną ustawą krajową: konkurencya osobna tak dla budowy jak i utrzymania drogi dojazdowej. Do tego zaś czasu mocen jest Wydział krajowy w porozumieniu z polityczną władzą krajową ustanowić konkurencyę tymczasową. W braku porozumienia między Wydziałem krajowym a polityczną władzą krajową, rozstrzyga ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministerstwem handlu.

Ustawy na powyższych zasadach oparte, znajdujemy w Tyrolu i Austrii górnej. Ustawa górno-austriacka różni się tylko tem od ustawy tyrolskiej, iż pierwsza odnosi się tylko do kolei żelaznych nieeraryalnych, druga zaś do kolei żelaznych w ogólności, i że zawiera zarazem postanowienie względem ściągania datków konkurencyjnych w drodze egzekucyi politycznej.

Z licznych ustaw specjalnych, któremi w myśl ustawy zasadniczej zaprowadzono konkurencyą dla kolejowych dróg dojazdowych, wymieniamy ustawę z dnia 1. marca 1874. Dz. u. kr. Nr. 4., wydaną dla Austrii górnej, którą ustanowiono dla budowy i utrzymania dwóch dróg dojazdowych, wiodących do dworca kolejowego w Lincu, osobną konkurencyą, wkładając na c. k. uprzyw. kolej Cesarzowej Elżbiety obowiązek ponoszenia połowy kosztów i rozkładając drugą połowę na gminę Linc i gminę Uhrfahr w stosunku do przepisanych podatków bezpośrednich.

Drugą grupę ustaw o dojazdach kolejowych stanowią ustawy, które oznaczają z góry stosunek rozkładu kosztów budowy drogi dojazdowej.

Ustawy te przepisują zarazem, iż gdyby co do rozkładu kosztów konserwacyjnych nie nastąpiło porozumienie między stronami interesowanymi, natenczas droga dojazdowa ma być wcielona do jednej z kategorii dróg publicznych i utrzymywana zgodnie z postanowieniami ustawy drogowej.

Wedle tych ustaw ponosi dotyczące przedsiębiorstwo kolejowe $\frac{1}{3}$ część kosztów budowy dróg dojazdowych, $\frac{2}{3}$ zaś kosztów rozkłada się w równych częściach, a mianowicie: w Krainie na kraj cały (fundusz krajowy) i dotyczący drogowy okrąg konkurencyjny — w Austrii dolnej zaś i w Szląsku: na dotyczący okrąg drogowy konkurencyjny i najbliższe gminy — wraz z interesowanymi właścicielami większych przedsiębiorstw przemysłowych, kopalń, hut itp.

Do trzeciej grupy nareszcie należą te ustawy, które w razach, gdy dotyczące przedsiębiorstwo kolejowe lub trzecia fizyczna albo moralna osoba, na

mocy odrębnej ustawy lub koncesyi nie jest obowiązana do ponoszenia kosztów budowy, lub utrzymania dojazdowych dróg kolejowych: — tworzą dla tychże dróg osobną konkurencyą, bądź na zasadach ustawy drogowej, bądź też na podstawach odmiennych, nie zawierają jednak postanowienia zmuszającego przedsiębiorstwa kolei żelaznych do udziału w konkurencyi.

Podług ustawy styryjskiej ponosi kraj $\frac{2}{3}$ kosztów budowy, $\frac{1}{3}$ część zaś konkurencyą powiatowa. Zbudowana dojazdowa droga kolejowa ma być uważana za drogę powiatową II. klasy — o ile dla swej szczególnej ważności lub kosztowności nie została uznana ustawą krajową za drogę powiatową klasy I.

Wedle ustawy w y b r z e s k i e j kosztą pierwszej budowy drogi dojazdowej ponosi konkurencyą kraju i okręgów sądowych, a to w ten sposób, iż kraj pokrywa kosztą robót sztucznych i wywłaszczenia gruntów, resztę zaś wydatków pokrywają dotyczące okręgi sądowe. W ten sposób zbudowana kolejowa droga dojazdowa oddawana bywa po upływie roku komitetowi właściwego okręgu sądowego do dalszej konserwacyi.

W M o r a w a c h budowa i utrzymanie kolejowych dróg dojazdowych — należy do obowiązku konkurencyi powiatowej, której w pomoc przyjść może reprezentacya krajowa udzieleniem zasiłku z funduszu krajowego.

Również pociągnięte być mogą do konkurencyi prywatne strony interesowane.

Z przykładów przytoczonych widzimy wielką niejednolitość w rozwiązaniu kwestyi dojazdów kolejowych.

Wydział krajowy nie idąc wyłącznie za żadną z wydanych dotąd ustaw o dojazdach kolejowych, usiłuje odnośnem postanowieniem osiągnąć głównie pomoc przedsiębiorstw kolejowych do budowy i utrzymania dróg rzeczonych, przyczem oświadcza, iż gdyby w pewnym razie proponowane środki nie mogły doprowadzić do pożądanego celu, natenczas wypadnie zaradzić temu specjalną ustawą krajową na wzór ustaw tyrolskich lub górno-austryackich.

d) Jeżeli celem konkurencyi na rzecz pewnej drogi jest jednostajne i o ile możliwości sprawiedliwe rozłożenie ciężaru drogowego na pojedyncze części organizmu społecznego, w miarę bezpośredniego korzystania z drogi: to słuszność i wzgląd na harmonię gospodarczą nakazują również uwzględnienie korzyści pośredniej, jaką przynoszą drogi gminne powiatowi, a drogi gminne i powiatowe krajowi — wpływając na rozwój ekonomiczny, który, nie mówiąc już o innych skutkach nieskończenie ważniejszych dla gospodarstwa społecznego, pojawia się w dotykanej formie zwiększonego dochodu z dodatków na potrzeby krajowe i powiatowe. Na tej podstawie opiera się konkurencyą funduszu drogowego kategorii wyższej na rzecz takiegoż funduszu kategorii niższej.

Subwencye.

Projekt Wydziału krajowego zawiera dwa wypadki takiej konkurencyi:

1) Możliwość przyjęcia szczególnie ważnego lub kosztownego przedmiotu drogowego, należącego do drogi kategorii niższej (powiatowej lub gminnej) na koszt funduszu kategorii wyższej t. j. krajowego, a względnie powiatowego (§. 1. ustęp 5.).

2) Możliwość udzielenia zasiłku z funduszu krajowego na rzecz ważnej i kosztownej drogi powiatowej lub gminnej, a z funduszu dróg powiatowych na rzecz drogi gminnej (§. 18.).

Postanowienia streszczone w dwóch powyższych punktach, znajdują się również w ustawie drogowej z 1866. r. Pierwsze z nich weszło do projektu Wydziału krajowego w formie cokolwiek tylko zmienionej — drugie zaś uzupełnił Wydział krajowy w sposób następujący:

Wedle ustawy z 1866. r. udzielone być może wsparcie z funduszu kategorii wyższej tylko do budowy drogi — podług projektu zaś Wydziału krajowego także do rekonstrukcyi — a nawet do konserwacyi drogi i to w formie zasiłku bezzwrotnego lub bezprocentowej pożyczki.

Natomiast określa Wydział krajowy dokładnie warunki, z jakimi wsparcie może być udzielone, proponując, ażeby na konserwacyą drogi powiatowej lub gminnej udzieloną być mogła wyjątkowo subwencya z funduszu krajowego tylko w takim razie, jeżeli wszystkie inne ustawą przepisane źródła funduszu drogowego nie wystarczają na pokrycie wydatków niezbędnych.

Udzielanie subwencji jest nie tylko środkiem do zrównoważenia korzyści i ofiar wszystkich części organizmu społecznego i wyrównania faktycznych różnic w miejscowych stosunkach drogowych, lecz także środkiem ekonomicznym do podniesienia dobrobytu powszechnego.

Z tego powodu przyjęły system ten niemal wszystkie państwa i kraje w swych ustawach drogowych.

Miedzy ustawami drogowymi krajów austriackich nie ma żadnej, która by nie zawierała postanowienia o subwencyach i tylko ustawa bukowińska ogranicza je do pożyczek bezprocentowych. Inne ustawy zawierają mniej lub więcej rozwinięty system subwencyjny. Ustawa salcburska dozwala wyjątkowego udzielania subwencji tym gminom, w obrębie których nie ma ani eraryalnych ani krajowych dróg. Ustawa drogowa górno-austriacka stanowi, iż fundusz krajowy ponosi kosztą budowy dróg powiatowych, na utrzymanie zaś tych dróg udzielona być może subwencya z funduszu krajowego zwyczajnie w wysokości równającej się połowie kosztów utrzymania drogi krajowej, mającej tę samą długość i znajdujacej się w równych warunkach.

Wedle ustaw czeskiej, morawskiej i szląskiej udzielone być może wsparcie z funduszu krajowego tak do budowy, jak i konserwacyi drogi powiatowej lub gminnej, szczególnie ważnej pod względem komunikacyi, a zbyt kosztownej dla konkurencyi powiatowej lub gminy. Na tej zasadzie istnieje w Czechach osobna kategoria dróg powiatowych subwencyonowanych. Ustawa kraińska dozwala udzielenia subwencji z funduszu krajowego, jeżeli udowodnionem zostanie, że opędzenie wydatków na potrzeby drogowe przechodzi siły okręgu konkurencyjnego — a względnie gminy. Ustawa karyntyjska ma osobną kategorię dróg subwencyonowanych. Wedle ustawy dolno-austriackiej ponosi fundusz krajowy w razach godnych szczególnego uwzględnienia wydatki na roboty techniczne przy budowie albo rekonstrukcyi dróg powiatowych lub gminnych. Oprócz tego udzielone być mogą wyjątkowo z funduszu krajowego wsparcia bezzwrotne, jak również zaliczki i bezprocentowe pożyczki na budowę i utrzymanie pojedynczych szczególnie ważnych przedmiotów drogowych bądź na drogach powiatowych bądź też gminnych. Reszta ustaw drogowych krajów austriackich nie zawiera w tym względzie postanowień godnych szczególnej uwagi.

System subwencyjny nie jest również obcy prawu drogowemu w Węgrzech i w królestwie kongresowem, a hołduje mu także projekt ustawy drogowej pruskiej z 1875. r. Najświetniej jednak rozwinął się ten system we Francyi,

w której oprócz zasiłków udzielanych z funduszków departamentowych wyznaczono ze skarbu państwa, w 1868. r., na rzecz dróg wicynalnych, subwencję w sumie 100 milionów franków, tudzież zaprowadzono na ten cel kasę pożyczkową, uposażoną ze skarbu państwa — sumą 200 milionów franków spłacalnych w 30. rocznych ratach.

Francya, która może najlepiej ze wszystkich krajów zrozumiała znaczenie dróg dla rozwoju ekonomicznego, i której zamożność rośnie w geometrycznej niemal progresji od czasu właśnie, gdy poczęto zajmować się gorliwie drogami — zrozumiała również najlepiej, iż subwencya udzielona ze skarbu państwa na drogi wicynalne ulży nie tylko gminom i przyczyni się do sprawiedliwszego ciężaru drogowego, lecz przyniesie także państwu nieobliczone korzyści przez spotęgowanie produkcji ogólnej.

Wydział krajowy wie dobrze, iż kraj nasz ubogi obecnie znaczniejszych ofiar dla podniesienia dróg powiatowych i gminnych ponosić nie może i dlatego w projekcie swym ogranicza system subwencyjny do wymagań koniecznej równowagi.

Jeżeli jednak ze względu na obecny stan finansowy kraju ogranicza w projekcie swoim subwencją krajową do niezbędnej potrzeby i możliwości, to sądzi zarazem, iż możliwość ta z każdym rokiem zwiększać się powinna w miarę stopniowego wzrastania dobrobytu w skutek rozwoju środków komunikacyjnych, i że do właściwej miary wtedy dopiero dojdzie, gdy kraj, po zupełnem umorzeniu długu indemnizacyjnego, będzie mógł dzisiejszy dodatek indemnizacyjny obrócić na cele produkcyjne w szczególności zaś na wykończenie drogowej sieci komunikacyjnej.

Techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych sprawuje Wydział krajowy (§. 24.), dróg powiatowych Wydział powiatowy (§. 26.), a dróg gminnych komitet okręgu drogowego (§. 27.).

VII. Zarząd dróg.

Komitet okręgu drogowego jest organem zarządzającym i uchwalającym w sprawach dróg gminnych, i uchwały jego w tym zakresie powzięte mają moc obowiązującą dla wszystkich gmin i obszarów dworskich, należących do okręgu drogowego.

Od uchwały lub orzeczenia komitetu odwołać się można do Wydziału powiatowego.

Komitet okręgu drogowego składa się:

- a) z przepisanej ilości członków wybranych przez Rady gminne,
- b) z przepisanej ilości członków reprezentujących obszary dworskie,
- c) z członka, mianowanego przez Wydział powiatowy.

Rada gminy, połączonej z obszarem dworskim i stanowiącej dla siebie okrąg drogowy, wybiera dwóch członków do komitetu drogowego, Rada zaś każdej innej gminy wybiera jednego członka.

Każdy obszar dworski, należący do okręgu drogowego, ma w Komitecie drogowym jednego reprezentanta.

Posiadacz obszaru dworskiego reprezentuje sam swój obszar albo też mianuje pod swoją odpowiedzialnością inną osobę.

Współposiadacze obszaru dworskiego mianują członkiem komitetu jednego z pośród siebie albo inną osobę.

Gdyby komitet nie mógł się ukonstytuować dla braku kompletu lub z jakichkolwiek bądź powodów, Wydział powiatowy mianuje w porozumieniu z c. k. Starostwem komitet prowizoryczny na czas potrzeby.

Zakres działania komitetu zarządzającego drogami gminnymi da się streścić w dwóch punktach:

- 1) komitet uchwała składkę pieniężną w okręgu drogowym (§. 14);
- 2) sprawuje, przy pomocy zwierzchności gminnych i przełożonych obszarów dworskich (§§. 32 i 33), cały techniczny i administracyjny zarząd dróg gminnych w okręgu, poruczając samo wykonanie zawiadowcy drogowemu (§. 30).

Zakres ten daje możność jednolitego postępowania w zarządzie dróg gminnych i usuwa jedną z głównych wad obowiązującej ustawy drogowej.

Bezpośredni nadzór nad komitetem drogowym ma Wydział powiatowy — naczelny zaś nadzór nad Wydziałami powiatowymi i komitetami drogowymi Wydział krajowy, który:

- 1) czuwa nad budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych tudzież nad ich funduszami i wydaje w granicach ustawy drogowej i w celu jej przeprowadzenia potrzebne rozporządzenia i instrukcje;

- 2) oznacza, jakimi środkami Rada powiatowa ma się przyczyniać do kosztów budowy i utrzymania dróg powiatowych oraz w jakim porządku i czasie drogi te mają być budowane, a jeżeli się przekona, że roboty drogowe postępują zbyt powolnie, lub nie są prowadzone umiejętnie i z należytą oszczędnością, natenczas ma prawo i obowiązek objąć zarząd bezpośredni;

- 3) rozstrzyga spory między Radami powiatowymi co do kierunku dróg powiatowych, również jak między komitetami okręgów drogowych nie należących do tego samego powiatu, co do kierunku dróg gminnych — i w ogólności rozstrzyga sprawy drogowe w drodze odwołania się doń wniesione.

Takie atrybucje przyznać wypada Wydziałowi krajowemu, jeżeli sieć dróg powiatowych i gminnych rozwijać się ma podług pewnego planu i systemu, i jeżeli w ogóle sprawa komunikacji publicznej ma wejść na tory zgodne z dobrem ogółu.

VIII. Znaczenie dróg dla rozwoju ekonomicznego. Aleg. 13.

Jak ważną zaś jest ta sprawa dla rozwoju ekonomicznego, świadczy załączona *. tablica porównawcza kosztów utrzymania dróg i kosztów transportu, opracowana dla przybliżonego ocenienia korzyści, jakie kraj z budowy dróg osiągnąć może. Podług tej tablicy czysty zysk na jednym kilometrze drogi bardzo dobrze szutrowanej i znajdującej się w średnich warunkach, przy przewozie w ciągu jednego roku 20.000 beczek, czyni — w porównaniu do dróg nieszutrowanych — 2.500 złr.

Zysk ten dochodzący przy transporcie 100.000 beczek do sumy 15.700 złr., jakież olbrzymie sumy reprezentuje np. we Francyi, która wkrótce mieć będzie około pół miliona*) kilometrów dróg bitych tj. 1 kilometr drogi na 1 kilometr kwadratowy powierzchni, i jak daleko jeszcze naszemu krajowi do tak wzorowego stanu gospodarstwa drogowego!

Obecnie mamy:

dróg eraryalnych	2882 kilometrów
dróg krajowych (dopiero z końcem 1878 r.)	1534 „
dróg powiatowych	1268 „
razem	5684 kilometrów

*) Według dat urzędowych posiada Francya więcej niż pół miliona kilometrów dróg bitych. Część tych dróg wymaga jednak przebudowania.

t. j. 1 kilometr drogi na 14 kilometrów kwadratowych powierzchni.

A gdy nawet po latach kilkudziesięciu, przy najpomysłniejszych okolicznościach, zbudowaną zostanie projektowana sieć dróg powiatowych, tak, iż wszystkich dróg bitych będzie razem 12.079 kilometrów, to jeszcze i w takim razie w stosunku do dzisiejszej Francji posiadać będzie Galicja 6·5 razy mniej dróg bitych, albowiem wtedy przypadnie w niej na 1 kilometr drogi bitej: 6·5 kilometrów kwadratowych powierzchni, podczas gdy np. dziś już przypada na 1 kilometr drogi bitej w W. Księstwie Poznańskim: 9 kilometrów kwadratowych, a w całym Państwie Pruskiem, któremu tylko w czasie od 1862. do 1875. r. przybyło około 21000 kilometrów dróg bitych: 7 kilometrów kwadratowych powierzchni.

Do §. 1. Okrąg drogowy obejmować może najmniej jedną najwięcej zaś dziewięć miejscowości. Zależać to będzie od stosunków miejscowych, jak n. p. od siły prestacyjnej, położenia topograficznego, od używania przez pewną miejscowość drogi, lub jej części znajdującej się w obcej miejscowości, tudzież innych okoliczności, wskazujących, czy miejscowość ma stanowić sama dla siebie okrąg drogowy, czy też ma być połączoną z innymi miejscowościami a względnie gminami i obszarami dworskimi. Rada powiatowa dokona podziału powiatu politycznego na okręgi drogowe (§. 24. ustęp 4.) na podstawie ogólnej instrukcji przez Wydział krajowy wydać się mającej.

IX. Uwagi do niektórych paragrafów projektu.

Do §. 7. Obowiązkowy dodatek do podatków bezpośrednich uchwalony na „cele drogowe“ użyty być może także na subwencje dla dróg gminnych (§. 18.) w tych powiatach, w których niepodobna przystępować od razu do budowy dróg powiatowych dla braku dostatecznych funduszków.

Drogi gminne, uporządkowane należycie przy pomocy funduszu dróg powiatowych, będą mogły przejść z czasem do kategorii dróg powiatowych.

Jak fundusz dróg powiatowych przyczynia się do rozwoju dróg gminnych, tak też odwrotnie prestatye (§. 9.) używane w okręgu drogowym na rzecz drogi gminnej przechodzą z nią razem do zasobu powiatowego, jeżeli droga ta wyłączoną została z kategorii dróg gminnych i uznana za powiatową.

Tak więc powiaty i okręgi drogowe będą się nawzajem wspierały dążąc do rozwoju dróg w powiecie bez względu na ich kategorie.

Do §. 9. „Partya prowadząca samoistne gospodarstwo domowe“ jest także osoba, która żyje sama, lecz zajmuje oddzielne mieszkanie t. j. składające się przynajmniej z jednej izby.

Wszelkie wątpliwości w tym względzie wypadnie rozstrzygać w specjalnych razach na podstawie urzędowej instrukcji, wydanej dla spisu partyi, a której ustęp najważniejszy przytoczyliśmy w uwadze do alegatu 2.

Przy zamianie robocizny pieszej na ciągłą Wydział krajowy przyjmuje cztery dni piesze za jeden parobudlany dzień ciągły z obowiązkiem dodania parobka do zaprzęgu.

Postanowienie to wynika ze stosunku średniej ceny jednego dnia pieszego do średniej ceny dnia ciągłego w całym kraju, wykazanych w alegacie 8.

Składka pieniężna przechodząca 5% od jednego złotego reńskiego uchwaloną być może tylko w wypadku niecierpiącym zwłoki n. p. gdy most się zepsuje, lub droga albo też most wymagają zabezpieczenia, które w interesie komunikacji i funduszu dróg gminnych, celem zapobieżenia większej szkodzi, musi być przedsięwzięte niezwłocznie.

Do §. 24. Wydział krajowy, który sprawuje naczelny nadzór nad budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych tudzież nad ich funduszami i wydaje w granicach ustawy drogowej potrzebne rozporządzenia i instrukcje, obowiązany będzie na tej podstawie wydać oprócz szczegółowej instrukcyi administracyjnej i rachunkowej, także instrukcyą techniczną, zawierającą szczegółowe przepisy co do budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych.

Do §. 28. Jednego członka do komitetu okręgu drogowego wybiera Wydział powiatowy. Analogiczne postanowienie znajdujemy w §. 25. ustawy drogowej dolno-austriackiej z dnia 29. grudnia 1874. (dz. ust. kr. Nr. 7. z r. 1875.), na mocy którego tamtejszy Wydział krajowy ma prawo mianowania jednego członka do komitetu okręgu dróg powiatowych, złożonego z przepisanej ilości członków wybranych przez dotyczące Wydziały gminne i z kontrybuenta, opłacającego najwyższy podatek w okręgu drogowym.

Reszta postanowień projektu wynikających bądź z zasad wyżej wyłuszczonej, bądź też wziętych z ustawy obecnie obowiązującej i dawniejszych motywowanych projektów Wydziału krajowego, nie wymaga szczegółowego uzasadnienia.

Na podstawie powyższego wywodu uprasza Wydział krajowy:

Wysoki Sejm raczy uchwalić wniesiony projekt ustawy drogowej.

We Lwowie dnia 14. lutego 1877. r.

Przewodniczący

Oktaw Pietruski w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Sprawozdawca

Władysław hr. Badeni w. r.

Członek Wydziału krajowego.

W y k a z*)

ludności męskiej od 16 do 60 lat na podstawie spisu z 1869 r.

Powiaty	ludność męska od 16 do 60 lat	Obszar po- wiatu w □kilometrach	Powiaty	ludność męska od 16 do 60 lat	Obszar po- wiatu w □kilometrach
Biała	21790	657·23	Mościska	16754	730·25
Bireza (Dobromil)	15371	863·65	Myślenice	20843	1132·75
Bóbrka	15600	998·78	Nadwórna	14141	1948·68
Bochnia	24853	811·33	Nisko	15758	995·32
Bohorodeczany	14334	940·70	Nowy Sącz	26888	1340·90
Borszczów	20334	853·30	Nowy targ	15741	1121·83
Brody	32655	1861·85	Pilzno	18180	853·87
Brzesko	22477	525·12	Podhajce	17096	1052·25
Brzeżany	19323	1115·50	Przemysł	23672	986·13
Brzozów	16896	717·02	Przemysłany	15881	956·22
Buczacz	23299	1082·72	Rawa	20980	1407·03
Chrzanów	18123	720·47	Rohatyn	21580	1131·02
Cieszanów	17610	1184·50	Ropezyce	15067	758·43
Czortków	16514	602·03	Rudki	15645	743·47
Dąbrowa	15486	619·27	Rzeszów	29947	1242·58
Dolina	19894	2515·63	Sambor	22427	1051·10
Drohobycz	26565	1417·37	Sanok	21693	1263·85
Gorlice	17802	862·50	Skałat	17265	832·03
Gródek	14931	787·75	Sniatyn	17800	603·75
Grybów	11057	594·55	Sokal	19427	1293·75
Horodenka	18714	834·33	Stanisławów	20086	784·87
Husiatyn	18958	972·90	Staremiasto	11702	779·70
Jarosław	24958	1434·05	Stryj	20739	1872·78
Jasło	20298	747·50	Tarnobrzeg	16252	971·75
Jaworów	17225	918·28	Tarnopol	25476	1078·12
Kałusz	17694	1111·47	Tarnów	24633	794·08
Kamionka strumiłowa	20969	1520·30	Tłumacz	23275	1022·35
Kolbuszowa	17548	875·15	Trembowla	11718	533·60
Kołomyja	27370	1210·37	Turka	15025	1457·05
Kossów	17366	1926·25	Wadowice	23596	909·07
Kraków	14931	497·38	Wieliczka	25426	726·23
Krosno	20999	948·17	Zaleszczyki	20825	839·50
Limanowa	17377	943·57	Zbaraż	14169	853·87
Lisko	19489	1896·93	Złoczów	29587	1735·93
Lwów	24829	1207·50	Żółkiew	17964	1255·80
Łańcut	28654	1144·83	Żydaczów	15986	920·00
Mielec	15720	779·70	Żywiec	21717	1111·47
Razem			1,452.974 78.085·58		

*) Uwaga. Wykaz ten również jak następne, nie obejmuje miast *Lwowa* i *Krakowa*.

Do LWkr. 4982|1877.

W Y K A Z

partyi podług spisu

z 1869. r.

U w a g a:

Urzędowa statystyka austriacka rozumie przez „partya“ tak rodzinę, jak i osobę żyjącą **samą**, lecz zajmującą mieszkanie oddzielne, najemcy zaś, który zajmuje lokal w celach handlowych, przemysłowych lub innych, jednak w nim nie mieszka, nie uważa z tego właśnie tytułu za „partya“.

Dotyczący ustęp urzędowej instrukcyi, wydanej dla spisu partyi, brzmi w tekście jak następuje:
 „Jede Wohnpartei hat einen eigenen Anzeigezettel auszufüllen. Einzeln lebende Personen, welche eigene Wohnung innehaben, werden auch als Wohnparteien behandelt. Miethparteien, welche blos ein Geschäfts- oder Gewerbe-Local in dem Hause innehaben, in demselben jedoch nicht wohnen, sind eben deshalb **nicht** als Wohnparteien zu betrachten.“

P o w i a t	Liczba partji w miejskich gminach		Liczba partji w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba partji	w gminach	na obszarach	razem	
Chrzanów	Chrzanów miasteczko	1285	13564	583	14147	
	Trzebinia "	179				
	Nowa góra "	240				
Kraków	—	—	10703	752	11455	
Dąbrowa	Dąbrowa miasteczko	633	11442	767	12209	
	Szczucin "	193				
Mielec	Mielec miasteczko	901	11407	770	12177	
	Radomyśl "	579				
	Rzochów "	160				
	Przeclaw "	234				
Kolbuszowa	Kolbuszowa miasteczko	520	12690	441	13131	
	Sokołów "	972				
	Majdan "	299				
Tarnobrzeg	Baranów miasteczko	494	12806	511	13317	
	Radomyśl "	263				
	Rozwadów "	518				
	Tarnobrzeg "	702				
Nisko	Ulanów miasteczko	862	11743	264	12007	
	Rudnik "	569				
Biała	Biała miasto	1294	17931	409	18340	
	Kęty "	1030				
	Oświęcim "	852				
	Willamowice miasteczko	413				
Wadowice	Wadowice miasto	760	18207	715	18922	
	Lanekorona "	405				
	Zator "	319				
	Andrychów miasteczko	339				
	Kalwarja "	246				
Myślenice	Jordanów miasto	255	16161	177	16338	
	Myślenice "	476				
	Maków miasteczko	451				
Wieliczka	Wieliczka miasto	1304	18765	736	19501	
	Podgórze "	981				
	Dobczyce "	624				
	Skawina "	228				
Bochnia	Bochnia miasto	1520	18391	441	18832	
	Niepołomice miasteczko	833				
	Wiśnicz "	851				
	Uście solne "	382				
	Lipnica murow. miasteczko	222				

P o w i a t	Liczba partyi w miejskich gminach		Liczba partyi w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba partyi	w gminach	na obszarach	razem	
Brzesko	Brzesko miasteczko	610	16662	1016	17678	
	Czchów "	328				
	Wojnicz "	327				
	Zakliczyn "	303				
Tarnów	Tarnów miasto	4136	17462	890	18352	
	Ryglice miasteczko	454				
	Tuchów "	514				
	Zabno "	285				
Pilzno	Pilzno miasto	453	13849	720	14569	
	Brzostek "	249				
	Dembica miasteczko	645				
	Jodłowa "	761				
Ropczyce	Ropczyce miasto	835	12380	399	12779	
	Wielopole miasteczko	235				
Jasło	Jasło miasteczko	570	15926	641	16567	
	Kołaczyce "	385				
	Dębowiec "	399				
	Frysztak "	280				
	Osiek miasto	181				
Rzeszów	Rzeszów miasto	1733	22360	917	23277	
	Błazowa miasteczko	946				
	Czudec "	185				
	Głogów "	623				
	Jawornik pols. miasteczko	167				
	Niebylec "	120				
	Strzyżów "	359				
Łańcut	Tyczyn "	597	22406	485	22891	
	Kańczuga miasteczko	447				
	Leżajsk "	1099				
	Łańcut "	726				
	Przeworsk "	665				
Żywiec	Zółnia "	353	18685	136	18821	
	Żywiec miasto	1010				
	Sucha miasteczko	622				
	Milówka "	440				
Limanowa	Limanowa miasto	256	12937	553	13490	
	Tymbark miasteczko	164				
Nowy targ	Nowy targ miasto	922	12209	151	12360	
	Krościenko miasteczko	304				

P o w i a t	Liczba partii w miejskich gminach		Liczba partii w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba partii	w gminach	na obszarach	razem	
Nowy Sącz	Nowy Sącz miasto	1856	20209	824	21033	
	Stary Sącz "	859				
	Piwniczna miasteczko	620				
	Muszyna "	437				
	Tylicz "	291				
	Zbyszyce "	73				
Grybów	Ciężkowice miasto	400	7514	282	7796	
	Grybów miasteczko	362				
	Bobowa "	261				
Gorlice	Biecz miasto	615	11015	338	11353	
	Gorlice miasteczko	1021				
	Rzepiennik bisk. miasteczko	281				
	Uście ruskie "	132				
Krosno	Krosno miasto	569	15918	348	16266	
	Dukla miasteczko	766				
	Zmigród "	536				
	Jedlicze "	102				
Sanok	Sanok miasto	731	14482	299	14781	
	Bukowsko "	182				
	Jaćmierz "	157				
	Jaśliska "	194				
	Mrzygłód "	127				
	Nowotaniec miasto	123				
	Rymanów "	615				
	Tyrawa wołoska miasteczko	195				
	Zarzyn miasto	208				
Lisko	Lisko "	809	14663	617	15280	
	Baligród miasteczko	220				
	Lutowisko "	389				
	Ustrzyki dolne "	337				
Turka	Turka miasteczko	937	12896	41	12937	
Stryj	Stryj miasto	2100	17472	586	18058	
	Skole miasteczko	580				
Dolina	Bolechów miasteczko	822	15601	388	15989	
	Dolina "	1541				
	Roźniatów "	559				
Nadwórna	Nadwórna miasteczko	1393	11697	482	12179	
	Delatyn "	817				
Kossów	Kuty miasto	1104	13632	72	13704	
	Kossów miasteczko	378				
	Pisztyn "	560				
Brzozów	Brzozów miasto	756	13587	322	13909	
	Dynów "	600				
	Jasienica miasteczko	471				

P o w i a t	Liczba partyi w miejskich gminach		Liczba partyi w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba partyi	w gminach	na obszarach	razem	
(Bircza) Dobromil	Bircza miasto Dobromil „ Nowemiasto miasto Rybotycze „	270 808 196 369	11132	466	11598	
Przemyśl	Przemyśl miasto Dubiecko „ Babice miasteczko Fredropol „ Krasieczyn „ Krzywcze „ Niżankowice „	2645 252 127 65 102 189 316	16721	881	17602	
Jarosław	Jarosław miasto Pruchnik miasteczko Radymno „ Sieniawa „	3007 374 425 629	20880	835	21715	
Mościska	Mościska miasto Sądowa-wisznia miasto Krukienice miasteczko Husaków „	365 542 190 188	12524	346	12524	
Staremiasto	Staremiasto miasto Starasól „ Chyrów miasteczko Felsztyn „ Laszki murów. „	780 359 429 255 162	10188	180	10368	
Samber	Sambar miasto Rajtarowice miasteczko	2563 181	19188	552	19740	
Gródek	Gródek miasto Janów miasteczko	2086 477	11061	428	11489	
Rudki	Komarńo miasto Rudki miasteczko	1066 457	11674	327	12001	
Drohobycz	Drohobycz miasto	3761	20409	417	20826	
Żydaczów	Mikołajów miasto Żydaczów „ Rozdół miasteczko Żurawno „	516 558 1021 747	12118	313	12431	
Stanisławów	Stanisławów miasto Halicz „ Mariampol „ Jezupol miasteczko	2686 703 261 691	14264	407	14671	
Kałuż	Kałuż miasteczko Wojniów „	1486 459	14461	275	14736	
Bohorodczany	Sołotwina miasto Łysiec miasteczko Bohorodczany „	636 567 979	11774	144	11918	

P o w i a t	Liczba partii w miejskich gminach		Liczba partii w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba partii	w gminach	na obszarach	razem	
Tłumacz	Tysmienica miasto	2017	17905	967	18872	
	Tłumacz miasteczko	787				
	Niżniów "	972				
	Ottynia "	737				
	Uście zielone "	508				
	Chocimierz "	498				
Cieszanów	Lubaczów miasto	948	13503	351	13854	
	Cieszanów miasteczko	598				
	Lipisko "	224				
	Narol "	334				
	Oleszyce "	453				
	Płazów "	152				
Jaworów	Jaworów miasto	1865	12766	292	13058	
	Krakowiec miasteczko	388				
	Wielkie Oczy "	357				
Rawa ruska	Rawa ruska miasteczko	1206	16167	704	16871	
	Pytylicz "	710				
	Niemirów "	497				
	Magierów "	623				
	Uhnów "	998				
	Lubycza "	132				
	Mosty małe "	102				
Żółkiew	Żółkiew miasto	1024	13220	429	13649	
	Kulików miasteczko	673				
	Mosty wielkie "	648				
Lwów	Jaryczów miasto	628	17951	811	18762	
	Szczerzec "	327				
	Kukizów miasteczko	113				
	Nawarja "	186				
Bóbrka	Bóbrka miasto	835	10897	523	11420	
	Brzozdowce miasteczko	323				
	Chodorów "	441				
	Strzeliska nowe "	466				
Rohatyn	Rohatyn miasto	1018	17227	246	17473	
	Bołszowce miasteczko	483				
	Bukaczowce "	450				
	Bursztyn "	925				
	Knihinieze "	303				
	Konkolniki "	100				
	Podkamień "	242				
	Podgrodzie "	231				
	Stratyn "	189				

P o w i a t	Liczba partyi w miejskich gminach		Liczba partyi w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba partyi	w gminach	na obszarach	razem	
Przemyślany	Gliniany miasteczko	959	12296	658	12954	
	Przemyślany "	606				
	Dunajów "	356				
	Wirlejew "	246				
	Świerż "	397				
Brzeżany	Brzeżany miasteczko	2060	15422	530	15952	
	Kozowa "	856				
	Narajów "	543				
Podhajce	Podhajce miasteczko	1092	12858	534	13392	
Złoczów	Złoczów miasto	1718	23310	301	23611	
	Olesko "	693				
	Pomorzany "	830				
	Biały kamień miasteczko	725				
	Gołogóry " "	589				
	Jezierna "	829				
	Sassów "	701				
	Zarudzie "	127				
Brody	Zborów "	820	24390	1570	62560	
	Brody miasto	3960				
	Leszniów miasteczko	395				
	Łopatyn "	457				
	Markopol "	219				
	Podkamień "	652				
	Sokołówka "	419				
	Stanisławczyk "	298				
	Szczurowice "	323				
	Toporów "	714				
Sokal	Załośce "	1197	13984	1284	15268	
	Sokal miasto	1333				
	Bełż "	868				
	Krystynopol miasteczko	714				
	Tartaków "	283				
Kamionka Stru- miłowa	Wareż "	292	13744	683	14427	
	Kamionka strumił. miasto	1209				
	Busk "	1017				
	Chołojów miasteczko	698				
	Dobrotwór "	512				
	Radziechów "	620				
	Stojanów "	346				
Tarnopol	Witków nowy "	302	19728	919	20647	
	Tarnopol miasto	4234				
	Mikulińce "	1052				
Zbaraż	Zbaraż miasto	1008	7948	380	8328	

P o w i a t	Liczba partyi w miejskich gminach		Liczba partyi w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba partyi	w gminach	na obszarach	razem	
Skalał	Skalał miasteczko	1006	12557	867	13424	
	Grzymałów "	1021				
	Touste "	763				
	Tarnoruda "	165				
Trembowla	Trembowla miasto	1199	8944	266	9210	
	Janów miasteczko	511				
	Strusów "	438				
Husiatyn	Husiatyn miasto	999	14230	879	15109	
	Chorostków miasteczko	1087				
	Kopyczyńce "	1234				
	Probużna "	443				
Czortków	Czortków miasto	604	11636	904	12540	
	Budzanów miasteczko	985				
	Jagielnica "	637				
	Ulaszkowce "	396				
Borszczów	Mielnica miasto	663	15488	747	16235	
	Jezierzany "	611				
	Skala miasteczko	854				
	Borszczów "	746				
	Uście biskup. "	522				
	Kudryńce "	488				
	Krzywcze "	150				
Dzwiniogród "	87					
Zaleszczyki	Zaleszczyki miasto	1176	16361	964	17325	
	Korolówka miasteczko	744				
	Tłuste "	559				
	Uścieczko "	541				
	Gródek "	162				
Buczacz	Jazłowiec miasto	586	18018	723	18741	
	Buczacz miasteczko	1774				
	Monasterzyska "	788				
	Barysz "	651				
	Potok złoty "	753				
Horodenka	Horodenka miasteczko	1874	15058	505	15563	
	Czernelica "	554				
	Obertyn "	1090				
Kołomyja	Kołomyja miasto	3847	22325	374	22699	
	Gwoździec miasteczko	301				
	Jabłonów "	326				
	Kamionka wielka "	412				
	Kulaćkowce "	509				
	Peczeniżyn "	949				
Śniatyn	Śniatyn miasto	2541	14598	157	14755	
	Zabłotów miasteczko	157				
Razem			1,106.297	40.212	1,146.509	

Do LWkr. 4982/1877.

W Y K A Z

domów podług spisu

z 1869. roku.

P o w i a t	Liczba domów w miejskich gminach		Liczba domów w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba domów	w gminach	na obszarach	Razem	
Chrzanów	Chrzanów miasteczko	535	9251	278	9529	
	Trzebinia "	72				
	Nowa góra "	237				
Kraków	—	—	7464	342	7806	
Dąbrowa	Dąbrowa miasteczko	176	8396	472	8868	
	Szczucin "	98				
Mielec	Mielec miasteczko	433	9012	437	9449	
	Radomyśl "	372				
	Rzochów "	117				
	Przeclaw "	138				
Kolbuszowa	Kolbuszowa miasteczko	290	10606	303	10909	
	Sokołów "	651				
	Majdan "	207				
Tarnobrzeg	Baranów miasteczko	266	9439	387	9826	
	Radomyśl "	180				
	Rozwadów "	235				
	Tarnobrzeg "	313				
Nisko	Ulanów miasteczko	547	9584	158	9742	
	Rudnik "	357				
Biała	Biała miasto	351	10595	212	10807	
	Kęty "	501				
	Oświęcim "	304				
	Willamowice miasteczko	305				
Wadowice	Wadowice miasto	417	13533	466	13999	
	Lanckorona "	245				
	Zator "	192				
	Andrychów miasteczko	127				
	Kalwarja "	135				
Myślenice	Jordanów miasto	191	13125	206	13331	
	Myślenice "	300				
	Maków miasteczko	399				
Wieliczka	Wieliczka miasto	637	13828	573	14401	
	Podgórze "	216				
	Dobczyce "	500				
	Skawina "	198				
Bochnia	Bochnia miasto	846	13435	310	13745	
	Niepołomice miasteczko	568				
	Wiśnicz "	359				
	Uście solne "	297				
	Lipnica murow. miasteczko	165				

P o w i a t	Liczba domów w miejskich gminach		Liczba domów w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba domów	w gminach	na obszarach	Razem	
Brzesko	Brzesko miasteczko	274	13919	623	14542	
	Czechów "	261				
	Wojnicz "	257				
	Zakliczyn "	201				
Tarnów	Tarnów miasto	1348	12205	539	12744	
	Ryglice miasteczko	364				
	Tuchów "	389				
	Zabno "	167				
Pilzno	Pilzno miasto	216	10698	484	11182	
	Brzostek "	150				
	Dembica miasteczko	286				
	Jodłowa "	555				
Ropczyce	Ropczyce miasto	479	8981	299	9280	
	Wielopole miasteczko	135				
Jasło	Jasło miasteczko	320	11881	485	12366	
	Kołaczyce "	265				
	Dębowiec "	280				
	Frysztak "	127				
	Osiek miasto	146				
Rzeszów	Rzeszów miasto	463	17743	717	18460	
	Biażowa miasteczko	664				
	Czudec "	162				
	Głogów "	363				
	Jawornik pols. miasteczko	135				
	Niebylec "	86				
	Strzyżów "	174				
	Tyczyn "	331				
Łańcut	Kańczuga miasteczko	218	17497	309	17806	
	Leżajsk "	739				
	Łańcut "	322				
	Przeworsk "	316				
	Zołynia "	183				
Żywiec	Żywiec miasto	444	11749	70	11819	
	Sucha miasteczko	373				
	Miłówka "	279				
Limanowa	Limanowa miasto	161	8690	400	9090	
	Tymbark miasteczko	107				
Nowy targ	Nowy targ miasto	40	10190	94	10284	
	Krościenko miasteczko	259				

P o w i a t	Liczba domów w miejskich gminach		Liczba domów w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba domów	w gminach	na obszarach	Razem	
Nowy Sącz	Nowy Sącz miasto	518	12748	551	13299	
	Stary Sącz "	553				
	Piwniczna miasteczko	443				
	Muszyna "	298				
	Tylicz "	226				
	Zbyszyce "	41				
Grybów	Ciężkowice miasto	325	6042	226	6268	
	Grybów miasteczko	233				
	Bobowa "	160				
Gorlice	Biecz miasto	383	10058	252	10310	
	Gorlice miasteczko	425				
	Rzepiennik bisk. miasteczko	221				
	Uście ruskie "	109				
Krosno	Krosno miasto	345	12187	225	12412	
	Dukla miasteczko	251				
	Zmigród "	307				
	Jedlicze "	65				
Sanok	Sanok miasto	296	12025	269	12294	
	Bukowsko "	93				
	Jaćmierz "	142				
	Jaśliska "	146				
	Mrzygłód "	119				
	Nowotaniec miasto	89				
	Rymanów "	312				
	Tyrawa wołoska miasteczko	153				
Lisko	Zarzyn miasto	177	10966	475	11441	
	Lisko miasto	459				
	Baligród miasteczko	132				
	Lutowisko "	157				
	Ustrzyki dolne "	205				
Turka	Turka miasteczko	534	10035	29	10064	
Stryj	Stryj miasto	1130	12032	437	12469	
	Skole miasteczko	244				
Dolina	Bolechów miasteczko	399	11305	302	11607	
	Dolina "	1002				
	Rozniatów "	383				
Nadwórna	Nadwórna miasteczko	980	9935	328	10263	
	Delatyn "	781				
Kossów	Kuty miasto	1104	13641	72	13713	
	Kossów miasteczko	378				
	Pisztyn "	560				
Brzozów	Brzozów miasto	453	9975	237	10212	
	Dynów "	370				
	Jasiennica miasteczko	296				

P o w i a t	Liczba domów w miejskich gminach		Liczba domów w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba domów	w gminach	na obszarach	Razem	
(Bircza) Dobromil	Bircza miasto Dobromil „ Nowemiasto miasto Rybotycze „	137 292 126 247	7844	358	8202	
Przemyśl	Przemyśl miasto Dubiecko „ Babice miasteczko Fredropol „ Krasieczyn „ Krzyweza „ Niżankowice „	859 160 103 50 58 120 246	11803	471	12274	
Jarosław	Jarosław miasto Pruchnik miasteczko Radymno „ Sieniawa „	1064 202 217 271	13864	407	14271	
Mościska	Mościska miasto Sądowa-Wisznia miasto Krukienice miasteczko Hussaków „	366 550 188 192	9092	347	9439	
Staremiasto	Staremiasto miasto Starasól „ Chyrów miasteczko Felsztyn „ Laszki murów. „	502 768 259 184 143	8365	174	8539	
Sambor	Sambor miasto Rajtarowice miasteczko	1900 167	15015	320	15335	
Gródek	Gródek miasto Janów miasteczko	1379 264	8220	316	8536	
Rudki	Komarno miasto Rudki miasteczko	674 248	9046	248	9294	
Drohobycz	Drohobycz miasto	1816	14905	299	15204	
Żydaczów	Mikołajów miasto Żydaczów „ Rozdół miasteczko Żurawno „	437 401 547 344	8662	242	8904	
Stanisławów	Stanisławów miasto Halicz „ Mariampol „ Jezupol miasteczko	836 497 193 466	9653	336	9989	
Kałusz	Kałusz miasteczko Wejnilów „	772 298	9997	212	10209	
Bohorodeczany	Sołotwina miasto Łysiec miasteczko Bohorodeczany „	479 396 528	8558	113	8671	

P o w i a t	Liczba domów w miejskich gminach		Liczba domów w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba domów	w gminach	na obszarach	Razem	
Tłumacz	Tysmienica miasto	1263	13015	640	13655	
	Tłumacz miasteczko	451				
	Niżniów "	543				
	Ottynia "	490				
	Uście zielone "	376				
	Chocimierz "	393				
Cieszanów	Lubaczów miasto	802	10727	398	11125	
	Cieszanów miasteczko	408				
	Lipsko "	183				
	Narol "	244				
	Oleszyce "	322				
	Płazów "	150				
Jaworów	Jaworów miasto	1495	10405	208	10613	
	Krakowiec miasteczko	282				
	Wielkie Oczy "	258				
Rawa	Rawa ruska miasteczko	654	12357	513	12870	
	Potylicz "	531				
	Niemirów "	357				
	Magierów "	436				
	Uhnów "	716				
	Lubycza "	92				
	Mosty małe "	78				
Żółkiew	Żółkiew miasto	698	10008	300	10308	
	Kulików miasteczko	463				
	Mosty wielkie "	509				
Lwów	Jaryczów miasto	396	14005	504	14509	
	Szczerzec "	159				
	Kukizów miasteczko	109				
	Nawarja "	120				
Bóbrka	Bóbrka miasto	542	8360	367	8727	
	Brzozdowiec miasteczko	243				
	Chodorów "	265				
	Strzeliska nowe "	285				
Rohatyn	Rohatyn miasto	825	11537	461	11998	
	Bołszowiec miasteczko	305				
	Bukaczowiec "	189				
	Bursztyn "	438				
	Knihinicze "	227				
	Konkolniki "	86				
	Podkamień "	186				
	Podgrodzie "	171				
	Stratyn "	112				

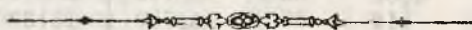
P o w i a t	Liczba domów w miejskich gminach		Liczba domów w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba domów	w gminach	na obszarach	Razem	
Przemysław	Gliniany miasteczko	658	8914	510	9424	
	Przemysław "	342				
	Dunajów "	254				
	Firlejów "	199				
	Świerż "	296				
Brzeżany	Brzeżany miasteczko	1145	11185	329	11514	
	Kozowa "	558				
	Narajów "	412				
Podhajce	Podhajce miasteczko	629	9382	392	9774	
Złoczów	Złoczów miasto	730	16624	210	16834	
	Olesko "	500				
	Pomorzany "	642				
	Biały kamień miasteczko	470				
	Gołogóry "	406				
	Jezierna "	675				
	Sassów "	418				
	Zarudzie "	86				
Brody	Zborów "	502	14995	1096	16091	
	Brody miasto	1384				
	Leszniów miasteczko	295				
	Łopatyn "	292				
	Markopol "	147				
	Podkamień "	403				
	Sokołówka "	312				
	Stanisławczyk "	206				
	Szezurowice "	212				
	Toporów "	408				
Sokal	Załośce "	1010	9808	698	10506	
	Sokal miasto	886				
	Bełż "	491				
	Krystynopol miasteczko	353				
	Tartaków "	136				
Kamionka	Wareż "	133	10826	537	11363	
	Kamionka strumił. miasto	741				
	Busk "	801				
	Chołojów miasteczko	466				
	Dobrotwór "	401				
	Radziechów "	369				
	Stojanów "	321				
Tarnopol	Witków nowy "	234	12949	720	13669	
	Tarnopol miasto	1597				
	Mikulince "	403				
Zbaraż	Zbaraż miasto	1259	8525	506	9031	

P o w i a t	Liczba domów w miejskich gminach		Liczba domów w całym powiecie			Uwaga
	nazwa gminy	liczba domów	w gminach	na obszarach	Razem	
Skałat	Skałat miasteczko	563	10004	566	10570	
	Grzymałów "	519				
	Touste "	602				
	Tarnoruda "	125				
Trembowla	Trembowla miasto	1054	7175	211	7386	
	Janów miasteczko	298				
	Strusów "	329				
Husiatyn	Husiatyn miasto	483	10606	719	11325	
	Chorostków miasteczko	754				
	Kopyczyńce "	793				
	Probużna "	270				
Czortków	Czortków miasto	401	9271	528	9799	
	Budzanów miasteczko	665				
	Jagielnica "	388				
	Ulaszkowce "	314				
Borszczów	Mielnica miasto	467	11865	537	12402	
	Jezierzany "	369				
	Skała miasteczko	554				
	Borszczów "	513				
	Uście biskup. "	388				
	Kudryńce "	357				
	Krzywece "	306				
Dzwiniogród "	74					
Zaleszczyki	Zaleszczyki miasto	453	11666	768	12424	
	Korolówka miasteczko	399				
	Tłuste "	320				
	Uścieczko "	331				
	Grodek "	162				
Buczacz	Jazłowiec miasto	398	12456	573	13029	
	Buczacz miasteczko	904				
	Monasterzyska "	381				
	Barysz "	485				
	Potok złoty "	538				
Horodenka	Horodenka miasteczko	1396	11610	452	12062	
	Czernelica "	423				
	Obertyn "	801				
Kołomyja	Kołomyja miasto	2312	17303	320	17623	
	Gwoździec miasteczko	211				
	Jabłonów "	260				
	Kamionka wielka "	313				
	Kułaczkowce "	413				
	Peczeniżyn "	791				
Śniatyn	Śniatyn miasto	1790	11792	118	11910	
	Zabłotów miasteczko	552				
Razem			825.154	28.591	853.745	

Do L. W. kr. 4982/1877.

WYKAZ

*rozmiarów głównych kultur ziemi na podstawie dat,
udzielonych przez archiwum map katastralnych.*



Powiaty	Własność większa					Własność		
	role	łąki i ogrody	past- wiska	lasy	Razem	role	łąki i ogrody	past- wiska
	1	2	3	4	5	6	7	8
	m o r g ó w					m o r		
Chrzanów	9861	2123	3119	43815	58918	43144	6796	9122
Kraków	18652	3248	2987	8545	33432	34897	7709	6958
Dąbrowa	26346	5549	4627	9885	46407	39111	8167	8284
Mielec	24414	4511	4758	37588	73271	45933	774	10782
Kolbuszowa	10736	2771	1978	40764	56249	63184	13989	10585
Tarnobrzeg	16817	8229	7036	60364	92446	35930	11147	13064
Nisko	6250	3395	2520	65829	77994	53476	14653	11397
Biała	15954	2426	4084	19817	42281	45554	4989	8656
Wadowice	23251	2215	2958	19897	48321	64866	5177	14491
Myślenice	7235	614	1687	27480	37016	84693	6172	28938
Wieliczka	25691	4230	4492	14630	49043	46635	11425	9552
Bochnia	14508	2823	2713	33656	53700	55150	12242	8603
Brzesko	25601	4424	5193	21537	57755	51771	10106	9658
Tarnów	23543	3121	3119	19683	49666	58962	8420	10171
Pilzno	29594	2690	3127	24083	59494	61959	6525	8711
Ropczyce	21260	2565	2186	20860	46871	55276	7238	7394
Jasło	23974	3005	2702	25508	55189	58885	7554	10934
Rzeszów	20978	4101	3283	32115	70477	87669	11969	11646
Łańcut	22466	3537	2493	27682	56178	96452	15161	13073
Żywiec	4489	731	2104	68311	75635	59443	9105	41414
Limanowa	13065	1820	2634	33524	51043	57389	10163	24486
Nowy Targ	3010	1228	4816	44197	5251	75025	12977	28800
Nowy Sącz	17255	1850	4904	47991	72000	82602	16468	32523
Grybów	11166	907	1980	13103	27156	42274	6997	10337
Gorlice	10505	1411	1458	21606	34980	64760	14654	23934
Krosno	16813	3122	2022	30467	52424	68299	11818	21963
Sanok	21194	5507	5606	49475	81782	86727	13986	23638
Lisko	29429	6976	9284	119537	165226	93797	21151	29754
Turka	8950	4628	4638	66477	84703	96537	20848	35253
Stryj	14402	10372	8733	116285	149792	68899	52967	34181
Dolina	3737	5789	9290	257500	276316	40926	63952	39351
Nadwórna	4250	4852	6300	188742	204164	20231	60222	35379
Kossów	195	612	7784	142739	151330	14765	71306	70522
Brzozów	17814	3172	2741	22025	45752	53774	6730	8825
Bircza (Dobromil)	16616	1944	2937	40397	61894	55142	5927	11590
Przemyśl	35031	5321	4456	38399	83507	65112	9040	11052
Jarosław	39366	7740	4899	46725	98730	83164	17232	18781
Mościska	23767	6616	2341	20597	53321	49524	9939	7795
Staremiasto	6337	1062	2537	26259	36195	52617	6819	17993
Sambor	22057	11977	2929	28144	65107	65487	22742	17969
Gródek	13964	7228	3019	39441	63652	47923	14234	8303
Rudki	18672	15174	1918	14931	50695	47119	17815	8029
Drohobycz	7933	7480	2274	72804	90491	66318	44129	29430
Żydaczów	15116	9755	10719	37073	72663	44058	26420	12852
Stanisławów	14731	4428	4925	20425	44507	49795	25676	8857
Kałusz	9107	5188	3980	65404	83679	44999	44456	14561
Bohorodczany	4246	1373	1574	51520	58713	38186	39191	15069
Tlumacz	25008	7210	7019	31844	71081	66679	22266	5998

m n i e j s z a		Ogółem w obu ka- tegoryach (5 i 10)	Z wyłącze- niem lasów rub. 1-3 i 6-8	Z ogólnej przestrzeni (rubryka 11) wypada na własność		Po wyłączeniu lasów wypada na własność		UWAGA
lasy	Razem							
9	10	11	12					
g ó w		m o r g ó w		większą %	mniejszą %	większą %	mniejszą %	
624	59686	118604	74165	50	50	20	80	
239	49803	83235	7445	40	60	33	67	
618	56180	102587	92084	45	55	40	60	
721	65210	138481	100172	53	47	36	64	
2355	90113	146362	103243	38	62	15	85	
949	61090	153536	92223	60	40	35	65	
2238	81764	159758	91691	48	52	13	87	
6038	65237	107518	81663	39	61	29	72	
8696	93230	141551	112958	34	66	25	75	
25550	145353	182369	129339	20	80	7	93	
4487	72099	121142	102025	40	60	34	66	
8291	84286	137986	96039	39	61	21	79	
6716	78251	136006	107753	42	58	34	66	
5573	83126	132792	107536	37	63	28	72	
4369	81564	141058	112606	42	58	31	69	
6945	76853	123724	95919	38	62	27	73	
6804	84177	139366	107054	40	60	28	72	
9743	121027	191504	149646	37	63	26	74	
7278	131964	188142	153182	30	70	19	81	
7269	117231	192866	117286	39	61	6	94	
14904	106942	157985	109557	32	68	16	84	
9172	125974	179225	125856	30	70	7	93	
23896	155489	227489	155602	32	68	15	85	
11848	71456	98612	73661	28	72	19	81	
10541	113889	148869	116722	23	77	11	89	
4313	106393	158817	124037	33	67	18	82	
7286	131637	213419	156658	38	62	21	79	
10015	154717	319943	190391	52	48	24	76	
10254	162892	247595	170864	34	66	11	89	
15964	172011	321803	189554	44	56	18	82	
5472	149701	426017	163045	65	35	12	88	
8683	124515	328679	131234	62	38	12	88	
21731	178324	329654	165184	47	53	5	95	
6246	75575	121327	93056	38	62	25	75	
10242	82901	144795	94156	43	57	23	77	
3488	88692	172199	130312	48	52	35	65	
3527	122704	221434	171182	45	55	12	88	
2476	69734	123055	99982	43	57	33	67	
6187	83616	119811	87365	30	70	11	89	
3587	109785	174892	143161	37	63	26	74	
1757	72217	135869	94671	47	53	26	74	
524	73287	123982	108527	41	59	33	67	
1732	141609	232100	157564	39	61	11	89	
617	83947	156610	118920	46	54	30	70	
1675	86003	130510	108410	34	66	22	78	
2783	106799	190478	122291	44	56	15	85	
3900	96346	155059	99639	38	62	7	93	
1808	96751	167832	134180	42	58	29	71	

Powiaty	Własność większa					Własność		
	role	łąki i ogrody	past- wiska	lasy	Razem	role	łąki i ogrody	past- wiska
	1	2	3	4	5	6	8	8
	m o r g ó w					m o r		
Cieszanów	19045	5359	4382	58762	87848	72865	19862	15240
Jaworów	13433	6777	1742	46781	68733	68443	17114	11639
Rawa	23223	10820	4845	58578	97466	85619	32040	18798
Żółkiew	14935	9533	3220	58538	86226	60966	42068	10443
Lwów	24345	12481	3422	44694	84942	82366	28043	14894
Bóbrka	23462	7006	5323	41181	76972	52249	13609	7642
Rohatyn	32368	12146	7105	38855	90474	71651	24570	9087
Przemysław	20939	7582	4997	43938	77456	57315	19792	9505
Brzeżany	34424	8887	3359	36821	83491	87361	15839	5617
Podhajce	38743	7990	3920	30535	81188	76377	15855	5318
Złoczów	46304	14386	5447	55027	121164	114245	33145	13317
Brody	35660	16403	8174	105845	166082	94344	42878	9852
Sokal	32470	10815	2932	62415	108632	76805	29650	6937
Kamionka strum.	29272	13937	6215	84192	133616	66940	40326	8583
Tarnopol	50688	8845	2953	14028	76514	105420	9637	4950
Zbaraz	32372	5608	1189	8001	47170	73165	8166	1953
Skalat	36019	4416	2937	18309	61681	77502	5430	2461
Trembowla	21861	4261	2216	10683	39021	49222	5491	2293
Husiatyn	46849	7029	2627	19635	76140	66674	7790	1468
Czortków	38620	3333	2525	19302	63780	62942	6583	2691
Borszczów	36111	4260	2869	21609	64849	65623	7901	3407
Zaleszczyki	41210	2912	3402	22945	70469	61273	6966	4425
Buczacz	38237	5645	5115	37531	86528	79136	14793	5038
Horodenka	31491	2661	2858	9356	46366	79356	5872	3532
Kołomyja	24242	4948	12573	47205	88968	62849	42533	7384
Sniatyn	15395	2650	2406	6418	26869	54603	8834	7351
Ogółem	1,610.084	412.340	303.834	3,310.884	5,637.142	4,690.432	1,381.030	1,054.483

2,326 258

7,125.945

m n i e j s z a		Ogółem w obu ka- tegoryach (5 i 10)	Z wyłącze- niem lasów rub. 1—3 i 6—8	Z ogólnej przestrzeni (rubryka 11) wypada na własność		Po wyłączeniu lasów wypada na własność		UWAGA
lasy	Razem							
9	10	11	12					
g ó w		m ó r g ó w		większą %	mniejszą %	większą %	mniejszą %	
3087	111054	198902	137053	44	56	21	79	
3702	100898	169631	119148	41	59	19	81	
1867	138324	235790	175345	41	59	22	78	
1233	114710	200936	141165	42	58	20	80	
1346	126649	211591	165551	40	60	24	76	
1726	75226	152198	109291	51	49	33	67	
890	106198	196672	156927	46	54	33	67	
2229	88841	166297	120130	47	53	28	72	
590	109407	192898	155487	43	57	30	70	
515	98065	179253	148203	45	55	3	97	
2617	163324	284488	226844	43	57	29	71	
2814	149888	315970	207311	53	47	29	71	
1024	114416	223048	159609	49	51	29	71	
1838	117687	251303	165273	53	47	30	70	
815	120822	197336	182493	39	61	34	66	
548	83832	131002	122453	36	64	32	68	
143	85536	147217	128765	42	58	34	66	
221	57227	9*248	85344	41	59	33	67	
68	75000	152140	132437	50	50	43	57	
244	72460	136240	116694	47	53	38	62	
227	77158	142007	120171	46	54	36	64	
19	72683	143152	120188	49	51	40	60	
1541	100508	187035	147964	52	48	33	67	
341	89104	135470	125773	34	66	29	71	
842	113608	202576	154529	44	56	27	73	
455	71243	98112	91239	27	73	22	78	
351.073	7.477.018	13,114.160	9,452.203	43	57	25	75	

Do l. W. kr. 4982|1877.

WYKAZ

bydła roboczego podług spisu

z 1869 r.

Liczba porządk.	Powiaty	Gminy	Obszary dworskie	Razem	Uwagi
1	Chrzanów	4695	695	5390	
2	Kraków	5349	1843	7192	
3	Dąbrowa	5524	2721	8245	
4	Mielec	6129	2670	8799	
5	Kolbuszowa	7487	1031	8518	
6	Tarnobrzeg	10130	1734	11864	
7	Nisko	9557	571	10128	
8	Biała	3339	698	4037	
9	Wadowice	4565	1672	6237	
10	Myślenice	5868	462	6330	
11	Wieliczka	4164	2003	6167	
12	Bochnia	7550	1072	8622	
13	Brzesko	6857	2634	9491	
14	Tarnów	5794	2340	8134	
15	Pilzno	5834	2586	8420	
16	Ropeczyce	6354	1693	8047	
17	Jasło	5935	2351	8286	
18	Rzeszów	9491	3061	12552	
19	Łańcut	11873	1644	13517	
20	Żywiec	5434	1109	6543	
21	Limanowa	7482	1076	8558	
22	Nowy Targ	8420	106	8526	
23	Nowy Sącz	11608	1485	13093	
24	Grybów	5143	1815	6958	
25	Gorlice	7258	1013	8271	
26	Krosno	8146	1768	9914	
27	Sanok	11578	1820	13398	
28	Lisko	15566	2966	18532	
29	Turka	14298	506	14804	
30	Stryj	17540	2461	20001	
31	Dolina	14650	1015	15665	
32	Nadwórna	8192	1090	9282	
33	Kossów	7621	67	7688	
34	Brzozów	5622	1891	7513	
35	Bircza (Dobromil)	8209	1726	9935	
36	Przemyśl	12635	3540	16175	
37	Jarosław	14095	3235	17330	
	Do przeniesienia	309992	60170	370162	

Liczba porządk.	Powiaty	Gminy	Obszary dworskie	Razem	Uwagi
	Z przeniesienia	309992	60170	370162	
38	Mościska	11322	2792	14114	
39	Staremiasto	6865	620	7485	
40	Sambor	17273	2881	20154	
41	Grodek	9596	1290	10886	
42	Rudki	10849	2512	13361	
43	Drohobycz	20431	1143	21574	
44	Zydaczów	11669	2660	14329	
45	Stanisławów	10369	2537	12906	
46	Kałusz	11797	1367	13164	
47	Bohorodczany	8081	604	8685	
48	Tłumacz	13290	4686	17976	
49	Cieszanów	11872	2309	14181	
50	Jaworów	12257	1361	13618	
51	Rawa	14621	3814	18435	
52	Zółkiew	15058	1964	17022	
53	Lwów	15620	2380	18000	
54	Bóbrka	9899	3026	12925	
55	Rohatyn	13912	4627	18539	
56	Przemyślany	11809	2831	14640	
57	Brzeżany	14043	3266	17309	
58	Podhajce	11911	4303	16214	
59	Złoczów	20922	5259	26181	
60	Brody	21030	4351	25381	
61	Sokal	18550	4604	23154	
62	Kamionka strumiłowa	15748	3601	19349	
63	Tarnopol	15627	4944	20571	
64	Zbaraż	9555	3013	12568	
65	Skałat	10664	3968	14632	
66	Trembowla	6067	2054	8121	
67	Husiatyn	8534	4399	12933	
68	Czortków	7684	4143	11827	
69	Borszczów	7458	4899	12357	
70	Zaleszczyki	7962	3362	11324	
71	Buczacz	11640	4948	16588	
72	Horodenka	9973	4678	14651	
73	Kołomyja	14198	3231	17429	
74	Sniatyn	6209	2015	8224	
	Razem	764357	176402	940759	

Do l. W. kr. 4982|1877.

W Y K A Z

podatków bezpośrednich opłacanych

w r. 1873.

(bez dodatku nadzwyczajnego.)

Powiat	Obszary dworskie	Gminy miejskie	Gminy wiejskie	Razem	
	złr. w. a.	złr. w. a.	złr. w. a.	złr. w. a.	
Chrzanów	20377	10794	31797	62968	
Kraków	29467	273	44918	74658	
Dąbrowa	21225	3134	35185	59544	
Mielec	17595	4524	32012	54131	
Kolbuszowa	8456	5347	39742	53545	
Tarnobrzeg	13367	3854	29388	46609	
Nisko	7071	2959	39401	49431	
Biała	15954	35301	45677	96932	
Wadowice	21434	7313	53196	81943	
Myślenice	7174	3833	44277	55284	
Wieliczka	25254	18338	53981	97573	
Bochnia	20872	15719	56580	93171	
Brzesko	26920	5533	58665	91118	
Tarnów	21878	45026	40938	107842	
Pilzno	18653	7997	39330	65980	
Ropczyce	14513	2785	36113	53411	
Jasło	17608	6922	45928	70458	
Rzeszów	31250	32084	64980	128314	
Łańcut	26004	15424	91889	133317	
Żywiec	14157	5999	35860	56016	
Limanowa	9284	1478	34573	45335	
Nowy targ	3344	4762	27183	35289	
Nowy Sącz	15372	22685	42054	80111	
Grybów	6032	3279	24880	34191	
Gorlice	10656	10088	42303	63047	
Krosno	16532	7360	46034	69926	
Sanok	18158	8851	45708	72717	
Lisko	15118	4717	33788	53623	
Turka	8522	2785	45837	57144	
Stryj	16112	10561	31908	58581	
Dolina	10825	8459	26023	45307	
Nadwórna	8860	5458	18737	33055	
Kossów	5216	7298	26520	39034	
Brzozów	13445	5666	34302	53413	
Bircza (Dobromil)	12792	4359	30038	47189	
Przemyśl	37739	37463	60017	135219	
Jarosław	40758	24298	75508	140564	
Do przeniesienia	627.994	402.726	1,565.270	2,595.990	

Powiat	Obszary dworskie	Gminy miejskie	Gminy wiejskie	Razem
	złr. w. a.	złr. w. a.	złr. w. a.	złr. w. a.
Z przeniesienia	627.994	402.726	1,565.270	2,595.990
Mościska	23939	9047	40454	73440
Staremiasto	6146	8100	21847	36093
Sambor	22356	21882	66079	104317
Gródek	19866	13593	34006	67465
Rudki	20104	3745	41187	65036
Drohobycz	18601	21429	60142	100172
Żydaczów	21950	10685	27724	60359
Stanisławów	13680	36308	27659	77647
Kałuż	10221	10793	26314	47328
Bohorodczany	7008	4483	20855	32346
Tłumacz	22593	14549	30730	67872
Cieszanów	14401	8713	39763	62877
Jaworów	17888	12585	48600	79073
Rawa ruska	18018	11633	48611	78262
Żółkiew	20057	9477	50722	80256
Lwów	33672	3558	75234	112464
Bóbrka	29143	8149	41750	79042
Rohatyn	34507	10117	46203	90827
Przemysław	26820	8492	41456	76768
Brzeżany	31891	12182	48760	92833
Podhajce	31846	2008	46610	80464
Złoczów	42320	21968	63605	127893
Brody	40280	42299	55968	138547
Sokal	26514	11497	46022	84033
Kamionka strumiłowa	27535	17660	42431	87626
Tarnopol	36655	26966	52264	115885
Zbaraż	22288	3314	33693	59295
Skala	23802	6515	31558	61875
Trembowla	13582	7354	21274	42210
Husiatyn	28236	8691	29490	66417
Czortków	24452	7426	28445	60323
Borszczów	27596	10623	29924	68143
Zaleszczyki	28780	8905	30977	68662
Buczac	33716	11677	37292	82685
Horodenka	21775	11091	37821	70687
Kołomyja	20759	21587	34260	76606
Sniatyn	10892	5990	30645	47527
Ogółem	1,501.883	867.817	3,049.645	5,419.345

Protokół

spisany z powodu obrad ankiety w sprawie reformy Ustawy drogowej w skutek zaproszenia Wydziału krajowego z dnia 27. grudnia 1876 r. l. 35456.

Ankieta odbyła się w dniach: 10., 11. i 12. stycznia r. b. w sali radnej Wydziału krajowego. Oprócz Szefa Departamentu komunikacji w Wydziale krajowym J. W. hr. Władysława Badeniego, udział w niej wzięli:

W. Dr. Piotr Gross, W. Józef Męciński, W. Apolinary Jaworski i W. Dr. Tadeusz Pilat.
Prowadzącym pióro był Dr. Wacław Niedzielski.

Obrady toczyły się na podstawie projektu Ustawy drogowej, wypracowanego przez Dep. IV. Wydziału krajowego i przedłożonego ankiecie.

Ankieta zaleciła następujące zasady do uwzględnienia przy ostatecznem zredegowaniu projektu Ustawy drogowej Wys. Sejmowi przedłożyć się mającego:

1. Prestacye w robociznie nie są spólnem źródłem zasobu dróg gminnych i powiatowych i służyć mają tylko dla dróg gminnych.

Każda rodzina, a względnie partya prowadząca samoistne gospodarstwo domowe, zamieszkała w gminie, lub na obszarze dworskim, odrabia rocznie trzy dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza niezależnie od prestacyi osobistej jeden dzień pieszy, lub tegoż wartość pieniężną od każdych sześciu [dziesięciu*] złotych reńskich przepisanego podatku bezpośredniego.

Repartycja prestacyi od podatku między gminę i obszar dworski odbywa się w stosunku sum przepisanych podatków bezpośrednich.

Rozkład prestacyi przypadających na gminę jest wewnętrzną sprawą gminy, którą załatwia Zwierzchność gminna.

2. Robociznę prestacyjną można wykonać w naturze, wolno też wykupić się od niej w całości lub częściowo.

W razie potrzeby gotowizny przez zarząd drogowy uznanej za niezbędną, uiszczoną być musi w gotowiznie prestacya przypadająca od podatku.

3. Fundusz dróg powiatowych ma być utworzony w równej mierze dla wszystkich powiatów ze stałego w każdym powiecie pobierać się mającego 10% dodatku do podatków bezpośrednich, który obracany być musi na potrzeby dróg powiatowych.

Ponieważ gminy i obszary dworskie nie przyczyniają się prestacyami do dróg powiatowych, przeto nie ma powodu tworzenia okręgów konkurencyjnych dla dróg powiatowych.

4. Jeżeli prestacye nie wystarczają na potrzeby dróg gminnych, a stały 10% dodatek powiatowy na potrzeby dróg powiatowych, natenczas udzielane być może wsparcie z funduszu krajowego.

Gdy wsparcie z funduszu krajowego udzielone być nie może, natenczas należy ograniczyć potrzebę stosując się do środków rozporządzalnych.

5. Fundusz drogowy powiatowy ma być użyty zawsze w obrębie powiatu, wyjąwszy, gdyby sam powiat zgodził się dobrowolnie na użycie tego funduszu w obrębie obcego powiatu. Obowiązkowa konkurencja do dróg powiatowych sąsiedniego powiatu nie może mieć zatem miejsca.

O sposobie użycia funduszu drogowego powiatowego stanowi Wydział krajowy, po wysłuchaniu zdania Rady powiatowej.

Dla dróg gminnych zaś ma być podzielony każdy powiat przez Radę powiatową na okręgi drogowe (konkurencyjne) z jednej gminy i obszaru dworskiego lub kilku gmin i obszarów dworskich złożone. Prestacye w okręgu drogowym idą na rzecz wszystkich dróg gminnych tegoż okręgu.

6. Bezpośredni zarząd dróg powiatowych prowadzi Wydział powiatowy — dróg zaś gminnych komitet drogowy. (Skład komitetu nie został podany.)

Naczelny nadzór nad budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych prowadzi Wydział krajowy, od zatwierdzenia którego zależeć będzie w szczególności, czy pewna droga powiatowa przez Reprezentację powiatową projektowana ma być budowaną, lub czy zamiast niej ma być budowana inna droga powiatowa, którą Wydział krajowy ze względu na ogólną sieć dróg powiatowych za naglejszą lub odpowiedniejszą poczytuje.

We Lwowie, dnia 18. stycznia 1877.

Przewodniczący ankiecie:

Dr. Piotr Gross m. p.

Prowadzący pióro:

Dr. Wacław Niedzielski m. p.

*) Głosy były podzielone.

do LWkr. 4982/77

T A B L I C A

obejmująca daty dróg gminnych i mostów na nich,
tak pod względem ilości, jako też ich utrzymania.

Pozycja 1. przedstawia długość istniejących dróg gminnych w każdym powiecie.
Pozycja 2. przedstawia ilość mostów i mostków na istniejących drogach gminnych, w dziesięciu kategoriach ugrupowanych; mosty przenoszące 20 metrów w świetle, zostały pominięte jako takie, które ulegając omyceniu, nie są ciężarem gmin i obszarów dworskich.

Daty tych dwóch pozycji były zebrane przez c. k. Starostwa.

Pozycja 4. przedstawia ceny materiału drzewnego

Pozycja 12. przedstawia ceny jednego dnia ciągłego.

Pozycja 13. przedstawia ceny jednego dnia pieszego.

Daty tych trzech pozycji były udzielone przez Wydziały powiatowe.

Pozycja 17. przedstawia wartość mostów istniejących na drogach gminnych.

Cyfry tej pozycji po ich podzieleniu przez 10 dla drzewa miękkiego i przez 18 dla drzewa dębowego, przedstawiają wydatki, potrzebne na coroczne utrzymanie istniejących mostów na terażniejszych drogach gminnych.

Pozycje: 3. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 14. 15 i 16. przedstawiają pośrednie dane, otrzymane na podstawie specjalnych kosztorysów i analiz cen i służące do uzyskania cyfr pozycji 17. Pozycje 5 i 6, po podzieleniu przez 10 dla drzewa miękkiego i przez 18 dla drzewa dębowego, wyrażać będą albo pieniężną wartość materiału drzewnego, potrzebnego na coroczne utrzymanie mostów gminnych, albo jego wartość w dniach pieszych.

Pozycja 18. przedstawia długość gminnych dróg, jakaby pozostawała w powiatach po wyłączeniu z istniejących dróg gminnych, projektowanej sieci dróg powiatowych.

Pozycja 26. przedstawia koszt, potrzebny na coroczne utrzymanie istniejących dróg gminnych objętych pozycją 1. wraz z mostami.

Pozycja 23. przedstawia koszt, potrzebny na coroczne utrzymanie dróg gminnych wraz z mostami, po wyłączeniu sieci dróg powiatowych i objętych pozycją 18.

Pozycje: 19. 20. 21 i 22. jak również pozycje 24. i 25. przedstawiają pośrednie dane, dotyczące potrzeb corocznego utrzymania dróg gminnych; pierwsze przy uwzględnieniu sieci dróg powiatowych, a dwie ostatnie przy istniejących drogach gminnych.

Wyszczególnienie przedmiotów		N a z w a	
		1 Biała	2 Brzesko
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących	314	727
2	Mosty na tych drogach :		
	I. Kategoria do 2 met. światła	187	382
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m.	79	229
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m.	66	122
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m.	31	42
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m.	19	21
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m.	13	6
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m.	9	6
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m.	8	5
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m.	2	6
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m.	1	4
	Razem	415	823
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę krągłak 0 m. 30 średnicy	96910	166520
4	Cena jednostki materiału drzewnego	0 62 (mięk.)	1 15 (mięk.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego zł.	60184	191498
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych	100307	382996
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów	14180	25267
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych	28360	63167
	(po 2 dni piesz.) (po 2 1/2 dni p.)		
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów	78805	143592
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.).	107165	206759
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału	4038	6938
12	Cena jednego dnia ciągłego zł.	4 20	2 00
13	Cena jednego dnia pieszego zł.	0 60	0 50
14	Pieniężna wartość roboty mostów zł.	64299	103380
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów zł.	16960	13876
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej zł.	1124	1228
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5, 14., 15., 16.) zł.	142567	309982
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych	275	695
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach zł.	124859	296337
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów zł.	12486	29634
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18.	9167	23166
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania zł.	5500	11583
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22.) zł.	17986	41217
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących zł.	14257	30999
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących zł.	6280	12117
26	Ogólna koszt utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) zł.	20537	43116

powiat ó w

3 Brzeżany	4 Dobromil (Bircza)	5 Bóbrka	6 Bochnia	7 Brody	8 Bohorod- czany
753	344	241	136	500	211
126	492	301	424	81	135
157	223	360	285	273	130
124	144	204	143	222	111
69	87	100	58	61	50
21	28	24	22	36	25
28	29	8	11	15	22
13	15	4	1	5	3
6	15	"	7	6	"
1	13	5	6	3	"
14	17	5	1	17	10
559	1063	1011	958	719	486
155340	263794	219550	193760	192092	123138
1:05 (dęb.)	0 27 (mięk.)	0 50 (dęb.)	0:58 (mięk.)	0 33 (dęb.)	0:34 (dęb.)
163107	71224	109775	112381	63390	41867
326214	178060	365917	280952	158475	69778
21340	37990	32035	29192	26188	17375
53330	113970	112123	87576	78564	34750
(po 2 1/2 dni p.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 1/2 dni p.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 2 dni piesz.)
115970	213316	180220	165824	144347	95432
169320	327286	292343	253400	222911	130182
8630	10991	12197	8073	10672	6841
2.50	2:00	1:00	2:00	1:60	2:00
0 50	0 40	0:30	0:40	0 40	0:60
84660	130914	87703	101360	89164	78109
21575	21982	12197	16146	17075	13682
2140	3639	1040	1144	2272	1340
271482	227759	210715	231031	171901	134998
672	254	114	64	286	168
242788	168171	99674	108720	98327	102889
13488	16817	5537	10872	5463	5716
22400	8466	3800	2133	9533	5600
11200	3386	1140	853	3813	3360
24688	20203	6677	11725	9276	9076
15082	22776	11706	23103	9550	7450
12550	4459	2410	1813	6666	4220
27632	27229	14116	24916	16216	11670

Wyszczególnienie przedmiotów

				9	10
				Boraszów	Brzozów
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .	.	122	194	236
2	Mosty na tych drogach:				
	I. Kategoria do 2 m. światła .	.	102	82	319
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m. .	.	102	84	220
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m. .	.	101	63	109
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m. .	.	100	39	53
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m. .	.	99	15	45
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m. .	.	98	9	37
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m. .	.	97	4	22
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m. .	.	96	8	6
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m. .	.	95	3	4
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m. .	.	94	8	1
	Razem			315	816
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy .			87819	192439
4	Cena jednostki materiału drzewnego			1'00 (mięk.)	0'40 (mięk.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego zł.			87819	76976
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych .			219547	307904
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów			12052	28032
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych			36156	112128
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów			66154	155511
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.), .			102310	267639
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału			3659	8018
12	Cena jednego dnia ciągłego zł.			1'50	1'60
13	Cena jednego dnia pieszego zł.			0'40	0'25
14	Pieniężna wartość roboty mostów zł.			40924	66910
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów zł.			5489	12829
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej zł.			1428	2028
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.) zł.			135660	158743
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych			103	146
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach zł.			72025	98205
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów zł.			7202	9820
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18.			3433	4866
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania zł.			1373	1217
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22) zł.			8575	11037
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących zł.			12566	15874
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących . zł.			2587	1967
26	Ogólne koszty utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) zł.			16153	17847

powiatów

11 Buczacz	12 Chrzanów	13 Cieszanów	14 Czortków	15 Dąbrowa	16 Dolina
364	166	321	391	603	419
230	105	302	112	156	515
213	95	224	34	181	275
104	76	105	47	86	180
44	19	65	23	34	146
31	7	20	8	7	34
17	1	5	6	4	17
5	1	4	12	3	4
7	"	8	5	2	3
7	"	2	5	"	12
13	"	6	10	1	7
671	304	741	262	474	1193
162809	60850	158588	64338	97024	262285
1'05 (dęb.)	0'80 (mięk.)	0'65 (dęb.)	1'50 (dęb.)	0'88 (mięk.)	0'49 (dęb.)
170949	48680	103082	96507	85381	128520
341898	97360	206164	253966	224686	257040
23260	9176	23575	10212	14532	38817
58150	22940	58938	30636	43596	97043
(po 2 1/2 dni p.)	(po 2 1/2 dni p.)	(po 2 1/2 dni p.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 2 1/2 d. p.)
129812	51735	132900	55970	81989	214473
187962	74675	191838	86606	125585	311516
9045	2536	8814	3575	4043	14571
2'00	3'50	1'50	1'20	2'00	1'75
0'50	0'50	0'50	0'38	0'38	0'50
93981	37338	95919	32910	47722	155758
18090	8876	13221	4290	8086	25499
2228	116	1248	1504	356	1912
285248	95010	213470	135211	141545	311689
267	114	247	320	498	254
209234	65247	164259	85083	117836	188948
11624	6524	9126	4727	11784	10497
8900	3800	8233	10666	16613	8466
4450	1900	4117	4053	6313	4233
16074	8424	13243	8780	18097	14730
15847	9501	11859	7512	14155	17316
6067	2667	5350	5053	7638	6983
21914	12168	17209	12565	21793	24299

Wyszczególnienie przedmiotów

				17 Drohobycz	18 Gorlice
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .	.	192	841	443
2	Mosty na tych drogach :				
	I. Kategoria do 2 met. światła	.	202	667	157
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m.	.	212	297	141
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m.	.	201	108	58
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m.	.	22	71	25
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m.	.	08	16	8
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m.	.	2	15	11
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m.	.	4	16	3
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m.	.	8	16	2
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m.	.	2	14	2
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m.	.	8	22	
	Razem .	.	117	1242	407
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy	.	1.000	267092	84680
4	Cena jednostki materiału drzewnego	.	0.63 (dęb.)	0.75 (dęb.)	63510
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego	zł.	168269		127020
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych	.	280448		9923
7	Ilość dni ci. sielskich przy robocie mostów	.	39925		24807
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych	.	79850		
			(po 2 dni piesz.)	(po 2 1/2 d. p.)	
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów	.	227339		71788
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8 i 9.)	.	307189		96595
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału	.	14838		4704
12	Cena jednego dnia ciągłego	zł.	3.00		2.50
13	Cena jednego dnia pieszego	zł.	0.60		0.50
14	Pieniężna wartość roboty mostów	zł.	184134		48298
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów	zł.	44514		11760
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej	zł.	3536		512
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.)	zł.	400453		114080
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych	.	729		361
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach	zł.	347123		92737
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów	zł.	19284		5152
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18.	.	24300		12033
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania	zł.	14580		6017
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22.)	zł.	33864		11169
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących	zł.	22238		6337
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących	zł.	16820		7383
26	Ogólne koszty utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.)	zł.	39058		13720

powiatów

19 Gródek	20 Grybów	21 Horodenka	22 Husiatyn	23 Jarosław	24 Jasło
273	134	355	164	791	278
288	98	128	83	582	414
176	32	120	122	365	294
94	24	58	79	206	192
17	33	20	40	63	81
7	8	7	21	29	21
2	4	3	11	18	8
1	2	1	3	14	3
"	"	"	7	10	2
"	1	1	5	3	7
4	"	1	5	11	7
589	202	339	376	1301	1022
107548	44536	67508	100221	269777	208861
1:10 (dęb.)	1:00 (dęb.)	0:83 (dęb.)	0:48 (dęb.)	0:50 (mięk.)	0:28 (dęb.)
118303	44536	56032	48106	134889	58481
295757	127246	112064	96212	269778	194813
16850	6645	10232	13913	42502	31452
50550	23258	25580	34783	106255	110082
(po 3 dni piesz.)	(po 3 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)	(po 3 1/2 d. p.)
96990	36780	58139	76618	229638	177565
147540	60038	83719	111401	335893	287647
5975	2474	3754	5568	11241	11603
2:50	2:50	2:00	2:00	2:70	2:50
0:40	0:35	0:50	0:50	0:50	0:30
59016	21013	41860	55700	167947	86294
14938	6185	7508	11136	30351	29007
388	240	260	1372	2188	872
192645	71974	105660	116314	335375	174654
195	69	275	80	644	206
137604	37061	81849	56739	273048	129420
7645	2058	4547	3152	27305	7190
6500	2300	9167	2666	21466	6866
2600	805	4584	1333	10733	2060
10245	2863	9131	4485	38038	9250
10703	3998	5870	6462	33537	9703
3640	1563	5917	2733	13183	2780
14343	5561	11787	9195	46720	12483

Numer porządkowy	Wyszczególnienie przedmiotów				N a z w a	
	1	2	3	4	25 Jaworów	26 Kalusz
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .				657	231
2	Mosty na tych drogach:					
	I. Kategoria	do 2 met. światła			484	386
	II. Kategoria	od 2 m. do 4 m.			448	278
	III. Kategoria	od 4 m. do 6 m.			339	175
	IV. Kategoria	od 6 m. do 8 m.			128	47
	V. Kategoria	od 8 m. do 10 m.			75	33
	VI. Kategoria	od 10 m. do 12 m.			48	15
	VII. Kategoria	od 12 m. do 14 m.			42	5
	VIII. Kategoria	od 14 m. do 16 m.			16	8
	IX. Kategoria	od 16 m. do 18 m.			27	1
	X. Kategoria	od 18 m. do 20 m.			90	5
	Razem				1697	953
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy .				495253	202930
4	Cena jednostki materiału drzewnego				0 50 (dęb.)	1 00 (dęb.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego zł.				247627	202930
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych				750385	368936
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów				65871	30241
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych				230549	75603
					(po 3 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów				368162	170975
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.)				598711	246578
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału				27625	11274
12	Cena jednego dnia ciągłego zł.				1 00	1 85
13	Cena jednego dnia pieszego zł.				0 33	0 55
14	Pieniężna wartość roboty mostów zł.				197575	135618
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów zł.				27625	20837
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej zł.				9884	1660
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.) zł.				482711	361065
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych				550	129
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach zł.				404096	201634
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów zł.				22450	11202
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18.				18333	4300
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania zł.				6050	2365
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22.) zł.				28500	13567
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących zł.				26817	20060
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących zł.				7227	4235
26	Ogólne koszty utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) zł.				34044	24295

p o w i a t ó w

27 Kamionka strumiłowa	28 Kraków	29 Kolbuszowa	30 Kolomyja	31 Krosno	32 Kosów
1001	220	528	357	472	123
375	151	247	476	600	139
297	33	107	339	241	101
131	19	109	164	142	90
36	4	73	74	37	65
17	4	9	36	20	21
10	4	4	20		7
5	1	3	12	3	7
3		1	4		7
1		7	5	1	1
8		6	2	3	5
883	216	566	1132	1047	443
186471	36075	126459	235810	184054	112380
0 70 (dęb.)	1 50 (mięk.)	0 30 (mięk.)	1 30 (mięk.)	1 00 (mięk.)	0 50 (mięk.)
130530	54113	37930	306553	184054	56190
326325	135283	68978	613106	334644	112380
26763	5969	18546	35484	29462	15943
80289	17907	45365	88710	73655	39858
(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 2 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)
152491	34553	103104	199956	169911	86991
232780	52460	148469	288666	243566	126849
10360	1503	5269	9825	7669	4683
1 00	2 00	2 25	3 00	3 00	2 00
0 40	0 40	0 55	0 50	0 55	0 50
93102	20984	81658	144333	133961	63425
10360	3006	11855	29475	23007	9366
1148	128	1108	1504	528	1180
235140	78231	132559	481865	342050	130161
810	192	424	294	459	223
190273	68274	106449	396830	332629	235982
10571	6827	10645	39683	33263	23598
27000	6400	14133	9800	15300	7433
10890	2560	7772	4900	8415	3717
21371	9387	18417	44583	41678	27315
13063	7823	13256	48187	34205	13016
13346	2933	9680	5950	8653	2050
26397	10756	22936	54137	42858	15066

Wyszczególnienie przedmiotów

				33	34
				Limańska	Lisko
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .			235	556
2	Mosty na tych drogach:				
	I. Kategoria do 2 m. światła .			82	937
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m. .			67	399
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m. .			38	228
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m. .			23	100
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m. .			7	56
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m. .			5	30
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m. .			1	15
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m. .			1	12
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m. .			6	10
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m. .				
	Razem			230	1787
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy .			54461	357601
4	Cena jednostki materiału drzewnego			0.50 (mięk.)	0.22 (mięk.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego zł.			27231	78672
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych .			68078	238339
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów			7822	54855
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych			23466	191993
	(po 3 dni piesz.)			(po 3 1/2 d. p.)	
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów			43772	309303
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.), .			67238	501296
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału			2269	14900
12	Cena jednego dnia ciągłego zł.			2.25	1.25
13	Cena jednego dnia pieszego zł.			0.40	0.33
14	Pieniężna wartość roboty mostów zł.			26895	165427
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów zł.			5105	18625
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej zł.			612	2608
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.,) zł.			59843	265332
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych			219	448
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach zł.			55769	213793
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów zł.			5577	21379
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18.			7300	14933
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania zł.			2920	4927
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22) zł.			8497	26306
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących zł.			5984	26533
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących zł.			3133	6116
26	Ogólne koszty utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) zł.			9117	32649

powiatów

35 Lwów	36 Łańcut	37 Mielec	38 Mościska	39 Myslenice	40 Na dwórna
646	413	335	192	220	208
474	412	217	584	118	126
406	262	155	245	78	90
197	152	98	118	102	75
85	59	46	68	39	36
39	39	14	23	16	12
27	29	15	7	13	10
9	12	3	2	2	3
2	11	1	2	7	5
10	4	2	2	2	3
5	9	1	3	5	13
1254	989	552	1054	382	373
269511	223450	117639	195662	97248	97801
0 30 (deb.)	0 60 (deb.)	0 70 (deb.)	0 60 (deb.)	0 36 (mięk.)	0 50 (mięk.)
80853	134070	82347	117397	35009	48900
134755	268140	182993	293493	77798	69857
40317	32825	17553	30776	13710	13629
80634	82063	52659	92328	41130	27258
(po 2 dni piesz.)	(po 2 ¹ / ₂ d. p.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 2 dni piesz.)
227974	183926	92743	175958	74412	75260
308608	265989	145402	268286	115542	102518
14973	12413	6536	9759	4052	4075
2 50	2 35	1 75	2 00	3 00	2 25
0 60	0 50	0 45	0 40	0 45	0 70
185164	132995	65431	107314	51994	71762
37433	29171	11431	19518	12156	9168
1940	2420	664	804	1184	1568
305390	298656	159880	245033	100343	131398
572	316	264	75	141	122
270407	228512	96141	95716	64311	77070
15023	12695	5341	5318	6431	7707
19066	10533	8800	2500	4700	4066
11439	5267	3960	1000	2115	2846
26462	17962	9301	6318	8546	10553
16966	16592	8882	13503	10034	13140
12920	6883	5025	2560	3299	4853
29886	23475	13907	16063	13333	17993

Wyszczególnienie przedmiotów

N a z w a

				41 Nisko	42 Nowy Sącz
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .			382	335
2	Mosty na tych drogach:				
	I. Kategoria do 2 met. światła .			83	261
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m. .			112	158
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m. .			95	110
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m. .			43	70
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m. .			11	50
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m. .			14	24
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m. .			8	17
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m. .			6	5
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m. .			4	6
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m. .			5	9
	Razem .			381	710
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy .			102167	181188
4	Cena jednostki materiału drzewnego .			0.45 (mięk)	0 70 (mięk.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego .		zł.	45975	127316
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych .			91950	254633
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów .			14039	25042
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych .			35098	62605
				(po 2 1/2 dni p.)	(po 2 1/2 dni p.)
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów .			77160	141756
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.) .			112258	204361
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału .			4257	7550
12	Cena jednego dnia ciągłego .		zł.	2'00	3'00
13	Cena jednego dnia pieszego .		zł.	0'50	0'50
14	Pieniężna wartość roboty mostów .		zł.	56129	102181
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów .		zł.	8514	22650
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej .		zł.	1284	2360
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.) .		zł.	111902	254507
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych .			277	309
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach .		zł.	81144	234754
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów .		zł.	8114	23475
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18. .			9233	10300
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania .		zł.	4616	5150
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22.) .		zł.	12730	28625
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących .		zł.	11190	25451
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących .		zł.	6366	5583
26	Ogólne koszty utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) .		zł.	17556	31034

powiatów

43 Nowy Targ	44 Przemyśl	45 Przemyślany	46 Pilzno	47 Podhajce	48 Rawa
184	286	421	480	961	663
66	505	235	607	141	276
47	360	255	176	156	267
38	238	171	65	147	126
19	205	79	20	47	52
13	33	43	7	22	25
6	17	24	5	7	17
3	14	22	2	8	4
3	8	10	2	3	5
2	17	9	"	3	3
5	7	12	2	7	1
202	1404	860	886	541	776
53766	327522	224078	143852	131595	165778
0.75 (dęb.)	0.60 (dęb.)	0.60 (dęb.)	0.69 (dęb.)	0.36 (dęb.)	0.55 (dęb.)
40345	196513	134447	99258	47374	91178
67242	655043	537788	300860	94748	151963
7532	47415	31367	23996	18662	24652
15064	165953	125468	95984	46655	49304
(po 2 dni piesz.)	(po 3 1/2 dni p.)	(po 4 dni piesz.)	(po 4 dni piesz.)	(po 2 1/2 dni p.)	(po 2 dni piesz.)
41542	261886	171861	139607	103133	138144
56606	427839	297329	235591	149788	187448
2987	18195	12449	7992	7311	9210
3 80	1.50	1.25	1.50	1.50	1.60
0.60	0.30	0.25	0.30	0.50	0.60
33964	128352	74332	70677	74894	112469
11351	27293	15561	11980	10967	14736
860	2540	2932	420	1240	1084
86520	354698	227272	182343	134475	219467
126	210	299	356	846	556
59247	260442	161412	135238	118383	188573
3292	14469	8967	7513	6577	10476
4200	7000	9966	11867	28200	18533
2520	2100	2492	3560	14100	11120
5812	16569	11459	11073	20677	21596
3807	19705	12626	10130	7469	12193
3680	2860	3508	4800	16017	13260
7487	22565	16134	14930	23486	25453

Numer porządkowy	Wyszczególnienie przedmiotów				N a z w a	
					49	50
					Rzeszów	Rohatyn
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .				438	178
2	Mosty na tych drogach:					
	I. Kategoria do 2 met światła .				301	305
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m. .				300	248
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m. .				182	105
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m. .				67	62
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m. .				37	28
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m. .				13	10
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m. .				18	5
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m. .				14	5
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m. .				10	"
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m .				12	5
	Razem .				954	773
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy .				227543	164171
4	Cena jednostki materiału drzewnego .				1'38 (mick.)	1'00 (dęb.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego . zł				314009	164171
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych .				897169	328342
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów .				33001	24496
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych .				115504	61240
	(po 3 1/2 dni p.) (po 2 1/2 dni p.)					
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów .				183915	138054
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8 i 9.) .				299419	199294
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału .				9481	9121
12	Cena jednego dnia ciągłego . zł.				2 50	1'50
13	Cena jednego dnia pieszego . zł				0'35	0'50
14	Pieniężna wartość roboty mostów . zł				104797	99647
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów . zł.				23703	13682
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej . zł.				2860	1136
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.) zł.				445369	278636
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych .				324	108
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach . zł.				329451	169060
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów . zł.				32945	9392
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18. .				10800	3600
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania . zł.				3780	1800
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22.) . zł.				36725	11192
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących . zł.				44537	15479
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących . zł.				5110	2967
26	Ogólne koszta utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) . zł.				49647	18466

p o w i a t ó w

51 Ropczyce	52 Rudki	53 Sambor	54 Sanok	55 Skalat	56 Śniatyn
210	686	425	247	515	292
188	518	400	490	"	125
140	161	189	281	68	152
76	37	109	159	113	70
33	23	46	75	"	18
25	14	31	27	96	6
24	13	4	33	"	7
25	3	8	42	"	2
25	4	8	6	"	"
35	3	5	4	16	1
4	9	3	29	"	2
575	785	803	1146	293	383
176830	144148	164764	278303	97096	78810
0'69 (mięk.)	1'35 (dęb.)	0'52 (dęb.)	0'70 (mięk.)	0'90 (dęb.)	0'80 (dęb.)
123013	194600	85677	194812	87386	63048
246026	648667	155776	487030	194191	105060
23872	21930	25000	39996	12811	11780
59680	76755	62500	119988	38433	23560
(po 2½ dni p.)	(po 3½ dni p.)	(po 2½ dni p.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 2 dni piesz.)
131108	132414	141879	220959	70703	66612
190788	209169	204379	340947	109136	90172
7368	8008	9154	11596	5394	4378
1'80	1'50	2'00	2 00	1'10	2 00
0'50	0'30	0'55	0'40	0'45	0'60
95394	62751	112408	136379	49111	54103
13262	12012	18308	23192	5933	8756
4220	1336	1380	3860	1920	392
235889	270699	217773	358243	144350	126299
147	569	266	149	377	236
165122	224530	136300	216106	105670	102077
16512	12474	7572	21611	5871	5671
4900	18967	8867	4967	12566	7867
2450	5690	4877	1987	6655	4720
18962	18164	12449	23598	12526	10391
23589	15039	12093	35824	8019	7016
3500	6860	7791	3293	7725	5839
27089	21899	19884	39117	15744	12855

N u m e r p o r z ą d k o w y	Wyszczególnienie przedmiotów				N a z w a	
					57	58
					Stanisławów	Staremiasto
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących				215	210
2	Mosty na tych drogach :					
	I. Kategoria do 2 met. światła				223	141
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m.				212	88
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m.				121	61
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m.				58	49
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m.				17	11
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m.				12	8
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m.				2	5
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m.				8	6
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m.				1	
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m.				5	1
	Razem				659	370
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy				147003	85877
4	Cena jednostki materiału drzewnego				1'00 (dęb.)	0'75 (dęb.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego zł.				147003	64408
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych				245005	134183
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów				21506	12510
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych				43012	31275
					(po 2 dni piesz.)	(po 2½ dn. p.)
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów				120394	69116
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.).				163406	100391
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału				8167	4771
12	Cena jednego dnia ciągłego zł.				3'50	1'85
13	Cena jednego dnia pieszego zł.				0'60	0'48
14	Pieniężna wartość roboty mostów zł.				98044	48188
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów zł.				28585	8926
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej zł.				1180	692
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.) zł				274772	122214
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych				135	156
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach zł				172531	90788
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów zł.				9585	5044
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18.				4500	5200
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania zł.				2700	2496
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22.) zł.				12285	7540
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących zł.				15265	6789
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących . zł.				4300	3360
26	Ogólne koszty utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) . . . zł.				19565	10149

p o w i a t ó w

59 Sokal	60 Stryj	61 Tarnobrzeg	62 Tarnopol	63 Tarnów	64 Trembowla
664	374	282	299	118	267
237	635	130	56	256	48
298	299	116	118	203	46
181	152	77	67	101	19
92	80	39	23	24	16
25	25	22	20	8	12
9	23	12	27	10	6
3	19	7	9	4	8
5	16	3	8	4	3
3	5	1	5	1	3
3	16	13	8	5	6
856	1270	410	341	616	167
188597	273622	109613	103362	125925	50640
0-90 (dęb.)	0-40 (dęb.)	1-00 (dęb.)	1-09 (dęb.)	1-00 (dęb.)	1-50 (dęb.)
169737	109449	109613	112664	125925	75960
424343	243220	313180	281660	251850	189900
27577	40855	15323	13925	18859	6839
82731	122565	53631	41775	47148	20517
(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3½ dni p.)	(po 3 dni piesz.)	(po 2½ dni p.)	(po 3 dni piesz.)
153599	230397	84620	75831	107135	36831
236330	352962	138251	117606	154283	57348
10478	15201	6090	5742	6996	2813
2-00	1-60	1-75	1-50	2-15	1-20
0-40	0-45	0-35	0-40	0-50	0-40
94532	198833	48388	47042	77142	22939
20956	24322	10658	8208	15041	3376
876	3004	1592	1952	880	1040
286101	335608	170251	169866	218988	103115
548	287	205	288	102	193
236420	204063	123764	163616	189295	74536
13134	11336	6876	9090	10516	4141
18267	9567	6833	9600	3400	6433
7307	4305	2392	3840	1700	2573
20441	15641	9268	12930	12216	6714
15895	18845	9456	9437	12166	5729
8853	5610	3290	3986	1967	3560
24748	24455	12746	13423	14133	9289

Wyszczególnienie przedmiotów

				65	66
				Tłumacz	Turka
1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .			558	425
2	Mosty na tych drogach :				
	I. Kategoria do 2 met. światła			353	334
	II. Kategoria od 2 m. do 4 m.			436	200
	III. Kategoria od 4 m. do 6 m.			190	330
	IV. Kategoria od 6 m. do 8 m.			60	106
	V. Kategoria od 8 m. do 10 m.			31	50
	VI. Kategoria od 10 m. do 12 m.			12	21
	VII. Kategoria od 12 m. do 14 m.			9	37
	VIII. Kategoria od 14 m. do 16 m.			19	12
	IX. Kategoria od 16 m. do 18 m.			5	3
	X. Kategoria od 18 m. do 20 m.			16	16
	Razem			1131	1109
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mo- sty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy .			257520	286707
4	Cena jednostki materiału drzewnego			0-90 (dęb.)	0-18 (mięk.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego zł.			231768	51607
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych .			463536	103214
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów			37273	40191
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych			93183	100878
				(po 2 1/2 dni p.)	(po 2 1/2 dni p.)
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów			204949	219441
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.). .			298132	320319
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału			14306	11946
12	Cena jednego dnia ciągłego zł.			3-00	1-50
13	Cena jednego dnia pieszego zł.			0-50	0-50
14	Pieniężna wartość roboty mostów zł.			149066	160160
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów zł.			42918	17919
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej zł.			2884	3272
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.) zł.			426636	232958
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych			455	279
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach zł.			347884	152930
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów zł.			19326	15293
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18.			15166	9300
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania zł.			7583	4650
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22.) zł.			26909	19943
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących zł.			23591	23296
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących zł.			9300	7084
26	Ogólne koszta utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) zł.			32891	30380

powiatów

67 Wadowice	68 Wieliczka	69 Zbaraz	70 Zaleszczyki	71 Złoczów	72 Żółkiew
539	1165	201	514	487	347
220	354	29	61	274	144
164	211	65	70	367	294
173	107	59	59	229	143
47	31	33	18	93	25
15	5	6	17	43	2
17	1	7	6	20	-
6	4	16	20	8	1
8	-	17	9	14	6
1	-	2	13	13	2
1	2	2	3	6	8
652	715	236	276	1067	625
146430	129172	76933	87678	258099	133622
0:30 (mięk.)	1:00 (dęb.)	0:50 (dęb.)	0:90 (dęb.)	0:70 (dęb.)	0:80 (dęb.)
43929	129172	38467	78910	180669	106898
97620	430573	96138	197275	516197	213796
21402	20342	10159	11667	36796	19443
64206	71197	30477	35028	128786	48608
(po 3 dni piesz.)	(po 3 1/2 dni p.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 dni piesz.)	(po 3 1/2 d. p.)	(po 2 1/2 d. p.)
118876	116683	54529	63382	204227	110552
183082	187880	85006	98410	333013	159160
6101	7176	4274	4871	14339	7423
2 50	3:00	1:50	1:00	1:00	2 50
0:45	0:30	0:40	0:40	0:35	0:50
82387	56364	34002	39364	116555	79580
15253	21528	6411	4871	14339	18558
1044	268	1480	1868	2644	936
142613	207332	80360	125013	314207	205972
466	1107	122	453	302	250
123298	197010	48776	110177	206376	148395
12330	10945	2710	6121	11465	8244
15533	36900	4066	15100	10067	8333
6989	11070	1626	6040	3523	4166
19319	22015	4336	12161	14988	12410
14261	11518	4464	6945	17456	11442
8085	11650	2680	6853	5682	5783
22346	23168	7144	13798	23138	17225

Wyszczególnienie przedmiotów

Nazwa powiatów

73
Żydaczów74
Żywiec

1	Długość dróg gminnych obecnie istniejących .	492	237
2	Mosty na tych drogach:		
I.	Kategoria do 2 m. światła .	303	155
II.	Kategoria od 2 m. do 4 m. .	279	131
III.	Kategoria od 4 m. do 6 m. .	152	99
IV.	Kategoria od 6 m. do 8 m. .	59	79
V.	Kategoria od 8 m. do 10 m. .	30	41
VI.	Kategoria od 10 m. do 12 m. .	30	32
VII.	Kategoria od 12 m. do 14 m. .	5	12
VIII.	Kategoria od 14 m. do 16 m. .	5	7
IX.	Kategoria od 16 m. do 18 m. .	2	3
X.	Kategoria od 18 m. do 20 m. .	2	5
	Razem .	865	564
3	Ilość w metrach bież. materiału drzewnego na powyższe mosty, biorąc za jednostkę kraglak 0 m. 30 średnicy .	189034	149978
4	Cena jednostki materiału drzewnego .	0.60 (deb.)	0.40 (mięk.)
5	Pieniężna wartość materiału drzewnego . zł.	113420	59991
6	Wartość materiału drzew. wyrażona w dniach pieszych .	378066	119982
7	Ilość dni ciesielskich przy robocie mostów .	27966	21554
8	Robota ciesielska wyrażona w dniach pieszych .	97881	53885
	(po 3 ¹ / ₂ d. p.)	(po 2 ¹ / ₂ d. p.)	
9	Ilość dni pomocniczych przy budowie mostów .	156419	117322
10	Razem robota mostów w dniach pieszych (poz. 8. i 9.) .	254300	171207
11	Ilość dni ciągłych do dowozu materiału .	10502	6249
12	Cena jednego dnia ciągłego . zł.	1.50	3.50
13	Cena jednego dnia pieszego . zł.	0.30	0.50
14	Pieniężna wartość roboty mostów . zł.	76290	85604
15	Pieniężna wartość dowozu materiałów . zł.	15753	21872
16	Pieniężna wartość roboty kowalskiej . zł.	1288	1996
17	Pieniężna wartość mostów istniejących (poz. 5., 14., 15., 16.) zł.	206751	169463
18	Długość dróg gminnych po wyłączeniu nowo projektowanych dróg powiatowych .	327	181
19	Pieniężna wartość budowy mostów na tych drogach . zł.	137414	129421
20	Pieniężna wartość utrzymania tych mostów . zł.	7634	12942
21	Ilość dni pieszych do utrzymania dróg pod poz. 18. .	10900	6033
22	Pieniężna wartość tegoż utrzymania . zł.	3270	3017
23	Ogólna pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych wraz z mostami (poz. 20. i 22) . zł.	10904	15959
24	Pieniężna wartość utrzymania mostów na drogach gminnych istniejących . zł.	11486	16946
25	Pieniężna wartość utrzymania dróg gminnych istniejących . zł.	4920	3950
26	Ogólne koszty utrzymania tych dróg (poz. 24. i 25.) . zł.	16406	20896

Razem

U w a g i

29.690

20.628

14.822

9.063

3 982

1 749

1.015

635

457

340

566

53.257

12,089.244

0'66 prz.

8,087.592

19,233.518

1,762.383

5,048.653

9,862.424

14,911.077

615 536

1'95

0'44

6,534.955

1,204.559

121.995

15,948.901

23.185

11,980.272

857.023

756.168

349.120

1 206.143

1 126.616

441.775

1 568.391

10000000

11111111

12222222

13333333

14444444

15555555

16666666

17777777

18888888

19999999

20000000

21111111

22222222

23333333

24444444

25555555

26666666

27777777

28888888

29999999

30000000

31111111

32222222

33333333

34444444

35555555

36666666

37777777

38888888

39999999

40000000

41111111

42222222

43333333

44444444

45555555

46666666

47777777

48888888

49999999

50000000

51111111

52222222

53333333

54444444

55555555

56666666

57777777

58888888

59999999

60000000

61111111

62222222

63333333

64444444

65555555

66666666

67777777

68888888

69999999

70000000

71111111

72222222

73333333

74444444

75555555

76666666

77777777

78888888

79999999

80000000

81111111

82222222

83333333

84444444

85555555

86666666

87777777

88888888

89999999

90000000

91111111

92222222

93333333

94444444

95555555

96666666

97777777

98888888

99999999

100000000

101111111

102222222

103333333

104444444

105555555

106666666

107777777

108888888

109999999

110000000

111111111

112222222

113333333

114444444

115555555

116666666

117777777

118888888

119999999

120000000

121111111

122222222

123333333

124444444

125555555

126666666

127777777

128888888

129999999

130000000

131111111

132222222

133333333

134444444

135555555

136666666

137777777

138888888

139999999

140000000

141111111

142222222

143333333

144444444

145555555

146666666

147777777

148888888

149999999

150000000

151111111

152222222

153333333

154444444

155555555

156666666

157777777

158888888

159999999

160000000

161111111

162222222

163333333

164444444

165555555

166666666

167777777

168888888

169999999

170000000

171111111

172222222

173333333

174444444

175555555

176666666

177777777

178888888

179999999

180000000

181111111

182222222

183333333

184444444

185555555

186666666

187777777

188888888

189999999

190000000

191111111

192222222

193333333

194444444

195555555

196666666

197777777

198888888

199999999

200000000

201111111

202222222

203333333

204444444

205555555

206666666

207777777

208888888

209999999

210000000

211111111

212222222

213333333

214444444

215555555

216666666

217777777

218888888

219999999

220000000

221111111

222222222

223333333

224444444

225555555

226666666

227777777

228888888

229999999

230000000

231111111

232222222

233333333

234444444

235555555

236666666

237777777

238888888

239999999

240000000

241111111

242222222

243333333

244444444

245555555

246666666

247777777

248888888

249999999

250000000

251111111

252222222

253333333

254444444

255555555

256666666

257777777

258888888

259999999

260000000

261111111

262222222

263333333

264444444

265555555

266666666

267777777

268888888

269999999

270000000

271111111

272222222

273333333

274444444

275555555

276666666

277777777

278888888

279999999

280000000

281111111

282222222

283333333

284444444

285555555

286666666

287777777

288888888

289999999

290000000

291111111

292222222

293333333

294444444

295555555

296666666

297777777

298888888

299999999

300000000

301111111

302222222

303333333

304444444

305555555

306666666

Do l. W. kr. 4982|1877.

T a b l i c a

zawierająca daty nowoprojektowanej sieci dróg powiatowych, dla każdego powiatu oddzielnie.

Rubryki: I, II i III przedstawiają długość nowoprojektowanej sieci dróg powiatowych, z wyszczególnieniem części zbudowanych i niezbudowanych.

Rubryki: IV, V, VI, VII i VIII przedstawiają koszty budowy tych dróg albo tych części w nowej sieci, które jeszcze nie są zbudowane, z wyszczególnieniem robót ziemnych, dostawy szutru i robót pokładowych, trasowania, narzędzi i kosztów administracji, oraz robót budowlanych.

Rubryki: IX, X i XI przedstawiają koszty corocznego utrzymania całej nowoprojektowanej sieci dróg powiatowych, z wyszczególnieniem kosztów administracyjnych. Budowa dróg nowych mogłaby się odbywać środkami funduszu rozporządzalnego po pokryciu corocznych potrzeb utrzymania całej sieci dróg, dopóki zupełna budowa projektowanej sieci wykonaną nie zostanie.

Rubryki: XII i XIII obejmują średnie ceny kosztów tak budowy, jakoteż corocznego utrzymania jednego kilometra nowoprojektowanej sieci dróg powiatowych w każdym powiecie.

Rubryka: XIV przedstawia w centach wysokość dodatku do podatków, którymby można pokryć w każdym powiecie potrzeby corocznego utrzymania całej sieci nowoprojektowanych dróg, włączając w to i nową budowę.

Rubryki: I — XIII stanowią wyciąg ze specjalnego wykazu nowoprojektowanej sieci dróg powiatowych. (Alegat 10.)

Nr porządkowy	Powiaty	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
		Długość dróg projektowanej sieci (w kilometr.)			Koszta budowy projektowanych dróg powiatowych (w złr.)				
		zbudowanych	niezbudowanych	Razem	Roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	Roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	Razem
1	Biała	49	5	54	10000	25500	2270	3000	40770
2	Brzesko	30	60	90	84000	159900	25583	36000	305483
3	Brzeżany	.	81	81	113400	212350	29203	48600	403553
4	Bireza (Dobromil)	.	90	90	108000	101205	59590	45000	322795
5	Bóbrka	5·5	121·5	127	91125	178480	106232	72900	448737
6	Bochnia	47	68	115	56700	118000	91733	32400	298833
7	Brody	.	214	214	192600	694109	73574	128400	1,088,683
8	Bohorodeczany	.	43	43	45150	79940	27511	25800	178401
9	Borszczów	0·5	90·5	91	108600	107650	63285	54300	333835
10	Brzozów	53	56	109	67200	79700	37668	33600	218168
11	Buczacz	.	97	97	84875	182845	74020	58200	399940
12	Chrzanów	87·5	25·5	113	30600	48100	15048	15300	109048
13	Cieszanów	.	74	74	55500	252525	49211	44400	401636
14	Czortków	.	71	71	74550	75690	24552	42600	217392
15	Dąbrowa	17·5	87·5	105	51500	282670	20539	52500	407209
16	Dolina	22	143	165	200200	203560	106376	85800	595936
17	Drohobycz	20	121	141	169400	374370	57616	72600	673986
18	Gorlice	4	78	82	136500	126750	20086	46800	330136
19	Gródek	9	69	78	62100	125600	48695	41400	277795
20	Grybów	56	58	114	58000	51649	31153	34800	175602
21	Horodenka	.	80	80	112000	182000	23811	48000	365811
22	Husiatyn	8	76	84	106400	172400	53902	45600	378302
23	Jarosław	28	119	147	47600	512057	50455	71400	681512
24	Jasło	24	72	96	86400	135170	45728	43200	310498
25	Jaworów	.	107	107	80250	251771	78615	64200	474836
26	Kałusz	19	83	102	116200	119770	129820	49800	415590
27	Kamionka strum.	.	191	191	114600	634000	44867	114600	908067
28	Kraków	46	.	46	.	.	.	.	.
29	Kolbuszowa	25	79	104	55300	209500	17940	47400	330140
30	Kołomyja	9	72	81	100800	294840	97183	43200	536023
31	Krosno	67	12	79	16800	25740	8696	7200	158436
32	Kossów	28	24	52	42000	35724	25397	14400	17521
33	Limanowa	37	21	58	42000	26800	5350	12600	86750
34	Lisko	64	119	183	99000	142300	56789	71400	369489
35	Lwów	.	74	74	77700	331400	34983	44400	488483
36	Łańcut	2	95	97	99750	282865	68698	57000	508313
37	Mielec	8	80	88	60000	148200	38180	48000	294380
38	Mościska	12	109	121	130800	302530	139107	65400	637837
39	Myślenice	88	.	88	.	.	.	.	.
40	Nadwórna	.	86	86	90300	143660	54328	51600	339888
41	Nisko	.	105	105	73500	368550	30758	63000	535808
42	Nowy Sącz	41·5	80·5	122	140875	62790	61157	48300	313122
43	Nowy Targ	32	53	85	63600	70320	23510	31800	189230
44	Przemyśl	36	40	76	19063	52260	49608	24000	144931
45	Przemyślany	1	121	122	90750	201344	65320	72600	430014
46	Pilzno	59	76	135	57000	86730	28871	45600	218201

IX	X	XI	XII	XIII	XIV	U w a g i
Koszta rocznego utrzymania projektowanych dróg powiatowych (w zkr.)			Koszta budowy jednego kilometra dróg powiatowych nowoprotkowanych w zkr.	Koszta rocznego utrzymania jednego kilometra dróg powiatowych nowoprotkowanych w zkr.	Wysokość dodatku do podatków potrzebnego do pokrycia kosztów stopniowej budowy oraz rocznego utrzymania dróg nowoprotkow. sieci wyrażona w ct.	
konserwa	admini- stracja	Razem				
13500	2700	16200	8154	300	15	
26910	4500	31410	5091	349	36	
23652	4050	27702	4982	342	31	
17910	4500	22410	2987	249	48	
26162	6350	32512	3693	256	41	
30015	5750	35765	4395	311	39	
63986	10700	74686	5087	349	55	
10191	2150	12341	4149	287	38	
18746	4550	23296	3689	256	33	
23980	5450	29430	3896	270	55	
22795	4850	27645	4123	285	37	
27685	5650	33335	4276	295	56	
23828	3700	27528	5428	372	47	
11644	3550	15194	3062	214	26	
28350	5250	33600	4654	320	52	
39270	8250	47520	4168	288	105	
46671	7050	53721	5571	381	55	
19844	4100	23944	4232	292	31	
17784	3900	21684	4026	278	29	
18468	5700	24168	3028	212	71	
21200	4000	25200	4573	315	35	
24528	4200	28728	4978	342	42	
50274	7350	57624	5727	392	41	
23808	4800	28608	4312	298	41	
27392	5350	32742	4438	306	43	
29988	5100	35088	5007	344	104	
52907	9550	62457	4754	327	72	
11500	2300	13800		300	18	
24856	5200	30056	4179	289	55	
36936	4050	40986	7445	506	54	
22515	3950	26465	4870	335	38	
14872	2600	17472	4897	336	49	
13630	2900	16530	4131	285	35	
31110	9150	40260	3105	220	74	
29600	3700	33300	6601	450	29	
30749	4850	35599	5351	367	38	
18040	4400	22440	3680	255	40	
42350	6050	48400	5852	400	70	
26400	4400	30800		350	55	
19178	4300	23478	3952	273	78	
31500	5250	36750	5103	350	78	
26718	6100	32818	3890	269	41	
20230	4250	24480	3570	288	69	
15352	3800	19152	3623	252	15	
24034	6100	30134	3554	247	39	
20385	6750	27135	2871	201	52	

Nr. porządkowy	Powiaty	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
		Długość dróg projektowanej sieci (w kilometr.)			Koszta budowy projektowanych dróg powiatowych (w zlr.)				
		zbudowanych	niezbudowanych	Razem	Roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	Roboty budowlane	trasowanie narzędzia i administracja	Razem
47	Podhajce	16	99	115		193050	13854	59400	266304
48	Rawa ruska	4.5	102.5	107	89700	239850	33930	61500	424980
49	Rzeszów	95	100	195	90000	105300	101682	60000	356982
50	Rohatyn	2	106	108	95400	237016	165929	63600	561945
51	Ropczyce	34	56	90	49280	111460	62904	33600	257244
52	Rudki	6.5	110.5	117	99490	402940	43604	66300	612334
53	Sambror	90	69	159	72450	236800	35356	41400	386006
54	Sanok	58	84	142	126000	132680	121832	50400	430912
55	Skałat	.	138	138	144900	235911	38680	82800	502291
56	Sniatyn	25	31	56	43400	93900	13408	18600	169308
57	Stanisławów	.	80	80	84000	351520	102241	48000	585761
58	Staremiasto	.	54	54	75600	76520	31426	32400	215946
59	Sokal	.	116	116	69600	1,253.900	49982	69600	1,443.082
60	Stryj	.	87	87	130500	153800	78069	52200	414569
61	Tarnobrzeg	2	75	77	45000	237630	45280	45000	372910
62	Tarnopol	13	89	102	93450	170658	50562	53400	368070
63	Tarnów	55	35	90	36750	75530	64954	21000	198234
64	Trembowla	.	74	74	88800	151515	28580	44400	313295
65	Tłumacz	19	90	109	126000	210600	68812	54000	459412
66	Turka	40	106	146	185500	128850	58102	63600	436052
67	Wadowice	.	73	73	102200	162650	19315	43800	327965
68	Wieliczka	31	50	81	100000	70200	8900	30000	209100
69	Zbaraż	.	79	79	82950	180752	31584	47400	342686
70	Zaleszczyki	1.5	59.5	61	62475	57240	14471	35700	169886
71	Złoczów	41	144	185	144000	196560	92907	86400	519867
72	Żółkiew	.	97	97	101850	589570	57577	58200	807197
73	Żydaczów	69	96	165	72000	153500	40342	75600	323442
74	Żywiec	37	60	97	120000	133380	42902	36000	332282
	Razem	1675	5988	7663	6,253.983	14,616.596	3,714.203	3,584 400	28,169.182

IX	X	XI	XII	XIII	XIV	U w a g i
Koszta rocznego utrzymania projektowanych dróg powiatowych (w złr.)			Koszta budowy jednego kilometra dróg powiatowych nowoprojektowanych w złr.	Koszta rocznego utrzymania jednego kilometra dróg powiatowych nowoprojektowanych w złr.	Wysokość dodatku do podatków potrzebnego do pokrycia kosztów stopniowej budowy oraz rocznego utrzymania dróg nowoprojekt. sieci wyrażona w ct.	
konserwa	admini- stracja	Razem				
23345	5750	29095	2690	253	36	
25252	5350	30602	4146	286	42	
38610	9750	48360	3570	248	40	
33804	5400	39204	5301	363	44	
23940	4500	28440	4593	316	79	
38493	5850	44343	5541	379	64	
52947	7950	60897	5594	383	57	
42884	7100	49984	5130	352	50	
28014	6900	34914	3640	253	54	
18144	2800	20944	5462	374	38	
35840	4000	39840	7322	498	59	
12258	2700	14958	3999	277	38	
91524	5800	97324	12440	839	172	
24186	4350	28536	4766	328	47	
22407	3850	26257	4972	341	56	
24072	5100	29172	4136	286	22	
30420	4500	34920	5664	388	35	
17908	3700	21608	4234	292	87	
32700	5450	38150	5105	350	56	
34164	7300	41464	4114	284	102	
18980	3650	22630	4493	310	26	
19359	4050	23409	4182	289	25	
19671	3950	23621	4338	299	37	
9150	3050	12200	2855	200	18	
37185	9250	46435	3610	251	36	
49955	4850	54805	8322	565	70	
30525	8250	38775	3369	235	65	
31913	4850	36763	5538	379	69	
2,069.093	383.150	2,452.243	4704 średnio	320 średnio	50 średnio	

Alegat 10.

Szczegółowy wykaz dróg powiatowych nowoprojektowanej sieci.

Wykaz ten sporządzony został na podstawie danych, nadesłanych przez wszystkie reprezentacje powiatowe, i obejmuje długość dróg, należących do nowej sieci, kosztu budowy dróg tej sieci niezbudowanych, oraz kosztu utrzymania dróg całej sieci, z wykazaniem średniej ceny ich budowy i utrzymania w każdym powiecie.

Do nowoprojektowanej sieci, oprócz istniejących dróg powiatowych, weszły ważniejsze gminne dotąd komunikacje, które czy to pod względem swych kierunków ku stacjom kolei żelaznych, czy to pod względem połączenia znaczniejszych miast i miasteczek, czy to wreszcie pod względem ułatwienia wyrobom miejscowym (tak fabrycznym jak przemysłowym, leśnym i rolniczym) należytego i pożądanego odbytu za konieczne i niezbędne uważane być mogły.

W wykazie tym zostało uwidocznionem, czy projektowana droga należy do **jednego** albo do **dwóch** lub **więcej** powiatów. Przez to samo sieć nowoprojektowana może z łatwością być traktowana albo w każdym powiecie oddzielnie, albo też w łączności z innymi powiatami uczestniczącymi w budowie drogi.

Uwaga 1. W rubryce 3. tego wykazu zamiast nazwy powiatów powołane są numery, odpowiadające następującym powiatom:

1 Biała	16 Dolina	31 Krosno	46 Pilzno	61 Tarnobrzeg
2 Brzesko	17 Drohobycz	32 Kossów	47 Podhajce	62 Tarnopol
3 Brzeżany	18 Gorlice	33 Limanowa	48 Rawa rus.	63 Tarnów
4 Bircza (Dobromil)	19 Gródek	34 Lisko	49 Rzeszów	64 Trembowla
5 Bóbrka	20 Grybów	35 Lwów	50 Rohatyn	65 Tłumacz
6 Bochnia	21 Horodenka	36 Łańcut	51 Ropczyce	66 Turka
7 Brody	22 Husiatyn	37 Mielec	52 Rudki	67 Wadowice
8 Bohorodczany	23 Jarosław	38 Mościska	53 Sambor	68 Wieliczka
9 Borszczów	24 Jasto	39 Myślenice	54 Sanok	69 Zbaraż
10 Brzozów	25 Jaworów	40 Nadwórna	55 Skalat	70 Zaleszczyki
11 Buczac	26 Kalusz	41 Nisko	56 Śniatyn	71 Złoczów
12 Chrzanów	27 Kamionka Strum.	42 Nowy - Sącz	57 Stanisławów	72 Żółkiew
13 Cieszanów	28 Kraków	43 Nowy - Targ	58 Stare - Miasto	73 Żydaczów
14 Czortków	29 Kolbuszowa	44 Przemyśl	59 Sokal	74 Żywiec
15 Dąbrowa	30 Kołomyja	45 Przemyślany	60 Stryj	

Uwaga 2. Według następstwa powiatów zachowano w tym wykazie porządek następujący:

74 Żywiec	18 Gorlice	23 Jarosław	16 Dolina	11 Buczac
39 Myślenice	31 Krosno	44 Przemyśl	26 Kalusz	65 Tłumacz
1 Biała	24 Jasto	38 Mościska	8 Bohorodczany	30 Kołomyja
12 Chrzanów	46 Pilzno	25 Jaworów	40 Nadwórna	32 Kossów
67 Wadowice	51 Ropczyce	13 Cieszanów	57 Stanisławów	56 Śniatyn
28 Kraków	37 Mielec	48 Rawa rus.	50 Rohatyn	21 Horodenka
68 Wieliczka	61 Tarnobrzeg	59 Sokal	73 Żydaczów	70 Zaleszczyki
33 Limanowa	41 Nisko	72 Żółkiew	35 Lwów	14 Czortków
43 Nowy - Targ	29 Kolbuszowa	19 Gródek	5 Bóbrka	64 Trembowla
42 Nowy - Sącz	49 Rzeszów	52 Rudki	45 Przemyślany	62 Tarnopol
6 Bochnia	10 Brzozów	53 Sambor	27 Kamionka Str.	69 Zbaraż
2 Brzesko	54 Sanok	58 Stare - Miasto	7 Rohatyn	55 Skalat
15 Dąbrowa	34 Lisko	66 Turka	71 Złoczów	22 Husiatyn
63 Tarnów	4 Dobromil (Bircza)	17 Drohobycz	3 Brzeżany	9 Borszczów
20 Grybów	36 Łańcut	60 Stryj	47 Podhajce	

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi NB. Drogi powiatowe obecnie istniejące odznaczono tłustym drukiem	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	74. Żywiec. <i>A. Drogi powiatowe.</i> I. Żywiecko-Kamińska (Półhorską) 74 24 — 24 II. Pietrasinśka 74 3 — 3 III. Cięcińsko - Rajceka 74 — 18 18 IV. Solsko - Ujsolska (przez Rajcę) 74 — 22 22 V. Lachowicko - Jelesnianiska 74 — 20 20 <i>B. Drogi dwupowiatowe.</i> VI. Kobiernicko-Zadzielska (Międzybrodzka) 74 i 1 10 — 10 Razem 37 60 97 120000 133380 42902 36000 332282 31913 4850 36763 5538 379														
	39. Myślenice. <i>A. Drogi powiatowe.</i> I. Peimsko - Jordanowska 39 16 — 16 II. Makowsko - Strużowska 39 23 — 23 <i>B. Drogi dwupowiatowe.</i> III. Myślenicko - Raciborska 39 i 68 8 — 8 IV. Myślenicko - Skawinśka (w której się znajduje 9 kil. Głogoczowskiej p. dr.) 39 i 68 16 — 16 V. Lubieńsko - Mszanna 39 i 33 4 — 4 VI. Jordanowsko - Chochołowska 39 i 43 16 — 16 VII. Sułkowicko - Zembrzycka 39 i 67 5 — 5 Razem 88 — 88														

1. Biała.

A. Drogi powiatowe.

I.	Salmopolsko - Bystrowska	1	16	—	16
II.	Bialsko - Jawiszowicka	1	17	—	17

B. Drogi dwupowiatowe.

III.	Kobiernicko-Zadzielska (Międzybrodzka)	1 i 74	16	—	16
------	--	--------	----	---	----

C. Drogi kilkupowiatowe.

IV.	Trzebińsko-Andrychowska (przez Polankę)	1, 12 i 67	—	5	5
-----	---	------------	---	---	---

Razem

1, 12 i 67

49

5

54

5 m. s. na
1 m. b. po
40 ct. za
1 m. sz.

0 65 m. s. na
1 m. b.; 1 m. s.
po 7 z. 85 ct.
dowóz 9 klm.

5 \times 142567 zł.
314

600 zł.
za 1 km.

10000

25500

2270

3000

40770

13500

2700

16200

8154

300

12. Chrzanów.

A. Drogi powiatowe.

I.	Trzebińsko - Lgocka	12	11	—	11
II.	Chrzanowsko - Oświęcimska	12	15	—	15
III.	Chrzanowsko - Alwernicka	12	7.5	7.5	15

B. Drogi dwupowiatowe.

IV.	Krakowsko - Mysłowicka (Wrocławska)	12 i 28	41	4	45
V.	Czernichowsko - Krzeszowicka	12 i 28	—	10	10

C. Drogi kilkupowiatowe.

VI.	Trzebińsko-Andrychowska (w niej Brodelska 13 klm.)	12, 1 i 67	13	4	17
-----	--	------------	----	---	----

Razem

12, 1 i 67

87.5

25.5

113

3 m. s. na 1 m. bież. po
40 ct. za 1 m. s.

0 65 m. s. na 1 m. bież.;
1 m. s. po 2 zł. 90 ct.
(dowóz 2 klm.)

25.5 \times 95010 zł.
161

600 zł. za 1 klm.

30600

48100

15048

15300

109048

27685

5650

33335

4276

295

67. Wadowice.

A. Drogi powiatowe.

I.	Barwałdzko - Skawiecka	67	—	10	10
----	------------------------	----	---	----	----

B. Drogi dwupowiatowe.

II.	Wadowicko - Laszecka	67 i 28	—	16	16
III.	Kalwaryjsko - Skawińska	67 i 68	—	14	14
IV.	Sułkowicko - Zembrzycka	67 i 39	—	15	15

C. Drogi kilkupowiatowe.

V.	Trzebińsko - Andrychowska	67, 1 i 12	—	18	18
----	---------------------------	------------	---	----	----

Razem

67, 1 i 12

—

73

73

4 m. s. na 1 m. bie-
żący; 1 m. s. po 35 ct.

17800
(3 klm. dowóz)
73850
(5 5 klm
dowóz)
26700
(3 km dowóz)
44300
(5 5 klm. do-
wóz)

73 \times 142613 zł.
539

600 zł. za 1 kl.

102200

162650

19315

43800

327965

18980

3650

22630

4493

310

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi NB. Drogi powiatowe obecnie istnie- jące odznaczono tłustym drukiem	Nr. powiatu, przez który droga prze- chodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
			zbudowanej	niezbudowa- nej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokłado- we	roboty budowla- ne	trasowanie, naprawa i administra- cja	koszta ogólne	konserwa	admini- stracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
w złotych wal. austr.															
28. Kraków.															
<i>A. Drogi powiatowe.</i>															
I.	Bronowicko - Modlnicka	28	6	—	6										
II.	Krowodersko - Zielońska	28	6	—	6										
III.	Dojazd do kolei w Zabierzowie	28	2	—	2										
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>															
IV.	Czernichowsko - Krzeszowicka	28 i 12	8	—	8										
V.	Krakowsko - Mysłowicka (Wro- cławska)	28 i 12	15	—	15										
VI.	Wadowicko - Jaszecka	28 i 67	9	—	9										
Razem			46	—	46										
68. Wieliczka.															
<i>A. Drogi powiatowe.</i>															
I.	Wielicko - Dobczycka	68	11	2	13	{ 5ms. na 1mb. 1 ms. po 40 ct.	{ 0-65 m. s. na 1 mb.; 1 ms. po 3 zł. 05 ct. (dowóz 4 km.) 4000	600 zł. za 1 km.							
II.	Wielicko - Gdowska	68	14	—	14										
III.	Dojazd do stacji z Rzęcy do Bierzanowa	68	—	2	2	dtto	4300 (do- wóz 4-5 km.)	dtto							
IV.	Podgórsko - Kobierzyńska	68	6	—	6	—	—	—							
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>															
V.	Dobczycko - Dobrska	68 i 33	—	18	18	dtto	17200 (dowóz 1½ kl.) 12600 (dowóz 2 kl.) 22300 (dowóz 3-5 km.) 9300 (dowóz 2 km)	50 X 207332 zł. 1165	dtto		239 zł. za 1 km.	po 50 zł. za 1 km.			
VI.	Myślenicko - Raciborska	68 i 39	—	9	9										
VII.	Biskupicko - Książnicka	68 i 6	—	12	12										
VIII.	Myślenicko - Skawińska	68 i 39	—	3	3										
IX.	Kalwaryjsko - Skawińska	68 i 67	—	4	4										
Razem			31	50	81	100000	70200	8900	30000	209100	19359	4050	23409	4182	289

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi NB. Drogi powiatowe obecnie istnie- jące odznaczono tłustym drukiem	Nr. powiatu, przez który droga prze- chodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra											
			zbudowanej	niezbudowa- nej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokłado- we	roboty budowla- ne	trasowanie, narzędzia i administra- cja	koszta ogólne	konserwa	admini- stracja	koszta ogólne	budowy	konserwy										
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
42. Nowy Sącz.																									
I.	Tegoborsko - Chelmiecka	42	—	14	14	5 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. 20 ct. za 1 m. s. (podł. rel. W ydz. pow.)	$80.5 \times 254507 \text{ zł.}$ $\frac{335}{}$	600 zł. za 1 klm.		219 zł. za 1 klm.	50 złotych za 1 klm.													
II.	Zamieśsko - Zarzycka	42 i 33	—	2	2																				
III.	Kanińsko - Mostkowska	42 i 33	—	8	8																				
IV.	Jakubkowicko - Jurkowska	42 i 2	—	10	10																				
V.	Tropsko - Bobowska	42 i 20	2	12	14																				
VI.	Sieńsko - Grybowska	42 i 20	3-5	6-5	10																				
VII.	Nowosandecko - Jeżowska	42 i 20	—	13	13																				
VIII.	Zborowicko - Muszyńska	42 i 20	15	—	15																				
IX.	Nowosandecko - Tylicka	42 i 20	21	15	36																				
NB. Drogi powiatowe z Żegie- stowa do Muszyny i ze Starego Sącza do Piwnicznej do zanie- chania																									
Razem			41-5	80-5	122	140875	62790	61157	48300	313122	26718	6100	32818	3890	269										
6. Bochnia.																									
I.	Bocheńsko - Solnoujska	6	19	—	19	3 m. s. na 1 m. bież. | na 54 klm. 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 2 zł. 67 ct. (średni dowóz 4600 m.)	$54 \times 231031 \text{ zł.}$ $\frac{136}{}$	600 zł. za 1 klm. (54 klm.)		261 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.													
II.	Wiśnicko - Lipnicka	6	—	8	8																				
III.	Bocheńsko - Łapanowska	6	—	17	17																				
IV.	Niepołomicko - Dziewińska	6	—	19	19																				
B. Drogi dwupowiatowe.																									
V.	Limanowsko - Bocheńska	6 i 33	24	—	24																				
VI.	Biskupicko - Książnicka	6 i 68	—	1	1																				
VII.	Lipnicko - Porąbkowska	6 i 2	—	8	8																				
VIII.	Nieprześniańsko - Uszwicka	6 i 2	4	7	11																				
IX.	Solnoujsko - Szezurowska	6 i 2	—	3	3																				
C. Drogi kilkupowiatowe.																									
X.	Cerekiewsko - Jeżuckoujska	6, 2 i 15	—	5	5																				
Razem			47	68	115	56700	118000	91733	32400	298833	30015	5750	35765	4395	311										

2. Brzesko.

A. Drogi powiatowe.

I.	Bogumiłowicko - Zakliczyńska	2	23	—	23
II.	Słotwińsko - Szezurowska	2	—	15	15

B. Drogi dwupowiatowe.

III.	Jakubkowicko - Jurkowska w niej powiatowa z Jurkowa do Wytrzeszczy	2 i 42	4	4	8
IV.	Lipnicko - Porąbkowska	2 i 6	—	5	5
V.	Nieprześniańsko - Uszwicka	2 i 6	—	3	3
VI.	Solnoujsko - Szezurowska	2 i 6	—	3	3
VII.	Paleśnicko - Cigżkowieka	2 i 20	—	2	2

C. Drogi kilkupowiatowe.

VIII.	Cerekiewsko - Jezuićkouska w niej powiatowa z Wrzpi do Woli przemyskiej	2, 6 i 15	—	16	16
IX.	Bogumiłowicko - Wietrzyćhowieka	2, 15 i 63	3-00	12	15

Razem

30

60

90

4 m. s. na 1 m. bież.
1 m. s. po 35 ct.

0-65 m. s. na 1 m. bież.
1 m. s. po 4 zł. 10 ct.
(średni dowóz 8 klm.)

$\frac{60}{727} \times 309982$

600 zł. za 1 klm.

299 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

84000

159900

25583

36000

305483

26910

4500

31410

5091

349

15. Dąbrowa.

A. Drogi powiatowe.

I.	Jezuickousko - Słupiecka	15	—	38	38
II.	Dąbrowsko - Bolesławska	15	3-5	10-5	14

B. Drogi dwupowiatowe.

III.	Piątkowiecko - Słupiecka	15 i 37	—	4	4
IV.	Tarnowsko - Jezuićkouska	15 i 63	8	6	14
V.	Zabieńsko - Bagienicka	15 i 63	6	—	6

C. Drogi kilkupowiatowe.

VI.	Dąbrowsko - Przecławaska	15, 37 i 46	—	16	16
VII.	Żysogórsko - Mielecka	15, 37 i 46 i 63	—	2	2
VIII.	Cerekiewsko - Jezuićkouska	15, 2 i 6	—	7	7
IX.	Bogumiłowicko - Wietrzyćhowieka	15, 2 i 63	—	4	4

Razem

17-5

87-5

105

2 m. s. na 1 m. bieżący
1 m. s. po 30 ct.

0-65 m. sz. na 1 m. bieżący
1 m. s. po 4 zł. 97 ct.
(średni dowóz 12 klm.)

$\frac{87-5}{603} \times 141545$ zł.

600 zł. za 1 klm.

270 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

51500

282670

20539

52500

407209

28350

5250

33600

4654

320

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra																																	
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy																																
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16																						
63. Tarnów.																																															
A. Drogi powiatowe.																																															
I.	Tarnowsko - Gromnicka	63	25	—	25	3 m. s. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 85 ct.	0-65 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 3 zł. 32 ct. (średni dowóz 5 klm.)	35 118	218988 zł.	600 zł. za 1 klm.	338 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
B. Drogi dwupowiatowe.																																															
II.	Szepietnicko - Jonińska	63 i 24	—	5	5																																										
III.	Jaworzegórsko - Tuchowska (do Ryglie powiatowa 8 klm.)	63 i 46	8	5	13																																										
IV.	Pilźnieńsko - Tuchowska	63 i 46	—	10	10																																										
V.	Tarnowsko - Jeżnickoujska	63 i 15	21	—	21	3 m. s. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 85 ct.	0-65 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 3 zł. 32 ct. (średni dowóz 5 klm.)	35 118	218988 zł.	600 zł. za 1 klm.	338 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
VI.	Zabieńsko - Bagienicka	63 i 15	1	2	3																																										
VII.	Golankowsko - Biecka	63 i 18	—	1	1																																										
C. Drogi kilkupowiatowe.																																															
VIII.	Bogumiłowicko - Wietrzychowicka	63, 2 i 15	—	4	4	3 m. s. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 85 ct.	0-65 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 3 zł. 32 ct. (średni dowóz 5 klm.)	35 118	218988 zł.	600 zł. za 1 klm.	338 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
IX.	Łysogórsko - Mielecka	63, 15, 37 i 46	—	8	8																																										
Razem			55	35	90	36750	75530	64954	21000	198234	30420	4500	34920	5664	388																																
20. Grybów.																																															
A. Drogi powiatowe.																																															
I.	Ptaszkowsko - Wielkokamionecka	20	2	9	11	4 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 25 ct.	0-65 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 1 zł. 37 ct. (średni dowóz 1 klm.)	58 134	71974 zł.	600 zł. za 1 klm.	162 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
II.	Siedlisko - Jastrzębska	20	6	4	10																																										
B. Drogi dwupowiatowe.																																															
III.	Tropsko - Bobowska	20 i 42	1	9	10	4 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 25 ct.	0-65 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 1 zł. 37 ct. (średni dowóz 1 klm.)	58 134	71974 zł.	600 zł. za 1 klm.	162 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
IV.	Sieńsko - Grybowska	20 i 42	5	8	13																																										
V.	Nowosandecko - Jeżowska	20 i 42	4	5	9	4 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 25 ct.	0-65 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 1 zł. 37 ct. (średni dowóz 1 klm.)	58 134	71974 zł.	600 zł. za 1 klm.	162 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
VI.	Zborowicko - Muszyńska	20 i 42	29	14	43																																										
VII.	Nowosandecko - Tylicka	20 i 42	6	2	8	4 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 25 ct.	0-65 ms. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 1 zł. 37 ct. (średni dowóz 1 klm.)	58 134	71974 zł.	600 zł. za 1 klm.	162 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
VIII.	Paleśnicko - Ciężkowicka	20 i 2	3	7	10																																										
Razem			56	58	114	58000	51649	31153	34800	175602	18468	5700	24168	3028	212																																

18. Gorlice.															
A. Drogi powiatowe.															
I.	Biecko - Rozdzielska	18	—	11	11	5 ms. na 1 m. bie- żący; 1 ms. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 2 zł. 50 ct. (średni dowóz 2 klm.)	78×114080 443	600 zł. za 1 klm.		242 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	Siarska (dojazd do kopalni nafty)	18	—	3	3										
III.	Ropsko - Blechnarkowska	18	—	28	28										
IV.	Gorlicko - Mszankowska	18	—	6	6										
V.	Sękowsko - Rozdzielska	18	—	10	10										
B. Drogi dwupowiatowe.															
VI.	Golankowsko - Biecka	18 i 63	4	20	24										
Razem			4	78	82	136500	126750	20086	46800	330136	19844	4100	23944	4232	292

31. Krosno.																									
A. Drogi powiatowe.																									
I.	Komborsko - Żmigrodzka	31	32	—	32	4 m. s. na 1 m. bież.; 1. ms po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 3 zł. 30 ct. (dowóz 3 klm.)	12×342050 472	600 zł. za 1 klm.		285 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.													
II.	Żmigrodzko - Grabska	31	28	—	28																				
B. Drogi dwupowiatowe.																									
III.	Zarzycko - Chorkowska	31 i 24	—	7	7																				
IV.	Iskrzynsko - Humniska	31 i 10	—	2	2																				
V.	Jaślisko - Tylawska	31 i 54	—	3	3																				
C. Drogi kilkupowiatowe.																									
VI.	Brzosteczko - Turaszowiecka (w niej pow. Krośnieńsko - Fry- sztacka)	21.24 i 46	7	—	7																				
Razem			67	12	79	16800	25740	8696	7200	58436	22515	3950	26465	4870	335										

24. Jasło.																									
A. Drogi powiatowe.																									
I.	Jasielsko - Sieniawska	24	—	14	14	4 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	61650 (dowóz 4 kl.)																		
II.	Łężyńsko - Przybórkowska	24	—	21	21																				
B. Drogi dwupowiatowe.																									
III.	Szepietnicko - Jonińska	24 i 63	—	19	19																				
IV.	Zarzycko - Chorkowska	24 i 31	—	8	8																				
C. Drogi kilkupowiatowe.																									
V.	Brzosteczko - Turaszowiecka (w niej 9 klm. drogi powiatowej Krośnieńsko - Frysztackiej)	24.31 i 46	10	10	20	4 m. s. na 1 m. s. po 1 m. s. po 30 ct.	24200 (dowóz 2 km.)	49320 dowóz (4 klm.)	72×174654 278	600 zł. za 1 klm.	248 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.													
VI.	Warzycko - Rzeszowska (w niej 10 klm. drogi powiat. Warzycko - Lubelskiej i 4 klm. drogi powiatowej Krośnieńsko- Frysztackiej)	24.51 i 49	14	—	14																				
Razem			24	72	96	86400	135170	45728	43200	310498	23808	4800	28608	4312	298										

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra													
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy												
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										15	16										
46. Pilzno.																											
<i>A. Drogi powiatowe.</i>																											
I.	Łatoszyńsko - Brzostocka	46	13	12	25	po 2,5 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 et.	9330 (dowóz 1200 m.)																				
II.	Dojazd do stacji kolei w Dębicy	46	1	—	1																						
III.	Łędogórsko - Machowska	46	2	2	4																						
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>																											
IV.	Chotowsko - Mielecka	46 i 37	14	6	20												7250 (dowóz 4 klm.) 18100 (dowóz 2800 m.) 17850 (dowóz 1500 m.) 8000 (dow. 550 m.) 26200 (dow. 10 klm.)	182343 zł.									
V.	Zawadzko - Łopuchowska	46 i 51	1	3	4																						
VI.	Jaworzogórsko - Tuchowska	46 i 63	9	6	15																						
VII.	Pilznieńsko - Tuchowska	46 i 63	3	7	10																						
VIII.	Pilznieńsko - Radomyska	46 i 37	13	16	29	76 480	600 zł. za 1 klm.																				
IX.	Brzostocko - Turaszowiecka	46, 51 i 24	3	2	5																						
X.	Dąbrowsko - Przecławaska	46, 37 i 15	—	10	10																						
XI.	Łysogórsko - Mielecka	46, 37, 15 i 63	—	12	12																						
Razem			59	76	135												57000	86730	28871	45600	218201	20385	6750	27135	2871	201	
51. Ropczyce.																											
<i>A. Drogi powiatowe.</i>																											
I.	Wiśniowsko - Dąbska (w niej powiatowa Czekaj-Wielopole 28 km.)	51	22	22	44	po 2,5 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 35 et.	51770 (dow. 8 klm.) 24650 (dowóz 2400 m.) 17670 (dowóz 5 klm.)	235889 zł.																			
II.	Sędziszowsko - Nowowiejska	51 i 49	4	12	16																						
III.	Zawadzko - Łopuchowska	51 i 46	—	3	3																						
IV.	Wielopolsko - Strzyżowska	51 i 49	—	9	9																						
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																											
V.	Warzycko - Rzeszowska (w niej powiatowa Strzyżowsko - Frysztacka)	51, 24 i 49	6	—	6	56 210	600 zł. za 1 klm.																				
VI.	Sędziszowsko - Machowska (w niej powiatowa Sędziszowsko - Kolbuszowska)	51, 29 i 61	2	10	12																						
Razem			34	56	90	49280	111460	62904	33600	257244	23940	4500	28440	4593	316												

37. Mielec.

A. Drogi powiatowe.

I. Mielecko - Małoglińska 37 — 18 18

B. Drogi dwupowiatowe.

II. Chotowsko - Mielecka 37 i 46 — 15 15

III. Pilznieńsko - Radomyśka 37 i 46 — 2 2

IV. Piątkowiecko - Słupiecka 37 i 15 — 9 9

V. Mielecko - Kolbuszowska 37 i 29 — 13 13

C. Drogi kilkupowiatowe.

VI. Dąbrowsko - Przecławka 37, 46 i 15 — 14 14

VII. Łysogórsko - Mielecka (w niej powiatowa Mielecko - Radomyśka) 37, 46, 15 i 63 8 9 17

Razem 8 80 88

2,5 m.s. na 1 m. bieżący; 1 m.s. po 30 et.

0,65 m.s. na 1 m. bież.; 1 m.s. po 2 zł. 85 et. (dowóz średni 5 klm.)

$80 \times 159880 \text{ zł.}$
335

600 zł. za 1 klm.

205 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

38180 48000 294380 18040 4400 22440 3680 255

61. Tarnobrzeg.

A. Drogi powiatowe.

I. Tarnobrzeczko - Rozwadowska 61 2 27 29

B. Drogi dwupowiatowe.

II. Chwałowicko - Bielińska 61 i 41 — 29 29

C. Drogi kilkupowiatowe.

III. Sędziszowsko - Machowska (w niej powiatowa Tarnobrzeczko - Majdańska) 61, 51 i 29 — 19 19

Razem 2 75 77

2 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 30 et.

189530 (dowóz 15 klm.)
48100 (dowóz 10 kl.)

$75 \times 170251 \text{ zł.}$
282

600 zł. za 1 klm.

291 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

45000 237630 45280 45000 372910 22407 3850 26257 4972 341

41. Nisko.

A. Drogi powiatowe.

I. Ulanowsko - Nalepska 41 — 15 15

B. Drogi dwupowiatowe.

II. Chwałowicko - Bielińska 41 i 61 — 23 23

III. Nisko - Leżajska 41 i 36 — 31 31

IV. Tarnogórsko - Górńska 41 i 29 — 14 14

C. Drogi kilkupowiatowe.

V. Nisko - Rzeszowska (przez Raniżów) 41, 29 i 49 — 22 22

Razem — 105 105

2 m. s. na 1 m. bieżący; po 35 et. za 1 m. sześć.

0,65 m.s. na 1 m. bież.; 1 m.s. po 5 zł. 40 c. (średni dowóz 13 klm.)

$105 \times 111902 \text{ zł.}$
382

600 zł. za 1 klm.

300 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

63000 535808 31500 5250 36750 5103 350

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)		
			zbudowanej	niezbudowanej	całej
1	2	3	4	5	6
29. Kolbuszowa.					
<i>A. Drogi powiatowe.</i>					
I.	Kolbuszowsko - Sokołowska	29	4	23	27
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>					
II.	Kolbuszowsko - Stykowska	29 i 49	9	4	13
III.	Mielecko - Kolbuszowska	29 i 37	—	11	11
IV.	Tarnogórsko - Górnska	29 i 41	—	4	4
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>					
V.	Sędziszowsko - Machowska	29, 61 i 51	5	20	25
VI.	Nisko-Rzeszowska (przez Raniżów)	29, 41 i 49	7	17	24
R a z e m			25	79	104
49. Rzeszów.					
<i>A. Drogi powiatowe.</i>					
I.	Rzeszowsko - Ujazdowska	49	27	—	27
II.	Niebylecko - Jawornicka	49	—	25	25
III.	Tyczyńsko - Szklarska	49	—	15	15
IV.	Przybyszówkowsko - Niebylecka	49	—	33	33
IV. bis	Dwa dojazdy do kolei w Rzeszowie	49	1	—	1
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>					
V.	Kolbuszowsko - Stykowska	49 i 29	4	—	4
VI.	Sędziszowsko - Nowowiejska	49 i 51	—	2	2
VII.	Wielopolsko - Strzyżowska	49 i 51	—	7	7
VIII.	Żarnowsko - Górnogwoźnicka	49 i 10	—	10	10
IX.	Strzyżowsko - Domaradzka	49 i 10	9	—	9
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>					
X.	Nisko - Rzeszowska, przez Raniżów (w niej droga pow. Głogowska 16 klm.)	49, 29 i 41	16	3	19
XI.	Warzycko-Rzeszowska (powiat.)	49, 24 i 51	38	—	38
XII.	Kraczkowsko - Żurawieka	49, 36, 23 i 44	—	5	5
R a z e m			95	100	195

Koszta budowy drogi						Koszta utrzymania drogi		Koszta jednego kilometra	
roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narządza i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
w złotych wal. austr.									
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2 m. s. na 1 m. bieżący; po 35 ct. za 1 m. s.	0 65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 4 zł. 08 ct. (średni dowóz 6500 metrów)	79×132559 zł. 528	600 zł. za 1 klm.		239 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
55300	209500	17940	47400	330140	24856	5200	30056	4179	289
3 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0 65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 62 ct. (średni dowóz 1 klm.)	100×445369 zł. 438	po 600 zł. za 1 klm.		198 zł. za 1 klm.	po 50 zł. za 1 klm.			
90000	105300	101682	60000	356982	38610	9750	48360	3570	248

10. Brzozów.

A. Drogi powiatowe.

I.	Domaradzko - Grabownicka	10	17	—	17
II.	Jasienieko - Blizniańska	10	4	—	4
III.	Brzozowsko - Nozdrzecka	10	11	8	19
IV.	Barycko - Hłudniańska	10	—	9	9

B. Drogi dwupowiatowe.

V.	Strzyżowsko - Domaradzka	10 i 49	5	4	9
VI.	Iskrzyńsko - Humniska	10 i 31	12	4	16
VII.	Komborniańsko - Jaślicka (w niej część powiatowej Brzozów - Rymanów)	10 i 54	2	5	7
VIII.	Starodąbrowsko - Starobirecka	10 i 4	—	9	9
IX.	Dydniańsko - Hłumecka	10 i 54	—	8	8
X.	Jasionowsko - Długa	10 i 54	2	2	4
XI.	Zarnowsko - Górnogwoźnicka	10 i 49	—	7	7

Razem

4 m.s. na 1 m. bieżący:
1 m.s. po 30 ct.

0-65 m. s. na 1 m. bieżący:
1 m. s. po 2 zł. 19 ct. (średni
dowóz 5 klm.)

56 × 158743 zł.
236

600 zł. za 1 klm.

220 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

67200 79700 37668 33600 218168 23980 5450 29430 3896 270

54. Sanok.

A. Drogi powiatowe.

I.	Rymanowsko - Kułaczniańska	54	24	5	29
II.	Pisarowiecko - Nowotaniecka	54	6	2	8
III.	Ruskodąbrowsko - Bukowska	54	—	12	12
IV.	Sanocko - Mrzygłodzka	54	1	12	13

B. Drogi dwupowiatowe.

V.	Komborniańsko - Jaślicka (w niej pow. Rymanowsko - Brzozowska 7 klm.)	54 i 10	7	17	24
VI.	Jasionowsko - Długa	54 i 10	6	2	8
VII.	Jaślicko - Tylawska	54 i 31	—	6	6
VIII.	Zagórsko - Radoszycka (dawniej powiatowa)	54 i 34	14	13	27
IX.	Mrzygłodzko - Olszanicka	54 i 34	—	13	13
X.	Dydniańsko - Hłumecka	54 i 10	—	2	2

Razem

5 m.s. na 1 metr bieżący; 1 m.s. po 30 c.

0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po
2 zł. 43 ct. (średni dowóz 3300 metr.)

84 × 358243 zł.
247

600 zł. za 1 klm.

302 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

126000 132680 121832 50400 430912 42884 7100 49984 5130 352

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi NB. Drogi powiatowe obecnie istniejące odznaczono tłustym drukiem	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)		
			zbudowanej	niezbudowanej	całej
1	2	3	4	5	6
34. Lisko.					
<i>A. Drogi powiatowe.</i>					
I.	Lukawicko - Rostocka (pow. Ba-ligrodzka)	34	34	11	45
II.	Baligrodzko - Lutowska	34	—	35	35
III.	Zurawińsko - Wołosacka	34	7	16	23
IV.	Wołkowyjsko - Uhrecka	34	—	18	18
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>					
V.	Lutowisko - Niżnietureczkowska	34 i 66	4	3	7
VI.	Ustrzycko - Lutowska (pow.)	34 i 66	19	2	21
VII.	Zagórsko - Radoszycka (pow.)	34 i 54	—	9	9
VIII.	Mrzygłodzko - Olszanicka	34 i 54	—	10	10
IX.	Lutowisko - Turecka	34 i 66	—	1	1
X.	Krościeniecko - Terszowska	34 i 58	—	12	12
XI.	Kuźmińsko - Krościeniecka	34 i 4	—	2	2
R a z e m			64	119	183
4. Bircza (Dobromil).					
<i>A. Drogi powiatowe.</i>					
I.	Birecko - Hubicka	4	—	30	30
II.	Łomińsko - Trzcianiecka	4	—	6	6
III.	Dojazd do stacji w Dobromilu	4	—	2	2
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>					
IV.	Kuźmińsko - Krościeniecka	4 i 34	—	23	23
V.	Starodąbrowsko - Starobirecka	4 i 10	—	15	15
VI.	Nowomiejsko - Niżankowicka	4 i 44	—	2	2
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>					
VII.	Jarosławsko-Birecka (przez Pru-chnik)	4, 23 i 44	—	12	12
R a z e m			—	90	90

Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
roboty ziemne	szter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	admini-stracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
w złotych wal. austr.									
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
5 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 84 ct. (średni dowóz 3-600 klm.)	119 556 × 265332 zł.	600 zł. za 1 klm.		170 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
99000	142300	56789	71400	369489	31110	9150	40260	3105	220
4 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 73 ct. (średni dowóz 1 klm.)	90 344 × 227759 zł.	600 zł. za 1 klm.		199 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
108000	101205	59590	54000	322795	17910	4500	22410	2987	249

36. Łańcut.															
A. Drogi powiatowe.															
I.	Łańcucko - Staromiejska	36	2	30	32	3 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 35 et.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 4 zł. 55 et. (średni dowóz 8 klm.)	$\frac{95}{413} \times 298656 \text{ zł.}$	600 zł. za 1 klm.		317 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	Giedlarowsko - Gniewczyńska	36	—	17	17										
III.	Łańcucko - Wysocka	36	—	4	4										
B. Drogi dwupowiatowe.															
IV.	Nisko - Leżajska	36 i 41	—	6	6										
V.	Przeworsko - Sieniawska	36 i 23	—	16	16										
C. Drogi kilkupowiatowe.															
VI.	Kraczkowsko - Żurawicka	36, 23, 44 i 49	—	22	22										
Razem			2	95	97	99750	282865	68698	57000	508313	30749	4850	35599	5351	367

23. Jarosław.															
A. Drogi powiatowe.															
I.	Jarosławsko - Majdańska	23	0-5	35-5	36	(drogi uregulowane) 1 m. b. drogi po 40 et.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 6 zł. 62 et. (średni dowóz 12 klm.)	$\frac{119}{791} \times 335375 \text{ zł.}$	600 zł. za 1 klm.		342 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	Kidałowicko - Rokitnicka	23	2	10-5	12-5										
B. Drogi dwupowiatowe.															
III.	Przeworsko - Sieniawska	23 i 36	—	2	2										
IV.	Sieniawsko - Oleszycka	23 i 13	—	18-5	18-5										
V.	Jarosławsko - Medyczna	23 i 44	—	21	21										
VI.	Łazowsko - Lubaczowska	23 i 13	—	13	13										
C. Drogi kilkupowiatowe.															
VII.	Kraczkowsko - Żurawicka	23, 36, 44 i 49	0-5	17-5	18										
VIII.	Jarosławsko - Birecka (powiatowa Pruchnicka)	23, 4 i 44	25	1	26										
Razem			28	119	147	47600	512057	50455	71400	681512	50274	7350	57624	5727	392

44. Przemyśl.															
A. Drogi powiatowe niema.															
B. Drogi dwupowiatowe.															
I.	Przemysko - Wołczyszczewicka	44 i 38	5-5	9-5	15	2-5 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 25 et.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 2 zł. 01 et. (średni dow. 4 klm.)	$\frac{40}{286} \times 354698 \text{ zł.}$	600 zł. za 1 klm.		202 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	Hermanowicko - Witkowska	44 i 53	13	—	13										
III.	Nowomiejsko - Niżankowicka	44 i 4	—	8	8										
IV.	Jarosławsko - Medyczna	44 i 23	17-5	—	17-5										
C. Drogi kilkupowiatowe.															
V.	Jarosławsko - Birecka	44, 4 i 23	—	9-5	9-5	—									
VI.	Kraczkowsko - Żurawicka	44, 23, 36 i 49	—	13	13	dtto									
Razem			36	40	76	19063	52260	49608	24000	144931	15352	3800	19152	3623	252

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi NB. Drogi powiatowe obecnie istniejące odznaczono tłustym drukiem	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra											
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, nawiezanie i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy										
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

13. Cieszanów.																
A. Drogi powiatowe																
niema.																
B. Drogi dwupowiatowe.																
I.	Dachnowsko - Krakowiecka	13 i 25	—	18	18	2.5 m.s. na 1 m. bież.; 1 m.s. po 30 ct.	0.65 m.s. na 1m.b.; 1 m.s. po 5 zł. 25 c. (średni dowóz przybi. 16 klm.)	$\frac{74}{321} \times 213470$	600 zł. za 1 klm.	401636	23828	3700	27528	5428	372	
II.	Oleszycko - Potylicka	13 i 48	—	30	30											
III.	Sieniawsko - Oleszycka	13 i 23	—	13	13											
IV.	Łazowsko - Lubaczowska	13 i 23	—	13	13											
Razem			—	74	74	55500	252525	49211	44400	401636	23828	3700	27528	5428	372	
48. Rawa ruska.																
A. Drogi powiatowe																
niema.																
B. Drogi dwupowiatowe.																
I.	Rawsko-Załużska (do Jaworowa)	48 i 25	—	22	22	2.5 m s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 35 ct.	0.65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 3 zł. 60 ct. (średni dowóz 7 klm.)	$\frac{102.5}{663} \times 219467$ zł.	600 zł. za 1 klm.	424980	25252	3350	30602	4146	286	
II.	Rawsko - Krechowska	48 i 72	—	18	18											
III.	Rawsko - Bełzka (przez Uhnów w niej powiatowa z Michałówki do Uhnowa)	48 i 59	4.5	29.5	34											
IV.	Rawsko - Wielkomosteńska	48 i 72	—	19	19											
V.	Oleszycko - Potylicka	48 i 13	—	10	10											
VI.	Magierowsko - Szklowska	48 i 25	—	4	4											
Razem			4.5	102.5	107	89700	239850	33930	61500	424980	25252	3350	30602	4146	286	
59. Sokal.																
A. Drogi powiatowe.																
I.	Sokalsko - Krystynopolska	59	—	12	12	2 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 30 ct.	0.65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 16 zł. 63 ct. (średni dowóz 50 klm.)	$\frac{116}{664} \times 286101$ zł.	600 zł. za 1 klm.	1443082	91524	5800	97324	12440	839	
II.	Bełzko - Zawiszniańska (do So- kala)	59	—	19	19											
III.	Sokalsko - Uhrynowska (do gra- nicy)	59	—	22	22											
B. Drogi dwupowiatowe.																
IV.	Krystynopolsko - Rudecka	59 i 27	—	20	20	2 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 30 ct.	0.65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 16 zł. 63 ct. (średni dowóz 50 klm.)	$\frac{116}{664} \times 286101$ zł.	600 zł. za 1 klm.	1443082	91524	5800	97324	12440	839	
V.	Sokalsko - Radziechowska	59 i 27	—	26	26											
VI.	Rawsko - Bełzka	59 i 48	—	5	5											
C. Drogi kilkupowiatowe.																
VII.	Bełzko - Strumiłowokamionecka	59, 27 i 72	—	12	12											
Razem			—	116	116	69600	1253900	49982	69600	1443082	91524	5800	97324	12440	839	

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi NB. Drogi powiatowe obecnie istniejące odznaczono tłustym drukiem	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
w złotych wal. austr.															
72. Żółkiew.															
<i>A. Drogi powiatowe.</i>															
I.	Kulikowsko - Wielkokłodnieńska	72	—	15	15	3 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 8 zł. 12 ct. (średni dowóz 17 klm.)	97 347	205972 zł.	600 zł. za 1 klm.	515 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	Rawsko - Krechowska	72 i 48	—	9	9										
III.	Rawsko - Wielkomosteńska	72 i 48	—	18	18										
IV.	Żółkiewsko - Malatyńska	72 i 25	—	16	16										
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>															
V.	Bełzko - Strumiłowokamionecka	72, 27 i 59	—	27	27	3 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 8 zł. 12 ct. (średni dowóz 17 klm.)	97 347	205972 zł.	600 zł. za 1 klm.	515 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
VI.	Zboisko - Stojanowska (ze Lwowa)	72, 35 i 27	—	12	12										
Razem			—	97	97	101850	589570	57577	58200	807197	49955	4850	54805	8322	565
19. Gródek.															
<i>A. Drogi powiatowe.</i>															
I.	Zalesko - Mszńska	19	2	8	10	3 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 2 zł. 80 ct. (średni dowóz 3500 metr.)	69 273	192645 zł.	600 zł. za 1 klm.	228 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	Gródecko-Porzycka (w niej Czerlańska)	19	5	3	8										
III.	Gródecko - Jaryńska	19	—	16	16										
IV.	Gródecko - Janowska	19	—	20	20										
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>															
V.	Gródecko - Senatowska	19 i 25	—	8	8	3 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 2 zł. 80 ct. (średni dowóz 3500 metr.)	69 273	192645 zł.	600 zł. za 1 klm.	228 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
VI.	Zawidowicko - Komarniańska	19 i 52	2	3	5										
VII.	Gródecko - Hoszańska	19 i 52	—	6	6										
VIII.	Wielkolubiensko - Szczerzecka	19 i 35	—	5	5										
Razem			9	69	78	62100	125600	48695	41400	277795	17784	3900	21684	4026	278

52. Rudki.

A. Drogi powiatowe niema.

B. Drogi dwupowiatowe.

I.	Mościsko - Rudkowska	52 i 38	—	12	12	3 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 5 zł. 61 ct. (przy- puszczalny średni dowóz 20 klm.)	$110 \cdot 5$ \times 270699 zł. <hr/> 686	600 zł. za 1 klm.	329 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.					
II.	Sądowowiszeńsko - Rudkowska	52 i 32	—	7	7											
III.	Rudkowsko - Drohowyżska	52 i 73	—	39	39											
IV.	Gródecko - Hoszańska	52 i 19	—	6	6											
V.	Zawidowicko - Komarniańska	52 i 19	6-5	1-5	8											
VI.	Komarowsko - Humieniecka	52 i 35	—	4	4											
VII.	Koniuszecko - Ozimińska	52 i 53	—	3	3											
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																
VIII.	Jaworowsko - Babińska	52, 38, 25 i 53	—	7	7	3 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 5 zł. 61 ct. (przy- puszczalny średni dowóz 20 klm.)	$110 \cdot 5$ \times 270699 zł. <hr/> 686	600 zł. za 1 klm.	329 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.					
IX.	Gnojnicko - Samborska	dtto	—	2	2											
X.	Szezerzecko - Niżnokropiwnicka	52, 35 i 17	—	12	12											
XI.	Wiślowicko - Chyrowskoposadzka	52, 53 i 58	—	17	17											
Razem			6-5	119-5	117		99490	402940	43604	66300	612334	38493	5850	44343	5541	379

53. Sambor.

A. Drogi powiatowe.

I. Samborsko - Spryńska 53 17 — 17

B. Drogi dwupowiatowe.

II.	Koniuszecko - Ozimińska	53 i 52	6	8	14	3 m. s. na 1 m. bież. 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. bież. 1 m. s. po 5 zł. 28 (śr. edni dowóz 11 1/2)	$\frac{69}{425} \times 217773$	600 zł. za 1 kl.	333 zł. za 1 k	50 zł. za 1					
III.	Hermanowicko - Biskowicka	53 i 44	6	14	20											
IV.	Kalinowsko - Starowiejska	53 i 17	16	8	24											
V.	Wojutycko - Chyrowska	53 i 58	9	—	9											
C. Drogi kilkupowiatowe.																
VI.	Jaworowsko - Babińska	53, 25, 38 i 52	6	3	9	3 m. s. na 1 m. bież. 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. bież. 1 m. s. po 5 zł. 28 (śr. edni dowóz 11 1/2)	$\frac{69}{425} \times 217773$	600 zł. za 1 kl.	333 zł. za 1 k	50 zł. za 1					
VII.	Gnojnicko - Samborska	dtto	7	10	17											
VIII.	Wiśłowiecko - Chyrowskoposadzka	53, 52 i 58	—	26	26											
IX.	Samborsko - Wyżnesynewudzka	53, 17 i 60	23	—	23											
Razem			90	69	159		72450	236800	35356	41400	386006	52947	7950	60897	5594	383

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi NB. Drogi powiatowe obecnie istniejące odznaczone tłustym drukiem	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	urządzenie, urządzenie i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	58. Staremiasto.														
	<i>A. Drogi powiatowe.</i>														
I.	Lesicko - Turzewska	58	—	11	11										
	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>														
II.	Krościeniecko - Terszowska	58 i 34	—	19	19										
III.	Wojutycko - Chyrowska	58 i 53	—	9	9										
	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>														
IV.	Wisłowiecko - Chyrowskoposadzka	58, 52 i 53	—	6	6										
V.	Turecko - Smolńska	58, 17 i 66	—	9	9										
	Razem		—	54	54	75600	76520	31426	32400	215946	12258	2700	14958	3999	277
	66. Turka.														
	<i>A. Drogi powiatowe.</i>														
I.	Niżnetarnawsko - Wyżneturecka	66	—	17	17										
II.	Turecko - Mochnacka	66	—	32	32										
	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>														
III.	Lutowisko - Niżnetureczkowska	66 i 34	—	24	24										
IV.	Ustrzycko - Lutowiska	66 i 34	3	—	3										
V.	Lutowisko - Turecka	66 i 34	27	—	27										
VI.	Boryńsko - Tuchołkowska	66 i 60	10	19	29										
	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>														
VII.	Turecko - Smolńska	66, 17 i 58	—	14	14										
	Razem		40	106	146	185500	128850	58102	63600	436052	34164	7300	41464	4114	284

66. Turka.															
A. Drogi powiatowe.															
I.	Niżnetarnawsko - Wyżneturecka	66	—	17	17	5 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 35 et.	0'65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 87 et. (średni dowóz 1 klm.)	106 425	600 zł. za 1 klm.	234 zł. za 1 kil.	50 zł. za 1 kil.				
II.	Turecko - Mochnacka	66	—	32	32										
B. Drogi dwupowiatowe.															
III.	Lutowisko - Niżnetureczkowska	66 i 34	—	24	24	5 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 35 et.	0'65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 87 et. (średni dowóz 1 klm.)	106 425	600 zł. za 1 klm.	234 zł. za 1 kil.	50 zł. za 1 kil.				
IV.	Ustrzycko - Lutowiska	66 i 34	3	—	3										
V.	Lutowisko - Turecka	66 i 34	27	—	27										
VI.	Boryńsko - Tuchołkowska	66 i 60	10	19	29										
C. Drogi kilkupowiatowe.															
VII.	Turecko - Smolńska	66, 17 i 58	—	14	14										
Razem			40	106	146	185500	128850	58102	63600	436052	34164	7300	41464	4114	284

17. Drohobycz.

A. Drogi powiatowe.

I.	Drohobycko - Stebnicka	17	8	—	8
II.	Odnoga Truskawiecka	17	6	—	6

B. Drogi dwupowiatowe.

III.	Kalinowsko - Starowiejska	17 i 53	—	9	9
IV.	Paniowicko - Podniestrzańskodemkowska	17 i 73	—	25	25
V.	Medenicko - Stryjska	17 i 60	—	8	8

C. Drogi kilkupowiatowe.

VI.	Samborsko - Wyżnesynowudzka	17, 53 i 60	—	31	31
VII.	Szczerzecko - Niżnekropiwnicka (w niej powiatowa Borysławska 21 klm.)	17, 35 i 52	6	44	50
VIII.	Turecko - Smolńska	17, 58 i 66	—	4	4

Razem

4 m. s. na 1 metr bież.;
1 m. s. po 35 et.

0-65 m. s. na 1 m. bież.;
1 m. s. po 4 zł. 76 et.
(średni dowóz 6 klm.)

121 × 400453 zł.
841

600 zł. za 1 klm.

331 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

169400 374370 57616 72600 673986 46671 7050 53721 5571 381

60. Stryj.

A. Drogi powiatowe.

niema.

B. Drogi dwupowiatowe.

I.	Boryńsko - Tuchołkowska	60 i 66	—	11	11
II.	Medenicko - Stryjska	60 i 17	—	13	13
III.	Słobódzko - Żurawińska	60 i 73	—	13	13
IV.	Dobrzańsko - Woleniowska	60 i 73	—	9	9

C. Drogi kilkupowiatowe.

V.	Samborsko - Wyżnesynowudzka	60, 17 i 53	—	18	18
VI.	Bolechowsko - Żurawińska	60, 16 i 73	—	7	7
VII.	Słobódzko - Nowokałuska	60, 16 i 26	—	16	16

Razem

5 m. s. na 1 m. bież.
1 m. s. po 30 et.

0-65 m. s. na 1 m. bieżacy;
1 m. s. po 2 zł. 72 et.
(średni dowóz 5 klm.)

87 × 335608 zł.
374

600 zł. za 1 klm.

278 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

130500 153800 78069 52200 414569 24186 4350 28536 4766 328

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra														
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, urządzenie i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy													
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
	16. Dolina.																											
	<i>A. Drogi powiatowe.</i>																											
I.	Wyszowsko-Dolińska (Wełdzińska)	16	12	33	45	4 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 msz. na 1 m. bieżący; 1 ms. po 2 zł. 19 ct. (średni dowóz 2 klm.)	143 419	600 zł. za 1 klm.		238 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																
II.	Rożniatowsko - Perechińska	16	10	5	15																							
III.	Dojazd do stacji w Krechowicach	16	—	3	3																							
IV.	Dojazd do stacji w Dolinie	16	—	2	2																							
V.	Rożniatowsko - Lipowicka	16	—	27	27																							
VI.	Dolińsko - Wielkoturzańska	16	—	21	21																							
VII.	Brzazeczko - Bolechowska	16	—	19	19																							
	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>																											
VIII.	Rożniatowsko - Hołyńska	16 i 26	—	8	8																							
	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																											
IX.	Bolechowsko-Zurawińska (w niej dojazd do kolei w Bolechowie)	16, 60 i 73	—	13	13																							
X.	Słobudzko - Nowokaluśka (ze Stryja)	16, 26 i 60	—	12	12																							
	Razem		22	143	165																							
	26. Kałusz.																											
	<i>A. Drogi powiatowe.</i>																											
I.	Kopankowsko - Wojniłowska	26	—	9	9	4 m.sz. na 1 m. bieżący; 1 m.sz. po 35 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. bież.; 1 m.sz. po 2zł. 22 ct. (średni dowóz 1 1/2 kilom.)	83 231	600 zł. za 1 klm.		294 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																
II.	Kaluśko - Ldziańska	26	—	16	16																							
	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>																											
III.	Rożniatowsko - Hołyńska	26 i 16	—	2	2																							
IV.	Rozwadowsko - Kałuska	26 i 73	—	18	18																							
V.	Kaluśko - Bohorodczańska	26 i 8	19	—	19																							
	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																											
VI.	Monasterzeczko - Komarowska	26, 73 i 57	—	17	17																							
VII.	Słobudzko - Nowokaluśka (ze Stryja)	26, 16 i 60	—	21	21																							
	Razem		19	83	102																							

8. Bohorodczany.																	
<i>A. Drogi powiatowe.</i>																	
I.	Rosulniańsko-Hwozdзка (była powiatowa)	8	—	23	23	3 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 2 zł. 86 ct. (średni dowóz 3 klm.)	43 311	134998 zł.	600 zł. za 1 klm.		237 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.				
II.	Słotwińsko - Dzwinacka	8	—	7	7												
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>																	
III.	Kałużsko - Bohorodczanska	8 i 26	—	13	13												
Razem			—	43	43	45150	79940	27511	25800	178401	10191	2150	12341	4149	287		
40. Nadwórna.																	
<i>A. Drogi powiatowe.</i>																	
I.	Nadworniańsko - Łanczyńska	40	—	14	14	3 m. sz. na 1 m. sz. po 35 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. b.; 1 m. sz. po 2 zł. 57 ct. (średni dowóz 3 klm.)	86 208	131398 zł.	600 zł. za 1 klm.		223 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.				
II.	Nadworniańsko - Stanisławowska	40 i 57	—	15	15												
III.	Cucylówsko - Ottyniecka	40 i 65	—	8	8												
IV.	Kamienno - Markowiecka	40 i 65	—	3	3												
V.	Delatyńsko - Jabłonowska	40 i 30	—	16	16												
VI.	Łanczyńsko - Tłumacka	40 i 65	—	26	26												
VII.	Łanczyńsko - Kołomyjska	40 i 30	—	4	4												
Razem			—	86	86	90300	143660	54328	51600	339888	19178	4300	23478	3952	273		
57. Stanisławów.																	
<i>A. Drogi powiatowe.</i>																	
I.	Załużkiewsko - Bednarowska	57	—	17	17	3 m. sz. na 1 m. bież.; 1 m. sz. po 35 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. bieżący; 1 m. sz. po 6 zł. 76 ct. (średni dowóz 10 klm.)	80 215	274772 zł.	600 zł. za 1 klm.		448 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.				
II.	Halicko - Czerniejowska	57 i 50	—	34	34												
III.	Nadworniańsko - Stanisławowska	57 i 40	—	20	20												
IV.	Marjampolsko - Tłumacka	57 i 65	—	4	4												
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																	
V.	Monasterzecko - Komarowska	57. 26 i 73	—	5	5												
Razem			—	80	80	84000	351520	102241	48000	585761	35840	4000	39840	7322	498		

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra											
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy										
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

35. L w ó w.

A. Drogi powiatowe.

I.	Lwowsko - Nawaryjska	35	—	14	14
II.	Lwowsko - Kulparkowska	35	—	2	2

B. Drogi dwupowiatowe.

III.	Wielkolubieńsko - Szczerzecka	35 i 19	—	8	8
IV.	Komarowsko - Humieniecka	35 i 52	—	3	3
V.	Kukizowsko - Buzecka	35 i 27	—	5	5

C. Drogi kilkupowiatowe.

VI.	Szczerzecko - Niżnekropiwnicka	35, 17 i 52	—	7	7
VII.	Zboisko-Stojanowska (ze Lwowa)	35, 27 i 72	—	21	21
VIII.	Winnicko - Brzechowicka	35, 5 i 45	—	14	14

R a z e m

74 74

5. Bóbrka.

A. Drogi powiatowe.

I.	Sokołówkowsko - Chodorowska	5	—	20	20
II.	Nowostrzelisko - Ottyniowicka	5	—	11	11
III.	Dojazd do kolei z Kołohor do Wybranówki	5	—	5	5
IV.	Dźwinogrodzko - Starosielska (dojazd do kolei w Staremsiole)	5	—	10	10
V.	Brzozdowiecko - Borynicka	5	1·5	5·5	7

B. Drogi dwupowiatowe.

VI.	Młyniszczeczko - Chodorowska	5 i 73	1	14	15
VII.	Wielkochlebówicko - Przemyślańska (w niej dojazd do kolei z Bóbrki)	5 i 45	1	9	10
VIII.	Rozdolsko - Chodorowska	5 i 73	—	15	15

C. Drogi kilkupowiatowe.

IX.	Rohatyńsko - Żydaczowska	5, 50 i 73	1·5	14·5	16
X.	Knihynieczynsko - Żurawińska	dtto	—	5	5
XI.	Winnicko - Brzechowicka	5, 35 i 45	0·5	12·5	13

R a z e m

5·5 121·5 127

91125	3 m. sz. na 1 m. bieżący; 1 m. sz. po 0-25 zł.	77700
178480	0-65 m. sz. na 1 m. bieżący; 1 m. sz. po 2 zł. 26 ct. (średni dowóz 8 klm.)	331400
106232	$\frac{121 \cdot 5}{241} \times 210715 \text{ zł.}$	34983
72900	600 zł. za 1 klm.	44400
448737		488483
26162	206 zł. za 1 klm.	29600
6350	50 zł. za 1 klm.	3700
32512		33300
3693		6601
255		450

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra																																		
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy																																	
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16																							
45. Przemyślany.																																																
<i>A. Drogi powiatowe.</i>																																																
I.	Zadwórzecko - Przemyślańska	45	1	29	30	3 m. sz. na 1 m. bieżący; 1 m. sz. po 25 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. bieżący; 1 m. sz. po 2 zł. 56 ct. (średni dowóz 10 klm.)	121 431	227373 zł.	600 zł. za 1 klm.	197 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																				
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>																																																
II.	Błotniańsko - Pukowska	45 i 50	—	8	8																																											
III.	Wielkochlebowicko - Przemyślańska	45 i 5	—	14	14																																											
IV.	Staromilatyńsko - Zadwórzecka	45 i 27	—	2	2																																											
V.	Przemyślańsko - Zborowska	45 i 71	—	24	24																																											
VI.	Przemyślańsko - Jasieniowiecka	45 i 71	—	14	14																																											
VII.	Gliniańsko - Kraśnieńska	45 i 71	—	4	4																																											
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																																																
VIII.	Winnicko - Brzuchowicka	45, 5 i 35	—	16	16																																											
IX.	Kraśnieńsko - Narajowska	45, 3 i 71	—	10	10																																											
Razem																																																
1			1	121	122	90750	201344	65320	72600	430014	24034	6100	30134	3554	247																																	
27. Kamionka strumiłowa.																																																
<i>A. Drogi powiatowe.</i>																																																
I.	Rakobutsko - Nowomilatyńska	27	—	5	5	2 m. sz. na 1 m. bieżący; 1 m. sz. po 30 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. bieżący; 1 m. sz. po 5 zł. 8 ct. (średni dowóz 25 klm.)	191 1001	235140 zł.	600 zł. za 1 klm.	277 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																				
<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>																																																
II.	Krystynopolsko - Rudecka	27 i 59	—	10	10																																											
III.	Sokalsko - Radziechowska	dtto	—	14	14																																											
IV.	Kukizowsko - Buzecka	27 i 35	—	23	23																																											
V.	Radziechowsko - Brodzka	27 i 7	—	12	12																																											
VI.	Kamionecko - Złoczowska	27 i 71	—	28	28																																											
VII.	Staromilatyńsko - Zadwórzecka	27 i 45	—	9	9																																											
VIII.	Toporowsko - Buzecka	27 i 7	—	21	21																																											
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																																																
IX.	Bełzko - Strumiłłowokamionecka	27, 59 i 72	—	2	2																																											
X.	Zboisko - Stojanowska (ze Lwowa)	27, 35 i 72	—	49	49																																											
XI.	Radziechowsko - Poczapska (do Złoczowa)	27, 7 i 71	—	18	18																																											
Razem																																																
			—	191	191	114600	634000	44867	114600	908067	52907	9550	62457	4754	327																																	

7. Brody.

A. Drogi powiatowe.

I.	Brodzko - Strzemilczowska	7	—	33	33
II.	Stanisławczycko - Wołkowiatska	7	—	16	16
III.	Ponikwiańsko - Pieniacka	7	—	13	13

B. Drogi dwupowiatowe.

IV.	Radziechowsko - Brodzka	7 i 27	—	34	34
V.	Toporowsko - Buzecka	7 i 27	—	2	3
VI.	Brodzko - Oleska (w niej dojazd do stacji w Zabłotcach)	7 i 71	—	23	23
VII.	Brodzko - Tarnopolska	7 i 62	—	44	44
VIII.	Podkamieńsko - Sasowska	7 i 71	—	19	19

C. Drogi kilkupowiatowe.

IX.	Radziechowsko-Poczapska (w niej dojazd w Ożydowie)	7, 27 i 71	—	25	25
X.	Starożałośiecko - Horodyszczewska	7, 71 i 3	—	5	5

R a z e m

3 m. sz. na 1 m. sz. ; 1 m. sz. po 30 ct.

0,65 m. sz. na 1 m. bieżący ;
1 m. sz. po 4 zł. 99 ct.
(średni dowóz przypuszczalny 13 klm.)

214 × 171901 zł.
500

600 zł. za 1 klm.

299 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

192600 694109 73574 128400 1088683 63986 10700 74686 5087 349

71. Złoczów.

A. Drogi powiatowe.

I.	Złoczowsko - Czyżowska	71	—	15	15
II.	Dojazdy do kolei: dwa w Jezier- ny, jeden w Zborowie i jeden w Złoczowie	71	6	—	6

B. Drogi dwupowiatowe.

III.	Kamionecko - Złoczowska	71 i 27	15	11	26
IV.	Przemysłańsko - Zborowska	71 i 45	2	20	22
V.	Przemysłańsko - Jasieniowiecka	71 i 45	—	15	15
VI.	Gliniańsko - Kraśnińska	71 i 45	—	9	9
VII.	Brodzko - Oleska	71 i 7	—	7	7
VIII.	Podkamieńsko - Sasowska	71 i 7	4	7	11

C. Drogi kilkupowiatowe.

IX.	Zborowsko - Nowosiółkowska	71, 3 i 47	—	5	5
X.	Radziechowsko - Poczapska	71, 7 i 27	—	11	11
XI.	Krasnińsko - Narajowska	71, 3 i 45	—	36	36
XII.	Starożałośiecko - Horodyszczewska	71, 3 i 7	14	8	22

R a z e m

4 m. sz. na 1 m. bieżący ;
1 m. sz. po 25 ct.

0,65 m. sz. na 1 m. bieżący ;
1 m. sz. po 2 zł. 10 ct.
(średni dowóz przypuszczalny 6 klm.)

144 × 314207 zł.
487

600 zł. za 1 klm.

201 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

144000 196560 92907 86400 519867 37185 9250 46435 3610 251

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	3. Brzeżany.														
	<i>A. Drogi powiatowe niema.</i>														
	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>														
I.	Stratyńsko - Leśnicka	3 i 50	—	12	12	4 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 3 zł. 90 ct. (średni dowóz przy- puszczalny 6 klm.)	81 753	271482 zł.	600 zł. za 1 klm.	292 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	Świstelnicko - Brzeżańska	3 i 50	—	15	15										
III.	Kozłowsko - Mikuliniecka	3 i 62	—	7	7										
	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>														
IV.	Zborowsko - Nowosiółkowska	3, 47 i 71	—	31	31	4 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 3 zł. 90 ct. (średni dowóz przy- puszczalny 6 klm.)	81 753	271482 zł.	600 zł. za 1 klm.	292 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
V.	Krasnieńsko - Narajowska	3, 45 i 71	—	4	4										
VI.	Starożałośiecko - Herodyszczewska	3, 7 i 71	—	12	12										
	Razem		—	81	81	113400	212350	29203	48600	403553	23652	4050	27702	4982	342
	47. Podhajce.														
	<i>A. Drogi powiatowe.</i>														
I.	Podhajcko - Horożańska	47	16	5	21	—	0-65 m. s. na 1 m. bieżacy; 1 m. s. po 3 zł. (średni do- wóz przypuszczalny 6 klm.)	99 961	134475 zł.	600 zł. za 1 klm.	203 zł. za 1 km.	50 zł. za 1 km.			
II.	Bursztyńsko - Podhajcka	47 i 50	—	20	20	—									
III.	Buczacko - Mondzielowiecka	47 i 11	—	11	11	—									
IV.	Podhajcko - Wielkochodaczowska	47 i 62	—	29	29	—									
V.	Podhajcko - Trembowelska	47 i 64	—	27	27	—									
	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>														
VI.	Zborowsko - Nowosiółkowska	47, 3 i 71	—	7	7	—	0-65 m. s. na 1 m. bieżacy; 1 m. s. po 3 zł. (średni do- wóz przypuszczalny 6 klm.)	99 961	134475 zł.	600 zł. za 1 klm.	203 zł. za 1 km.	50 zł. za 1 km.			
	Razem		16	99	115										
							193050	13854	59400	266304	23345	5750	29095	2690	253

11. Buczacz.

A. Drogi powiatowe.

I. Korościatyńsko - Buczacka 11 — 20 20

B. Drogi dwupowiatowe.

II. Buczacko - Budzanowska 11 i 14 — 12 12

III. Buczacko - Mondzielowiecka 11 i 47 — 14 14

IV. Żyznomirsko - Tłumacka 11 i 65 — 24 24

C. Drogi kilkupowiatowe.

V. Buczacko - Kołomyjska 11, 21 i 30 — 27 27

Razem

25 m. s. na 1 m. bieżący;
1 m. s. po 35 ct.

0-65 m. s. na 1 m. bież.;
1 m. s. po 2 zł. 90 ct.
(średni dowóz 4 klm.)

$\frac{97}{364} \times 385248 \text{ zł.}$

600 zł. za 1 klm.

235 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

4 m. s. na 1 m. bieżący;
1 m. s. po 35 ct.

0-65 m. s. na 1 m. bieżący;
1 m. s. po 3 zł. 60 ct.
(średni dowóz 4 klm.)

$\frac{90}{558} \times 426636 \text{ zł.}$

600 zł. za 1 klm.

300 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

65. Tłumacz.

A. Drogi powiatowe.

I. Tłumacko - Bratyszowska 65 1 8 9

II. Miłowańsko - Tyśmienicka 65 — 9 9

III. Strychaniecko - Dołhowska 65 — 5 5

B. Drogi dwupowiatowe.

IV. Cuciłowsko - Ottyniecka 65 i 40 — 8 8

V. Kamienno - Markowiecka 65 i 40 — 9 9

VI. Łanczyńsko - Tłumacka (w niej powiatowa z Tłumacza do Otyńi) 65 i 40 0-5 20 20-5

VII. Marjampolsko - Tłumacka 65 i 57 9 17 26

VIII. Żyznomirsko - Tłumacka 65 i 11 4-5 7 11-5

C. Drogi kilkupowiatowe.

IX. Jezierzańsko - Obertyńska (w niej powiatowa z Jezierzani do granicy powiatu) 65, 21 i 30 4 7 11

Razem

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	admini- stracja	koszta ogólne	budowy	konserwy
w złotych wal. austr.															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
30. Kołomyja.															
I.	<i>A. Drogi powiatowe.</i> Korszowsko - Wielkokamionecka (dojazd do stacji kolei żelaznej)	30	—	7	7	4 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. sz. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 6 zł. 30 ct. (średni dowóz 10 klm.)	72×481865 357	600 zł. za 1 klm.		456 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i> Delatynsko - Jabłonowska	30 i 40	—	17	17										
III.	Łanczyńsko - Kołomyjska	30 i 40	9	8	17										
<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>															
IV.	Kucko - Obertyńska	30, 21, 32 i 56	—	18	18										
V.	Buczacko - Kołomyjska	30, 11 i 21	—	20	20										
VI.	Jezierzańsko - Obertyńska	30, 21 i 65	—	2	2										
Razem			9	72	81	100800	294840	97183	43200	536023	36936	4050	40986	7445	506
32. Kossów.															
I.	<i>A. Drogi powiatowe.</i> Kossowsko - Żabiowska	32	12	24	36	{ 5ms. na 1mb. 1 ms. po 35 ct. 0-65 m.s. na 1 m.b.; 1 m.s. po 2 z. 29 ct. (średni dowóz 2 klm.)	24×130161 123	600 zł. za 1 klm.			286 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.			
II.	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i> Kossowsko - Załucka (do Śniatyna)	32 i 56	6	—	6										
III.	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i> Kucko - Obertyńska	32, 56, 30 i 21	10	—	10										
NB. Droga powiatowa Kucko-Hryniawska do zaniechania															
Razem			28	24	52	42000	35724	25397	14400	117521	14872	2600	17472	4897	336

56. Śniatyn.															
A. Drogi powiatowe.															
I.	Załućko - Waszkowiecka (na Bu- kowie)	56	3	2	5	4 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 4 m. s. po 4 zł. 66 c. (średni dow. 9 km.)	31 292	126299 zł.	600 zł. za 1 km.	324 zł. za 1 km.	50 zł. za 1 km.			
II.	Kossowsko - Załućka	56 i 32	14	15	29										
III.	Kucko - Obertyńska	56, 21, 30 i 32	8	14	22										
Razem			25	31	56	43400	93900	13408	18600	169308	18144	2800	20944	5462	374
21. Horodenka.															
A. Drogi powiatowe.															
I.	Horodeńsko - Chmielowska (do Dniestru)	21	—	23	23	4 m. s. na 1 m. bieł.; 1 m. s. po 35 ct.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 3 zł. 50 ct. (średni dowóz 6 km.)	80 355	105660 zł.	600 zł. za 1 km.	265 zł. za 1 km.	50 zł. za 1 km.			
II.	Horodeńsko - Obertyńska	21	—	26	26										
III.	Buczacko - Kołomyjska	21, 11 i 30	—	23	23										
IV.	Jezierzańsko - Obertyńska	21, 30 i 65	—	2	2										
V.	Kucko - Obertyńska	21, 30, 32 i 56	—	6	6										
Razem			—	80	80	112000	182000	23811	48000	365811	21200	4000	25200	4573	315
70. Zaleszczyki.															
A. Drogi powiatowe.															
I.	Uścieczko - Koszylowiecka	70	1-5	12-5	14	3-5 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 1 zł. 48 ct. (średni dowóz 1 km.)	59-5 514	125013 zł.	600 zł. za 1 km.	150 zł. za 1 km.	50 zł. za 1 km.			
II.	Gródecko - Sińkowska	70	—	14-5	14-5										
III.	Tłustecko - Skalska	70 i 9	—	12-5	12-5										
Razem			1-5	59-5	61	62475	57240	14471	35700	169886	9150	3050	12200	2855	200

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra																																	
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy																																
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16																						
14. Czortków.																																															
A. Drogi powiatowe																																															
niema.																																															
B. Drogi dwupowiatowe.																																															
I.	Buczacko-Budzanowska	14 i 11	—	14	14	3-5 m.s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 30 et.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m.s. po 1 zł. 64 c. (średni dow. 2 klm.)	$71 \times 135211 \text{ zł.}$ <u>391</u>	600 zł. za 1 klm.		164 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
II.	Czortkowsko-Jezierzańska	14 i 9	—	16	16																																										
III.	Czortkowsko-Trembowelska	14 i 64	—	23	23																																										
IV.	Jezierzańsko-Jagielnicka	14 i 9	—	14	14																																										
C. Drogi kilkupowiatowe.																																															
V.	Żyrawkowsko-Husiatyńska	14, 9, 22 i 70	—	4	4																																										
Razem																																															
			—	71	71	74550	75690	24552	42600	217392	11644	3550	15194	3062	214																																
64. Trembowla.																																															
A. Drogi powiatowe.																																															
I.	Strusowsko-Trembowelska	64	—	10	10	4 m. s. na 1 m. bieży; 1 m. s. po 30 et.	0-65 m. s. na 1 m. bieży; 1 m. s. po 3 zł. 15 et. (średni dowóz 10 klm.)	$74 \times 103115 \text{ zł.}$ <u>267</u>	600 zł. za 1 klm.		242 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																																			
B. Drogi dwupowiatowe.																																															
II.	Ostrowsko-Hleszczawska	64 i 62	—	14	14																																										
III.	Czortkowsko-Trembowelska	64 i 14	—	16	16																																										
IV.	Podhajecko-Trembowelska	64 i 47	—	23	23																																										
C. Drogi kilkupowiatowe.																																															
V.	Trembowelsko-Grzymałowska	64, 22 i 55	—	11	11																																										
Razem																																															
			—	74	74	88800	151515	28580	44400	313295	17908	3700	21608	4234	292																																

62. Tarnopol.

A. Drogi powiatowe.

I. Stupkowsko - Wielkoborkowska
(dojazd do kolei)

62

—

1.5

1.5

B. Drogi dwupowiatowe.

II. Brodzko - Tarnopolska

62 i 7

13

16

29

III. Kozłowsko - Mikuliniecka

62 i 3

—

20

20

IV. Podhajecko - Wielkochodacz-
kowska

62 i 47

—

11

11

V. Ostrowsko - Hleszczawska

62 i 64

—

16

16

VI. Mszaniecko - Zbarańska

62 i 69

—

5

5

VII. Mikuliniecko-Krzywska (do Ska-
łatu)

62 i 55

—

19.5

19.5

Razem

13

89

102

3.5 m. s. na 1 m. bieży;
1 m. s. po 30 et.

0.65 m. s. na 1 m. bież;
1 m. s. po 2 zł. 95 et.
(średni dowóz 7 klm.)

89
299

600 zł. za 1 klm.

236 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

4136

286

69. Zbaraż.

A. Drogi powiatowe.

I. Zbarańsko - Maksymowiecka (do-
jazd do stacji kolei)

69

—

13

13

II. Zbarańsko - Tocka

69

—

34

34

B. Drogi dwupowiatowe.

III. Mszaniecko - Zbarańska

69 i 62

—

20

20

IV. Kretowiecko - Kołodziejówkowska

69 i 55

—

12

12

Razem

—

79

79

3.5 m. s. na 1 m. b.;
1 m. s. po 30 et.

0.65 m. s. na 1 m. bież;
1 m. s. po 3 zł. 52 et.
(średni dowóz 9.5 klm.)

79
201

600 zł. za 1 klm.

249 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

4338

299

55. Skalał.

A. Drogi powiatowe.

I. Skalałcko - Mołczanówkowska

55

—

15

15

II. Podwołoczysko - Grzymałowska

55

—

27

27

III. Iwanówkowsko - Tousteka

55

—

24

24

IV. Skalałcko - Kahałorówkowska

55

—

27

27

V. Iwanówkowsko - Tarnorudzka

55

—

5

5

B. Drogi dwupowiatowe.

VI. Grzymałowsko - Husiatyńska

55 i 22

—

15

15

VII. Mikuliniecko - Krzywska

55 i 62

—

8

8

VIII. Kretowicko - Kołodziejówkowska

55 i 69

—

9

9

C. Drogi kilkupowiatowe.

IX. Trembowelsko - Grzymałowska

55, 22 i 64

—

8

8

Razem

—

138

138

3.5 m. s. na 1 m. bież;
1 m. s. po 30 et.

0.65 m. s. na 1 m. bież;
1 m. s. po 2 zł. 63 et.
(średni dowóz 7 klm.)
(przypuszczalnie)

138
515

600 zł. za 1 klm.

203 zł. za 1 klm.

50 zł. za 1 klm.

3640

259

Nr. porządkowy	Nazwa powiatu i drogi	Nr. powiatu, przez który droga przechodzi	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi					Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra														
			zbudowanej	niezbudowanej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokładowe	roboty budowlane	trasowanie, narzędzia i administracja	koszta ogólne	konserwa	administracja	koszta ogólne	budowy	konserwy													
1	2	3	4	5	6	w złotych wal. austr.										7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
	22. Husiatyn.																											
	<i>A. Drogi powiatowe.</i>																											
I.	Czabarówkowsko - Chorostkowska	22	—	22	22	4 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 35 zł.	0-65 m. s. na 1 m. b.; 1 m. s. po 3 zł. 49 ct. (średni dowóz 6 klm.)	$\frac{76}{164} \times 116314$ zł.	600 zł. za 1 klm.		292 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																
II.	Grzymałowsko - Husiatyńska	22 i 55	—	19	19																							
III.	Husiatyńsko - Skalska	22 i 9	—	16	16																							
	<i>C. Drogi kilkupowiatowe.</i>																											
IV.	Trembowelsko - Grzymałowska	22, 55 i 64	—	7	7	4 m. s. na 1 m. bież.; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 83 ct. (średni dowóz 2 klm.)	$\frac{90-5}{194} \times 135660$ zł.	600 zł. za 1 klm.		206 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																
V.	Żyrawkowsko - Husiatyńska	22, 9, 14 i 70	8	12	20																							
	Razem		8	76	84																							
	9. Borszczów.																											
	<i>A. Drogi powiatowe.</i>																											
I.	Iwankowsko - Germa-kowiecka	9	0-5	17-5	18	4 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 83 ct. (średni dowóz 2 klm.)	$\frac{90-5}{194} \times 135660$ zł.	600 zł. za 1 klm.		206 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																
II.	Mielnicko - Kudryniecka	9	—	10	10																							
III.	Borszczowsko - Łosiacka	9	—	12	12																							
	<i>B. Drogi dwupowiatowe.</i>																											
IV.	Tłustecko - Skalska	9 i 70	—	22	22	4 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 83 ct. (średni dowóz 2 klm.)	$\frac{90-5}{194} \times 135660$ zł.	600 zł. za 1 klm.		206 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																
V.	Czortkowsko - Jezierzńska	9 i 14	—	4	4																							
VI.	Jezierzńsko - Jagielnicka	9 i 14	—	3	3																							
VII.	Husiatyńsko - Skalska	9 i 22	—	7	7	4 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 30 ct.	0-65 m. s. na 1 m. bieżący; 1 m. s. po 1 zł. 83 ct. (średni dowóz 2 klm.)	$\frac{90-5}{194} \times 135660$ zł.	600 zł. za 1 klm.		206 zł. za 1 klm.	50 zł. za 1 klm.																
VIII.	Żyrawkowsko - Husiatyńska	9, 14, 22 i 70	—	15	15																							
	Razem		0-5	90-5	91																							

SUMARIJSZ.



Nr. porządkowy	Sumarjusz Nazwa powiatu.	długość drogi w powiecie (w kilometrach)			Koszta budowy drogi						Koszta utrzymania drogi			Koszta jednego kilometra	
		zbudowanej	niezbudowa- nej	całej	roboty ziemne	szuter i roboty pokia- dowe	roboty budo- wlane	trasowa- nie, na- rzedzia i admini- stracja	koszta ogólne	konserwa	admini- stracja	koszta ogólne	budowy	konserwy	
1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1	74 Żywiec	37	60	97	120000	133380	42902	36000	332282	31913	4850	36763	5538	379	
2	39 Myślenice	88	—	88	—	—	—	—	—	26400	4400	30800	—	350	
3	1 Biała	49	5	54	10000	25500	2270	3000	40770	13500	2700	16200	8154	300	
4	12 Chrzanów	87·5	25·5	113	30600	48100	15048	15300	109048	27685	5650	33335	4276	295	
5	67 Wadowice	—	73	73	102200	162650	19315	43800	327965	18980	3650	22630	4493	310	
6	28 Kraków	46	—	46	—	—	—	—	—	11500	2300	13800	—	300	
7	68 Wieliczka	31	50	81	100000	70200	8900	30000	209100	19359	4050	23409	4182	289	
8	33 Limanowa	37	21	58	42000	26800	5350	12600	86750	13630	2900	16530	4131	285	
9	43 Nowy Targ	32	53	85	63600	70320	23510	31800	189230	20230	4250	24480	3570	288	
10	42 Nowy Sącz	41·5	80·5	122	140875	62790	61157	48300	313122	26718	6100	32818	3890	269	
11	6 Bochnia	47	68	115	56700	118000	91733	32400	298833	30015	5750	35765	4395	311	
12	2 Brzesko	30	60	90	84000	159900	25583	36000	305483	26910	4500	31410	5091	349	
13	15 Dąbrowa	17·5	87·5	105	51500	282670	20539	52500	407209	28350	5250	33600	4654	320	
14	63 Tarnów	55	35	90	36750	75530	64954	21000	198234	30420	4500	34920	5664	388	
15	20 Grybów	56	58	114	58000	51649	31153	34800	175602	18468	5700	24168	3028	212	
16	18 Gorlice	4	78	82	136500	126750	20086	46800	330136	19844	4100	23944	4232	292	
17	31 Krosno	67	12	79	16800	25740	8696	7200	58436	22515	3950	26465	4870	335	
18	24 Jasło	24	72	96	86400	135170	45728	43200	310498	23808	4800	28608	4312	298	
19	46 Pilzno	59	76	135	57000	86730	28871	45600	218201	20385	6750	27135	2871	201	
20	51 Ropczyce	34	56	90	49280	111460	62904	33600	257244	23940	4500	28440	4593	316	
21	37 Mielec	8	80	88	60000	148200	38180	48000	294380	18040	4400	22440	3680	255	
22	61 Tarnobrzeg	2	75	77	45000	237630	45280	45000	372910	22407	3850	26257	4972	341	
23	41 Nisko	—	105	105	73500	368550	30758	63000	535808	31500	5250	36750	5103	350	
24	29 Kolbuszowa	25	79	104	55300	209500	17940	47400	330140	24856	5200	30056	4179	289	
25	49 Rzeszów	95	100	195	90000	105300	101682	60000	356982	38610	9750	48360	3570	248	
26	10 Brzozów	53	56	109	67200	79700	37668	33600	218168	23980	5450	29430	3896	270	
27	54 Sanok	58	84	142	126000	132680	121832	50400	430912	42884	7100	49984	5130	352	
28	34 Lisko	64	119	183	99000	142300	56789	71400	369489	31110	9150	40260	3105	220	
29	4 Dobromil (Bircza)	—	90	90	108000	101205	59590	54000	322795	17910	4500	22410	2987	249	
30	36 Łańcut	2	95	97	99750	282865	68698	57000	508313	30749	4850	35599	5351	367	
31	23 Jarosław	28	119	147	47600	512057	50455	71400	681512	50274	7350	57624	5727	392	
32	44 Przemyśl	36	40	76	19063	52260	49608	24000	144931	15352	3800	19152	3623	252	
33	38 Mościska	12	109	121	130800	302530	139107	65400	637837	42350	6050	48400	5852	400	
34	25 Jaworów	—	107	107	80250	251771	78615	64200	474836	27392	5350	32742	4438	306	
35	13 Cieszanów	—	74	74	55500	252525	49211	44400	401636	23828	3700	27528	5428	372	
36	48 Rawa rus.	4·5	102·5	107	89700	239850	33930	61500	424980	35252	5350	30602	4146	286	

37	59 Sokal	—	116	116	69600	1253900
38	72 Żółkiew	—	97	97	101850	589570
39	19 Gródek	9	69	78	62100	125600
40	52 Rudki	6·5	110·5	117	99490	402940
41	53 Sambor	90	69	159	72450	236800
42	58 Staremiasto	—	54	54	75600	76520
43	66 Turka	40	106	146	185500	128850
44	17 Drohobycz	20	121	141	169400	374370
45	60 Stryj	—	87	87	130500	153800
46	16 Dolina	22	143	165	200200	203560
47	26 Kałusz	19	83	102	116200	119770
48	8 Bohorodczany	—	43	43	45150	79940
49	40 Nadwórna	—	86	86	90300	143660
50	57 Stanisławów	—	80	80	84000	351520
51	50 Rohatyn	2	106	108	95400	237016
52	73 Żydaczów	69	96	165	72000	153500
53	35 Lwów	—	74	74	77700	331400
54	5 Bóbrka	5·5	121·5	127	91125	178480
55	45 Przemyślany	1	121	122	90750	201344
56	27 Kamionka str.	—	191	191	114600	634000
57	7 Brody	—	214	214	192600	694109
58	71 Złoczów	41	144	185	144000	196560
59	3 Brzeżany	—	81	81	113400	212350
60	47 Podhajce	16	99	115	—	193030
61	11 Buczacz	—	97	97	84875	182845
62	65 Tłumacz	19	90	109	126000	210600
63	30 Kołomyja	9	72	81	100800	294840
64	32 Kossów	28	24	52	42000	35724
65	56 Śniatyn	25	31	56	43400	93900
66	21 Horodenka	—	80	80	112000	182000
67	70 Zaleszczyki	1·5	59·5	61	62475	57240
68	14 Czortków	—	71	71	74550	75690
69	64 Trembowla	—	74	74	88800	151515
70	62 Tarnopol	13	89	102	93450	170658
71	69 Zbaraż	—	79	79	82950	180752
72	55 Skala	—	138	138	144900	235911
73	22 Husiatyn	8	76	84	106400	172400
74	9 Borszczów	0·5	90·5	91	108600	107650

Suma ogólna

1.675

5.988

7.663

6,253.983

14.616.596

49982	69600	1443082	91524	5800	97324	12440	839
57577	58200	807197	49955	4850	54805	8322	565
48695	41400	277795	17784	3900	21684	4026	278
43604	66300	612334	38493	5850	44343	5541	379
35356	41400	386006	52947	7950	60897	5594	383
31426	32400	215946	12258	2700	14958	3999	277
58102	63600	436052	34164	7300	41464	4114	284
57616	72600	673986	46671	7050	53721	5571	381
78069	52200	414569	24186	4350	28536	4766	328
106376	85800	595936	39270	8250	47520	4168	288
129820	49800	415590	29988	5100	35088	5007	344
27511	25800	178401	10191	2150	12341	4149	287
54328	51600	339888	19178	4300	23478	3952	273
102241	48000	585761	35840	4000	39840	7322	498
165929	63600	561945	33804	5400	39204	5301	363
40342	57600	323442	30525	8250	38775	3369	235
34983	44400	488483	29600	3700	33300	6601	450
106232	72900	448737	26162	6350	32512	3693	256
65320	72600	430014	24034	6100	30134	3554	247
44867	114600	908067	52907	9550	62457	4754	327
73574	128400	1088683	63986	10700	74686	5087	349
92907	86400	519867	37185	9250	46435	3610	251
29203	48600	403553	23652	4050	27702	4982	342
13854	59400	266304	23345	5750	29095	2690	253
74020	58200	399940	22795	4850	27645	4123	285
68812	54000	459412	32700	5450	38150	5105	350
97183	43200	536023	36936	4050	40986	7445	506
25397	14400	117521	14872	2600	17472	4897	336
13408	18600	169308	18144	2800	20944	5462	374
23811	48000	365811	21200	4000	25200	4573	315
14471	35700	169886	9150	3050	12200	2855	200
24552	42600	217392	11644	3550	15194	3062	214
28580	44400	313295	17908	3700	21608	4234	292
50562	53400	368070	24072	5100	29172	4136	286
31584	47400	342686	19671	3950	23621	4338	299
38680	82800	502291	28014	6900	34914	3640	253
53902	45600	378302	24528	4200	28728	4978	342
63285	54300	333835	18746	4550	23296	3689	256

3,714.203	3,584.400	28,169.182	2,069.093	383.150	2,452.243	4.704	320
-----------	-----------	------------	-----------	---------	-----------	-------	-----

Z drukarni **A. Waydowicz** (przedtem M. F. Poremby),
pod zarządem Szczęsnego Bednarskiego.

TABLICA

przedstawiająca sposób użycia prestacki, dodatków do podatków bezpośrednich i subwencji krajowej, któreby były potrzebne do utrzymania dróg gminnych i powiatowych przy uwzględnieniu nowo projektowanej sieci tych ostatnich.

Rubryki I, II. i III. przedstawiają potrzeby corocznego utrzymania dróg gminnych i powiatowych, w szczególności i w ogólności dla każdego powiatu.

Rubryka V. przedstawia pieniężną wartość prestacki zwyczajnej w przypuszczeniu 4 dni pieszych od jednej partji i jednego dnia pieszego od 3 zhr. podatku bezpośredniego.

Rubryka X. przedstawia przewyżkę prestacki nadzwyczajnej nad prestacką zwyczajną, objętą pozycją 5, w przypuszczeniu dla tej pierwszej 6 dni pieszego od partji i 2 dni pieszych od 3 zhr. podatku bezpośredniego.

Rubryka VI. obejmuje powiaty, w których potrzeby dróg gminnych i powiatowych mogą być pokryte prestacką zwyczajną, z oznaczeniem w procentach kwot, pozostających po użyciu tych prestacki.

Rubryka XI. przedstawia wysokość potrzeby użycia oprócz prestacki zwyczajnej, jeszcze przewyżki prestacki nadzwyczajnej, która to wysokość potrzeby jest wyrażona w procentach samej przewyżki.

Rubryka XIII. przedstawia powiaty i wysokość dodatku do podatków aż do 10%, którego te powiaty po całkowitem użyciu prestacki nadzwyczajnej potrzebywałyby jeszcze na opędzenie kosztów utrzymania dróg gminnych i powiatowych.

Rubryka XIV. przedstawia powiaty, w których potrzeby corocznego utrzymania dróg gminnych i powiatowych nie byłyby zaspokojone nadzwyczajną prestacką i dodatkiem do podatków, nieprzewyższającym 10 centów, wraz z oznaczeniem kwot brakujących, przedstawiających wysokość potrzebnej jeszcze subwencji krajowej.

Rubryka IV. przedstawia w centach wysokość dodatku do podatków, jaki byłby potrzebny na pokrycie kosztów corocznego utrzymania dróg gminnych i powiatowych bez użycia innych źródeł pokrycia.

Uwaga:

W przedstawieniu gospodarstwa drogowego na podstawie zasobu prestackyjnego, nie uwzględniono dochodu z myt. ani też tej okoliczności, iż w miarę rozwoju ekonomicznego zwiększać się będą podatki a z niemi prestackie rzeczowe.

Wyszczególnienie

Nr.	Powiaty	Wyszczególnienie					
		I	II	III	IV	V	VI
		Koszta utrzymania dróg (w złotych w. a.)			Wysokość dotatku do podatków pokrywają- cego potrzebę utrzymania dróg (wyróżona w centach)	Pieniężna wartość pre- stacji zwyczajnej (4 dni pieszych od partji i jeden dzień pieszy od 3 zł. w.a. podatku) (w złotych w. a.)	Kwota pozostająca od prestacji zwy- czajnej po użyciu na utrzymanie dróg w złotych w. a.
gminnych	powiato- wych	Ogółem					
1	Biała	17986	16200	34186	31	63049	28863
2	Brzesko	41217	31410	72627	83	50496	.
3	Brzeżany	24688	27702	52390	59	47274	.
4	Brzeża (Dobromil)	20203	22410	42613	91	24813	.
5	Bóbrka	6677	32512	39189	49	21567	.
6	Bochnia	11725	35765	47490	52	42449	.
7	Brodny	9276	74686	83962	62	59727	.
8	Bobolodeczany	9076	12341	21417	65	35026	13609
9	Borszczów	8575	23296	31871	45	34890	3019
10	Brzozów	11037	29430	40467	76	18337	.
11	Bucacz	16074	27645	43719	53	51166	7447
12	Chrzanów	8424	33335	41759	70	38699	.
13	Cieszanów	13243	27528	40771	69	38115	.
14	Czortków	8780	15194	23974	41	21295	.
15	Dąbrowa	18097	33600	51697	79	26080	.
16	Dolina	14730	47520	62250	138	39459	.
17	Drohobycz	33864	53721	87585	90	69802	.
18	Gorlice	11169	23944	35113	45	33130	.
19	Grodek	10245	21684	31929	43	27287	.
20	Grybów	2863	24168	27031	80	14871	.
21	Horodenka	9131	25200	34331	48	42815	8484
22	Iłusiatyn	4485	28728	33213	49	41215	8092
23	Jarosław	38038	57624	95662	70	66655	.
24	Jasło	9250	28608	37858	55	26891	.
25	Jaworów	28500	32742	61242	80	25864	.
26	Kałusz	13567	35088	48655	145	40997	.
27	Kamionka strumiłowa	21371	62457	83828	97	34648	.
28	Kraków	9387	13800	23187	30	28280	5093
29	Kolbuszowa	18417	30056	48473	89	38655	.
30	Kołomyja	44583	40986	85669	113	51986	.
31	Krosno	41678	26465	68143	97	48538	.
32	Kossów	27315	17472	44787	126	33853	.
33	Limanowa	8497	16530	25027	53	27618	2591
34	Lisko	26306	40260	66566	123	26042	.
35	Lwów	26462	33300	59762	53	67486	7724
36	Łańcut	17962	35599	53561	57	67873	14312
37	Mielec	9301	22440	31741	57	29997	.
38	Mościska	6318	43400	54718	79	30323	.
39	Myszeice	8546	30800	39346	70	37672	.
40	Nadwórnia	10553	23478	34031	113	41749	7718
41	Nisko	12730	36750	49480	105	32228	.
42	Nowy Sącz	28635	33818	61443	77	55229	.
43	Nowy Targ	5812	24480	30292	86	36674	6382
44	Przemysł	16569	19152	35721	27	34457	.

VII

VIII

IX

X

XI

XII

XIII

XIV

Przedmiotów

	Kwota pozostająca od prestacji zwyczajnej po użyciu na utrzy- manie dróg (w procentach)	Wysokość braku prestacji zwyczajnej do utrzymania dróg (w złot. w. a.)	Pieniężna wartość prestacji nadzwyczaj- nej, (6 dni pieszych od partii i 2 dni pie- szych od 3ech zł. w. a. podatku) (w złotych w. a.)	Przewyżka prestacji nadzwyczajnej nad prestacją zwyczajną (w złotych w. a.)	Wysokość pokrycia braku prestacji zwy- czajnej powyższą przewyżką, wyrażona w procentach prze- wyżki	Wysokość kwot bra- kujących na utrzy- manie dróg po użyciu prestacji nadzwyczajnej (w złotych w. a.)	Wysokość dodatku do podatków po- trzebnego na pokry- cie powyższego nie- doboru i nieprze- wyżającego 10% (w centach)	Wysokość kwot bra- kujących na utrzy- manie dróg po uży- ciu dodatku do po- datków i wyraża- jących wysokość subwencji z funduszu krajowego (w złotych w. a.)
46	22131	83311	32815	67%	.	.	.	.
.	5116	78596	31322	16 "	.	.	.	.
.	17800	40343	15530	100 "	2270	.	5	.
.	17622	39658	18091	97 "	.	.	.	.
.	5041	69833	27384	18 "	.	.	.	.
.	24235	98686	38959	62 "	.	.	.	.
39	.	.	.	.	.	.	.	.
9	22130	29720	11383	100 "	10747	10	5413	.
15	3060	63250	24551	12 "	.	.	.	.
.	2656	62375	24260	11 "	.	.	.	.
.	2679	44044	23749	11 "	8816	10	2309	.
.	2617	42881	16801	100 "	.	.	.	.
.	22791	62928	23469	97 "	.	.	.	.
.	17783	114613	44811	40 "	.	.	.	.
.	1983	54906	21736	9 "	.	.	.	.
.	4642	42986	15699	30 "	2746	8	.	.
20	12160	24285	9414	100 "	.	.	.	.
19	.	.	.	.	.	.	.	.
.	29007	111594	44939	65 "	.	.	.	.
.	10967	43849	16958	65 "	18130	10	10452	.
.	35378	43112	17248	100 "	26073	10	17443	.
.	7658	65784	24787	31 "	.	.	.	.
18	49180	57755	23107	100 "	.	.	.	.
.	9818	62866	24211	41 "	.	.	.	.
.	33583	88272	36286	93 "	.	.	.	.
.	19605	78844	30306	65 "	.	.	.	.
.	10934	54001	20148	54 "	.	.	.	.
9	40524	41999	15957	100 "	24567	10	19156	.
11	.	.	.	.	.	.	.	.
21	1744	52004	22007	8 "	.	.	.	.
.	24395	50350	20027	100 "	4368	6	.	.
.	1674	68454	30782	5 "	.	.	.	.
18	17252	52448	20220	85 "	.	.	.	.
.	6214	89429	34200	18 "	.	.	.	.
17	1264	60152	25695	5 "	.	.	.	.

Nr.	Powiaty	Wyszczególnienie					
		I	II	III	IV	V	VI
		Koszta utrzymania dróg (w złotych w. a.)			Wysokość dotaku do podatków pokrywają- cych podzielę utrzymania dróg (wyrażona w centach)	Pieniężna wartość pre- stacji zwyczajnej (4 dni pieszych od partji i jeden dzień pieszy od 3 zł. w. a. podatku) (w złotych w. a.)	Kwota pozostająca od prestatji zwy- czajnej po użyciu na utrzymanie dróg w złotych w. a.
		gminnych	powiatow- ych	Ogółem			
45	Przemysław	11459	30134	41593	54	19316	.
46	Pilzno	11073	27135	38208	74	24041	.
47	Podhajce	20677	29095	49772	62	40168	.
48	Rawa	21596	30602	52198	75	56026	3828
49	Rzeszów	36725	48360	85085	71	47370	.
50	Rohatyn	11192	39204	50396	56	50000	.
51	Ropczyce	18962	28441	47402	131	34436	.
52	Rudki	18164	44343	62507	90	20886	.
53	Sambor	12449	60897	73346	69	62462	.
54	Sanok	23598	49984	73582	73	33286	.
55	Skalat	12526	34914	47440	73	33381	.
56	Śniatyn	10391	20944	31335	57	44857	13522
57	Staniśków	12285	39840	52125	77	50376	.
58	Staremiasto	7540	14958	22498	58	25744	3246
59	Sokal	20441	97324	117765	209	35556	.
60	Strzy	15641	28536	44177	72	41212	.
61	Tarnobrzeg	9268	26257	35525	75	24062	.
62	Tarnopol	12930	29172	42102	32	48305	6203
63	Tarnów	12216	34920	47136	47	54302	7166
64	Trembowla	6714	21608	28322	115	20315	.
65	Turmacz	26909	38150	65059	96	48935	.
66	Turka	19943	41464	61407	151	35357	.
67	Wadowice	19319	22630	41949	48	46301	4352
68	Wieliczka	22015	23409	45424	48	33067	.
69	Zbaraz	4336	23621	27957	44	21208	.
70	Zaleszczyki	12161	12200	24361	36	36815	12454
71	Złoczów	14988	46435	61423	48	45066	.
72	Zółkiew	12410	54805	67215	86	40190	.
73	Zydaczów	10904	38775	49679	83	20900	.
74	Zywiec	15959	36763	52722	99	46928	.
	Razem	1,206,143	2,452,243	3,658 386	75(średn.)	2,866,145	164,015

VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
p r z e d m i o t o w							

Kwota pozostająca od prestacji zwyczajnej po użyciu na utrzy- manie dróg (w procentach)	Wysokość braku prestacji zwyczajnej do utrzymania dróg (w złot. w. a.)	Pieniężna wartość prestacji nadzwyczaj- nej (6 dni pieszych od parcji i 2 dni pie- szych od 3ech zł. w. a. podatku) (w złotych w. a.)	Przewyżka prestacji nadzwyczajnej nad prestacją zwyczajną (w złotych w. a.)	Wysokość pokrycia braku prestacji zwy- czajnej powyższą przewyżką, wyrażona w procentach prze- wyżki	Wysokość kwot bra- kujących na utrzy- manie dróg po użyciu prestacji nadzwyczajnej (w złotych w. a.)	Wysokość dodatku do podatków po- trzebnego na pokry- cie powyższego nie- doboru i nieprze- wyższającego 10% (w centach)	Wysokość kwot bra- kujących na utrzy- manie dróg po uży- ciu dodatku do po- datków i wyrażają- cych wysokość subwencji z funduszu krajowego (w złotych w. a.)
.	22277	32155	12839	100%	9438	10	1779
.	14167	39340	15299	93 "	.	.	.
.	9604	66944	26776	36 "	.	.	.
7	37715	78447	31077	100 "	6638	6	.
.	396	76898	26898	1 "	.	.	.
.	12966	55793	21357	61 "	.	.	.
.	41621	34571	13685	100 "	27936	10	21001
.	10884	97490	35028	31 "	.	.	.
.	40296	54747	21461	100 "	18835	10	8791
.	14059	54680	21299	66 "	.	.	.
30	1749	83147	32771	5 "	.	.	.
13	82209	58898	23342	100 "	58867	10	53219
.	2965	66172	24960	12 "	.	.	.
.	11463	38795	14733	78 "	.	.	.
13	.	.	.	.	.	.	.
13	.	.	.	.	.	.	.
.	8007	33962	12947	62 "	.	.	.
.	16124	78997	30062	54 "	.	.	.
.	26050	57812	22455	100 "	3595	9	.
9	12357	54433	21366	58 "	.	.	.
.	6749	39754	18546	36 "	.	.	.
34	16357	66604	21538	76 "	.	.	.
.	27025	66730	26540	100 "	485	1	.
.	28779	34544	13644	100 "	15135	10	9181
.	5794	75035	28107	21 "	.	.	.
.	957.526	3,318.576	1,303.582	.	238.646	.	148.744

Do l. W. kr. 4982/1877.

P r e s t a c y e

na podstawie §. 9. projektu ustawy drogowej.

Objaśnienie tablicy:

Kolumna 4ta zawiera wartość prestacyi drogowych w całym kraju.

Kolumna 5ta wykazuje, iż jest 18 powiatów, w których prestacye nie wystarczają na potrzeby dróg gminnych. Niedobór w tych 18 powiatach czyni 136.659 zł., który znajdzie pokrycie w składkach pieniężnych, dochodach z myt, subwencyach i t. d.

Kolumna 6ta wykazuje wysokość pieniężnej składki, potrzebnej do pokrycia niedoboru.

Kolumna 7ma wykazuje wartość nadwyżki prestacyi po opędzeniu potrzeb dróg gminnych. Nadwyżka ta czyni w 56 powiatach 478.962 zł. w. a. i użytą być może na rzecz dróg przeistoczonych na powiatowe, których potrzeby będą większe.

Powiaty							Uwagi	
Liczba porządkowa		Od rodzin	Od podatków	Razem	Pieniężna wartość w zł. w. a.	Niedobór zł. w. a.	Brak wyrażony w cent. dodatku do podatków	Nadwyżka wartości prestacji nad koszta utrzymania dróg gm. wyrażona w zł. w. a.
1	Biała	55020	16155	71175	31317	.	.	10780
2	Bochnia	56496	15529	72025	31691	.	.	6775
3	Brzesko	53034	15186	68220	30016	13101	15	.
4	Brzezany	47856	15472	63328	27864	.	.	232
5	Bireza (Dobromil)	34794	7865	42659	18770	8459	18	.
6	Bóbrka	34260	13174	47434	20871	.	.	6755
7	Brody	77880	23091	100971	44427	.	.	28211
8	Bohorończany	35754	5391	41145	18104	.	.	6434
9	Borszczów	48705	11357	60062	26427	.	.	10274
10	Brzozów	41727	8902	50629	22277	.	.	4420
11	Buczac	56223	13781	70004	30802	.	.	8888
12	Chrzanów	42441	10495	52936	23292	.	.	11124
13	Cieszanów	41562	10480	52042	22898	.	.	5689
14	Czortków	37620	10054	47674	20977	.	.	8412
15	Dąbrowa	36627	9924	46551	20482	1311	2	.
16	Dobna	47967	7551	55518	24428	.	.	128
17	Drohobycz	62478	16695	79173	34836	4222	4 1/2	5889
18	Gorlice	34059	10508	44567	19609	.	.	5770
19	Gródek	34467	11244	45711	20113	.	.	7237
20	Grybów	23388	5699	29087	12798	.	.	13939
21	Horodenka	46689	11781	58470	25727	.	.	15620
22	Husiatyn	45327	11070	56397	24814	7748	6	14552
23	Jarosław	65145	23427	88572	38972	.	.	.
24	Jasło	49701	11743	61444	27035	11009	14 1/2	.
25	Jaworów	39174	13179	52353	23035	1373	4	.
26	Kańcz	44208	7888	52096	22922	928	1	9840
27	Kamionka strumiłowa	43281	14604	57885	25469	.	.	.
28	Kraków	34365	12443	46808	20596	1677	3	.
29	Kolbuszowa	39393	8924	48317	21259	1856	25	.
30	Kolomyja	68097	12768	80865	35581	16259	23 1/2	.
31	Krosno	48798	11654	60452	26599	.	.	5886
32	Kosów	41112	6506	47618	20952	.	.	12014
33	Limanowa	40470	7556	48026	21131	8547	16	3127
34	Liśko	45840	8937	54777	24102	.	.	16518
35	Lwów	56286	18744	75030	33013	.	.	6136
36	Łanicut	68673	22220	90893	39992	.	.	5854
37	Mielec	36531	9022	45553	20043	.	.	12287
38	Mościska	37572	12240	49812	21917	.	.	507
39	Myslenice	49014	9214	58228	25620	.	.	1918
40	Nadwórna	36537	5509	42046	18500	.	.	2604
41	Nisko	36021	8239	44260	19474	.	.	11416
42	Nowy Sącz	63099	13352	76451	33638	.	.	6595
43	Nowy Targ	37080	5882	42962	18903	.	.	9140
44	Przemysław	38862	12795	51657	22729	.	.	92
45	Pilzno	43707	10997	54704	24069	.	.	.
46	Podhajce	40176	13411	53587	23578	.	.	.

Powiaty		Liczba porządkowa	Uwagi						
		Od rodzin	Od podatków	Razem	Pieniężna wartość w zł. w. a.	Niedobór zł. w. a.	Brak wyrażony w cent. dodatku do podatków	Nadwyżka wartości prestacyi nad koszta utrzymania dróg gm. wyrażona w zł. w. a.	
47	Przemysł	52806	22537	75343	33151	.	8	10586	
48	Rzeszów	69821	21386	91207	40131	9316	.	11259	
49	Rohatyn	52419	15138	67557	29725	.	17 ¹¹ ₂	.	
50	Ropczyce	38337	8902	47239	20785	6304	2	.	
51	Rudki	36003	10839	46842	20610	1289	.	.	
52	Rawa rumska	50613	13044	63657	28009	.	.	2556	
53	Sambor	59220	17386	76606	33707	.	.	13823	
54	Sanok	44343	12186	55529	24873	14244	14 ¹¹ ₂	.	
55	Skarżyn	40272	10313	50585	22257	.	.	6513	
56	Śniatyn	44265	7921	52186	22962	.	.	10107	
57	Stanisławów	44013	12941	56954	25059	.	.	5494	
58	Staremiasto	31104	6016	37120	16333	.	.	6184	
59	Sokal	45804	14007	59811	26317	.	.	1569	
60	Strzyż	54174	9764	63938	28133	.	.	3678	
61	Tarnopol	61941	19314	81255	35752	.	.	22329	
62	Tarnobrzeg	39951	7768	47719	20996	.	.	8250	
63	Tarnów	55056	17974	73030	32133	.	.	18000	
64	Trembowla	27630	7032	34662	15251	.	.	5962	
65	Tumacz	56616	11312	67928	29888	3003	4 ¹¹ ₂	.	
66	Turka	38811	9524	48335	21267	9113	22 ¹¹ ₂	.	
67	Wadowice	56766	13657	70423	30986	.	.	8640	
68	Wieliczka	58503	16262	74765	32897	.	.	9729	
69	Zbąraż	24984	9883	34867	15341	.	.	8197	
70	Zaleszczyki	51975	11444	63419	27904	.	.	14106	
71	Złoczów	70833	21312	92145	40543	.	.	17405	
72	Zółkiew	40947	13376	54323	23902	.	.	6677	
73	Żydaczów	37293	10060	47353	20835	.	.	4429	
74	Żywiec	56463	9336	66799	29392	.	.	8496	
	Razem	3,439,527	903,224	4,342,751	1,910,810	136,659	.	478,962	

Experimental method

**porównawco
dróg i kosztów**

Wzrost	Waga	Siła	Prędkość	Wytrzymałość	Wartość
1.50	50	10	10	10	100
1.60	60	12	12	12	120
1.70	70	14	14	14	140
1.80	80	16	16	16	160
1.90	90	18	18	18	180
2.00	100	20	20	20	200
2.10	110	22	22	22	220
2.20	120	24	24	24	240
2.30	130	26	26	26	260
2.40	140	28	28	28	280
2.50	150	30	30	30	300

Liczba perzak.	Rodzaj drogi	Stosunek siły do cięż- żaru	Ciężar	Ładunek	Cena transpor- tu 1000 kilogr. na 1 kilometr	Wydatek roczny	Czysty zysk przy przewozie w ciągu roku beczek					
			f u r y				zł. w. a.	5000	10000	20000	50000	100000
			w kilogramach									
1	Grunt naturalny gliniasty nieubity, suchy	0.250	480	350	0.29	—	w porównaniu do dróg nieszu- trowanych w zł. wal. austr.					
2	Grunt naturalny twardy (drogi nieszutrowane)	0.165	730	500	0.20	—						
3	Droga szutrowana średnia	0.080	1500	1100	0.09	500	50	600	1700	5000	10500	
4	Droga szutrowana bardzo dobra	0.033	3600	2800	0.035	800	25	850	2500	7450	15700	
5	Brak kostkowy	0.025	4800	3800	0.028	3000	—	—	440	5600	14200	
6	Kolej żelazna konna	0.007	17000	14000	0.007	3000	—	—	860	6650	16300	

Objaśnienie tablicy:

W kolumnie 3ciej liczby przedstawiają stosunek siły pociągowej konia do ciężaru (ładunek i ciężar wozu) podług doświadczeń pp. Boilarda, Rumforta, Regniera i innych.

W kolumnie 4tej ciężar odpowiedni fury parokonnej, licząc siłę pociagową konia 60 kilgr.

W kolumnie 5tej ładunek bez wozu.

W kolumnie 6tej cena przewozu jednej beczki (1000 kilgr. = 18 centr.) na odległość jednego kilometra, licząc dzień fury 4 zł. i szybkość jazdy 40 kilometrów (5 mil) na dobę.

W kolumnie 7mej roczne koszta utrzymania drogi z amortyzacją 8% kosztów budowy.

W kolumnach 8—12 oszczędność na kosztach transportu na 1 kilometrze i w ciągu jednego roku, — po potrąceniu kosztów utrzymania drogi i w porównaniu do dróg nieszutrowanych.

Z powyższych cyfr wypada:

1. Że budowa dróg szutrowanych przynosi korzyść krajowi w takim już razie, gdy przewóz roczny produktów dosięga 5.000 beczek (około 3000 fur parokonnych).
2. Że oszczędność na budowie i utrzymaniu dróg kosztem ich dobrego stanu nie przynosi zysku krajowi.
3. Że budowa kolei konnych żelaznych zamiast dróg szutrowanych (dobrych) będzie korzystną w takim razie, gdy roczny przewóz produktów dochodzi 100.000 beczek.

Uwaga. Wciągając w powyższe obliczenie: Ruch osobowy; możebność ruchu w każdej porze roku; rozwój przemysłu i handlu, oraz tę okoliczność, że kapitał wydany nie ginie, lecz pozostaje w kraju itp., cyfry wykazujące korzyści z budowy dróg zwiększyłyby się znacznie.