

# Sprawozdanie

## Wydziału krajowego do projektu ustaw tyczących się zaniechania niektórych istniejących i założenia nowych dróg krajowych, lub przemiany drogi innej kategorii na drogę krajową.

### Wysoki Sejmie!

Na podstawie sankcyonowanej ustawy drogowej i późniejszych rokowań z c. k. Namiestnictwem, przeszły drogi krajowe z dniem 1 stycznia b. r. w zarząd Wydziału krajowego.

Według §. 2. wspomnianej ustawy są drogami krajowemi te drogi, które pod tą nazwą już dzisiaj istnieją, lub które ustawą krajową za drogi krajowe uznane będą; o potrzebie zaś budowania nowych dróg krajowych, równie jak o przemianie drogi innej kategorii na drogę krajową, tudzież o zaniechaniu drogi krajowej lub odstąpieniu jej powiatowi albo gminie, stanowić ma według § 23. ustawy drogowej, osobna ustawa krajowa.

Ze względu na te postanowienia i z uwagi na wielkie koszta, jakich administracya, utrzymanie i budowa dróg krajowych wymagają, wypada rozważyć dokładnie i oznaczyć ściśle, czy wszystkie, lub które z dotychczasowych dróg krajowych mają być i nadal jako takowe zatrzymane, które z nich mają być zaniechane, tudzież czyli i które drogi należałoby natomiast zbudować, lub z kategorii innych dróg za krajowe uznać.

Prócz dróg tak zwanych gminnych, wiążących pojedyncze miejscowości między sobą, a względnie tylko, także z innymi drogami lub żelaznemi kolejami, które mimo odnośnych przepisów dotychczas rzadko gdzie były utrzymywane w dobrym stanie, posiada Galicya włącznie z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, dobrze lub przynajmniej lepiej zbudowanych i utrzymywanych dróg rządowych

.....	380	mil
„ krajowych	157 <sup>3036</sup> / <sub>4000</sub>	„
„ powiatowych	110 <sup>1400</sup> / <sub>4000</sub>	„
razem	648 <sup>4336</sup> / <sub>4000</sub>	mil
czyli w okrągłej liczbie	648	„

Wykończonych kolei żelaznych ma Galicya głównie dwie tylko, mianowicie:

kolej Karola Ludwika z Krakowa do Lwowa, długości	45 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	mil
i kolej lwowsko-czernewiecką, której długość ze Lwowa aż do granicy bnkowińskiej koło Łuzan wynosi	33	„
razem więc	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	mil

Oprócz tych dwóch głównych kolei przechodzą jednak Galicyę jeszcze: kolej Wyższo-Szlązka

od Krakowa do Oświęcima w długości	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
kolej północna Cesarza Ferdynanda w części od Trzebini do Mysłowic, w długości	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
kolej boczna od Bierzanowa do Wieliczki w długości	<sup>5</sup> / <sub>4</sub>	„
i kolej od Podłęża do Niepolomic w długości	1	„
razem powyższe koleje w długości	13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	mil
które doliczywszy do wykazanej długości dwóch głównych kolei, otrzyma się razem długość	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	„

Wspomniane dwie główne koleje wiążą się na zachodzie za Krakowem z koleją północną, idącą do Wiednia, przeryniają potem cały kraj środkiem od zachodu na wschód, i utrzymują tym sposobem handel krajowy z zagranicą.

Ponieważ Galicya łącznie z Wielkim Księstwem Krakowskim 1425·78 mil kwadratowych geograficznych zajmuje, przypada na każdą taką milę z dróg lepiej zbudowanych i utrzymywanych tylko 1817 $\frac{1}{2}$  sążni, a z wykończonych dwóch głównych kolei żelaznych tylko 220 sążni, zaś przy uwzględnieniu także innych wykazanych kolei 259·46 sążni. Zważywszy przytem, że okolice zachodnio-północne, położone między Wisłą, Dunajcem, Wisłoką i Sanem zupełnie dróg lepiej zbudowanych nie mają, a na północy w okolicach nadbużańskich także się czuć daje niedostatek lepszych komunikacyj, nareszcie że regulacja rzek spławnych postępuje bardzo powoli, pozostaje w Galicyi jeszcze wiele do życzenia pod względem dobrych komunikacyj, które bez wątpienia najsilniej rozwój handlu i przemysłu wspierają, a tem samem jedną z głównych dźwigni dobrobytu krajowego stanowią.

Należy zatem usilnie starać się o pomnożenie dobrych komunikacyj w kraju; zważywszy jednak, że wedle ułożonego preliminarza na rok bieżący koszta administracyi i utrzymania jednej mili drogi krajowej wynoszą w przecięciu przeszło 1.447 złr., a budowa jednej mili drogi kosztuje w przecięciu przeszło 30.000 złr., — nakazuje względ na ciężary, jakie utrzymanie i zakładanie dróg krajowych na kraj wkładają, wielką oględność w wyborze i uznaniu dróg za drogi krajowe.

Wypada zatem dokładnie oznaczyć, które drogi mogą być do kategorii dróg krajowych policzone, a potem ograniczyć ich dotychczasową liczbę i długość tylko na te drogi, które warunkom dróg krajowych odpowiadają; staranie zaś o pomnożenie dobrych komunikacyj pozostawić radom powiatowym i gminom, które najlepiej będą mogły ocenić potrzebę założenia nowej drogi.

Uznanie drogi za drogę krajową może być usprawiedliwione tylko wielkimi korzyściami, jakie droga dla całego kraju przynosi. Z tej wychodząc zasady, mogą być za drogi krajowe uważane tylko te drogi, które ile możności w kierunku nieprzerwanym najglówniejsze miasta, lub z innych powodów ważne miejscowości z głównym miastem kraju, albo też pomiędzy sobą i pogranicznymi krajami lub z kolejami żelaznymi wiążą, i które w okolicach, gdzie się znajdują drogi rządowe i koleje żelazne, stanowią dla większych części kraju jedyny środek do utrzymania ruchu handlowego.

Drogi nie odpowiadające tym warunkom są wprawdzie także bardzo pożądane, lecz dogadzając tylko miejscowym potrzebom, nie mogą być za drogi krajowe uznane, ani też kosztem funduszu krajowego zakładane i utrzymywane, bo do ponoszenia ciężarów dla dogodzenia miejscowym stosunkom, nie ma kraj obowiązku.

Przy zakładaniu istniejących dróg krajowych miał Rząd niewątpliwie powyższe względy na uwadze, ale pierwotna ważność drogi może się zmienić z czasem przez założenie kolei żelaznych, lub dla innych okoliczności, a za tą zmianą winna następować zmiana w oznaczeniu kategorii drogi

Zasada ta jest w ustawie drogowej przewidziana, i dlatego w §. 7. tej ustawy wyrzeczono, że drogi krajowe mogą być jako takie na mocy ustawy krajowej zaniechane.

W ocenieniu powyższych uwag, uznał Wydział krajowy potrzebę przedłożyć Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia wnioski:

1. Względem zaniechania dróg krajowych jako takie, które straciły już swoją pierwotną ważność dla ogólnego ruchu handlowego, zatem dla całego kraju.
2. Względem zakładania nowych dróg krajowych.

## A.

### Odnosnie do pierwszego wniosku.

Istniejące drogi krajowe były przez c. k. Rząd zakładane, i z małemi wyjątkami zupełnie wykończone, nim jeszcze zbudowane zostały koleje żelazne z Krakowa do Lwowa, a ztąd dalej do Czerniowiec, i nim nareszcie teraz zaczęto budować kolej lwowsko-brodzką z odnogą na Tarnopol do Podwołoczysk na granicy rosyjskiej.

Przy projektowaniu i zakładaniu rzeczonych dróg, starano się zaradzić brakowi lepszych komunikacyj w tych kierunkach, w których najwięcej się można było spodziewać rozwinięcia ruchu handlowego i tytu celem

połączyć ważniejsze miejscowości z głównym miastem kraju, lub przynajmniej z prowadzącymi do tegoż miasta drogami rządowymi.

Po zbudowaniu kolei żelaznych, przechodzących kraj wzdłuż od zachodu na wschód, przeniósł się ruch handlowy, a szczególnie wywóz produktów krajowych głównie na te koleje żelazne. Od tego czasu mogą zatem być tylko takie drogi za drogi więcej korzyści dla kraju niosące uważane, które ułatwiają dowóz do kolei żelaznej ze stron odleglejszych; drogi zaś, które w niewielkiej odległości równoległe do kolei żelaznej idą, mogą już tylko dla miejscowych stosunków być potrzebnymi, ale straciły swoją ważność dla kraju całego. Na utrzymanie dróg takich nie mogą być koszta z funduszu krajowego łożone, przeciwnie wypada takie drogi z kategorii dróg krajowych wykluczyć, w miarę ich terazniejszej ważności powiatom lub gminom do dalszego utrzymania oddać, a zaoszczędzone tym sposobem kwoty z wydatków na administrację i inne potrzeby, użyć lepiej do subwencyonowania dróg ważniejszych, które będą w przyszłości jako drogi powiatowe lub gminne zakładane.

Dla dokładniejszego wyjaśnienia wniosków ułożono kartę Galicyi, w której są koleje żelazne czarnym, drogi bite rządowe czerwonym, drogi krajowe niebieskim, a drogi powiatowe zielonym kolorem oznaczone, dalej wykaz wszystkich teraz istniejących i tych dróg krajowych, które według projektu jako takie zaniechane być mają.

Stosownie do wyrzeczonych zasad, przedstawia Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi następujące drogi do wyłączenia z kategorii istniejących dróg krajowych, których kierunek i położenie uwidoczniła dokładnie przyłączona karta, mianowicie:

1) Droge prusko-szląską, która ma długości	7 mil 800 sążni.
2) „ lwowsko-rohatyńską długości	8 „ 3300 „
3) „ stanisławowsko-bursztyńska, długości	5 „ 620 „
4) „ tyśmienicko-kołomyjska	6 „ 567 „
5) „ z Siwki do Halicza	2 „ 1826 „
razem wymienione drogi, których długość wynosi	26 mil 3113 sążni.

#### Do 1.

Droga prusko-szląska idzie od Krakowa do granicy szląskiej w kierunku kolei żelaznych wyższo-szląskiej i północnej Cesarza Ferdynanda, która nawet drogę koło granicy między Trzebinia i Oświęcimem przerywa.

Droga ta była początkowo jako droga rządowa zbudowaną i utrzymywaną, straciwszy jednak z powodu założenia wspomnianych kolei żelaznych, swoją dawniejszą ważność dla ruchu handlowego, została zakamerywaną i za drogę krajową uznana. Dziś straciła ta droga warunki, pod jakimi droga do kategorii dróg krajowych policzoną być może, — gdyż dogadza teraz tylko miejscowym potrzebom, dlatego wnosi Wydział krajowy, aby ją zaniechać jako drogę krajową i odstąpić dotyczącym powiatom.

#### Do 2.

Droga lwowsko-rohatyńska była założoną dla ożywienia i ułatwienia ruchu handlowego, łącząc w krótkiej linii niektóre okolice na wschodzie z głównym miastem kraju i odpowiadała przeznaczeniu, nim została koleją żelazną lwowsko-czerniowiecką zbudowaną. Teraz stanowi zaś wymienioną koleją główny środek komunikacyjny dla handlu z zagranicą w wschodniej części kraju, zatem mogą tylko te drogi przyczyniać się do ożywienia tego handlu i podniesienia dobrobytu krajowego, które ułatwiają dowóz do kolei żelaznej z odleglejszych od niej okolic, drogi zaś, które jak droga lwowsko-rohatyńska, ciągną się w nie wielkiej odległości, równoległe z koleją żelazną, służą już tylko do ułatwienia miejscowej komunikacji i straciły swoją ważność dla krajowego ruchu handlowego, przeto nie mogą być dalej za drogi krajowe uważane.

Z tych powodów wnosi Wydział krajowy, aby drogę lwowsko-rohatyńską, wyłączyć z kategorii dróg krajowych i odstąpić takową dotyczącym powiatom.

#### Do 3.

Droga stanisławowsko-bursztyńska, zaczyna się w Stanisławowie, a idąc w kierunku kolei żelaznej brodzko-czerniowieckiej, przechodzi pod Haliczem Dniestr, na którym stoi stały, 120 sążni długi most; przerzywna dalej koleją i kończy się w Bursztynie, gdzie łączy się z drogą rządową, prowadzącą do Lwowa.

Opisany kierunek dowodzi najlepiej, że po założeniu kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej, straciła ta droga swoją pierwotną ważność dla krajowego ruchu handlowego, który teraz kolej ułatwia, i z tej przyczyny dogadza ona już tylko miejscowym potrzebom. Wedle wyrzeczonych zasad, nie może zatem wymieniona droga być dalej za drogę krajową uważaną, a to usprawiedliwia wniosek do wykluczenia jej z pomiędzy dróg tej kategorii.

Wspomniany most na Dniestrze, zbudowany znacznym kosztem, przetrwał szczęśliwie nawet niezwykle powodzi z r. 1864., może jednak w razie zepsucia innych na tej rzęce istniejących przejść, stać się bardzo ważnym dla utrzymania komunikacji z częścią kraju, na prawym brzegu dalej ku wschodowi leżącą.

Według §. 5. ustawy drogowej, mają być wprowadzone mosty i inne stuczne budowle jako części tej drogi uważane, na której się znajdują, -- ze względu na szczególną ważność lub kosztowność budowy, może jednak Wysoki Sejm zrobić wyjątek od tego pravidła.

Ze względu tedy na wspomnianą ważność i kosztowność mostu na Dniestrze pod Haliczem, uważa Wydział krajowy taki wyjątek co do tego przedmiotu za potrzebny i wnosi, aby most, o którym mowa, pozostawić nadal pod zarządem Wydziału krajowego, chociaż dotycząca droga będzie z kategorii dróg krajowych wykluczona, a w tym razie dochody z myta na rzeczonym moście ustawionego, będą miały wpływać do funduszu krajowego.

#### Do 4. i 5.

Drogi z Tyśmienicy do Kołomyi i z Siwki do Halicza, ciągną się równie jak dwie wyżej wymienione, wzdłuż kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej, a pierwsza przerywa nawet tę kolej w dwóch miejscach. Z tych samych powodów, co poprzednio, stały się także i te dwie drogi dla krajowego ruchu handlowego niepotrzebnymi, bo służą teraz tylko do ułatwienia miejscowej komunikacji, przeto nie mają być nadal za drogi krajowe uważane, a które to okoliczności usprawiedliwiają dostatecznie wniosek Wydziału krajowego na wykluczenie takowych z kategorii dróg krajowych.

Po wykluczeniu wymienionych pięciu dróg z kategorii dróg krajowych, wnosi Wydział krajowy dalej, aby takowe oddane zostały do dalszego utrzymania radom powiatowym, a to tem więcej, ile że jak z jednej strony, przez zaniedbanie tych dróg jako dróg krajowych, zaoszczędzi fundusz krajowy nie tylko kosztu administracji, ale niewątpliwie także wiele z potrzebnych wydatków na utrzymanie, tak z drugiej strony nie przybędą z tego powodu wielkie ciężary dla powiatów, gdyż na wszystkich drogach istnieją myta, z których dochody na utrzymanie dróg użyte być powinny, a powiaty będą mogły wydatki utrzymania zastosować do dochodów, gdyż w miarę umniejszonego ruchu. nastąpi mniejsze zużycie drogi.

## B.

### Odnosnie do drugiego wniosku.

Według wyżej postawionej zasady, powinny być tylko takie drogi za drogi krajowe uznane, zatem i istniejące drogi nadal w tej kategorii zatrzymane, jakoteż z nowego zakładane, ile możliwości w kierunku nieprzerwanym, najgłówniejsze miasta, albo też z innych względów ważne miejscowości z głównym miastem kraju lub z kolejami żelaznymi łączą, albo nareszcie stanowią dla większych części kraju, jedyny środek do utrzymania ruchu handlowego, przez połączenie z drogami rządowymi lub kolejami żelaznymi.

Takich dziś istniejących dróg krajowych zostanie po zaniechaniu wyżej wymienionych, według przyłączonego wykazu 30, których długość wynosi razem . . . . . 143 mil 1975 sążni.  
z tych jest jeszcze nie wybudowanych . . . . . 15 " 2052 "  
po odtrąceniu zostaje już wykończonych dróg . . . . . 127 mil 3923 sążni.  
przeto prawie 128 mil, które kosztem funduszu krajowego zarządzane i utrzymywane być muszą.

Oprócz tych dróg, zalecają się do założenia, jako najwięcej rzeczonym warunkom odpowiadające drogi w następujących, w przyłączonej karcie niebieskim kolorem wypunktowanych kierunkach, mianowicie:

- 1) W okolicach nadwiślańskich między Dunajcem, Wisłoką i Sanem, gdzie jest zupełny brak dróg lepszych, któreby tę część kraju z koleją żelazną łączyły.

a) Droga z Dembicy na Mielec do Baranowa, a ztąd na Tarnobrzeg do Nadbrzezia w przybliżonej długości . . . . .	12 mil.
b) Droga z Tarnowa do Mielca dla połączenia tego handlowego miasta z okolicą nadwiślańską w długości . . . . .	6 "
c) Droga z Rzeszowa na Głogów lub Sokołów, Nisko, Rozwadów do Nadbrzezia w długości . . . . .	12 "
2) W wschodniej części kraju.	
d) Droga od węgierskiej granicy na Wyżków, Weldzisz, Nowosielicę do drogi rządowej karpackiej, w długości . . . . .	6 1/2 "
e) Droga z Brzeżan w przedłużeniu drogi krajowej brzeżańsko-tarnopolsko-podwołoczyskiej na Kurzany do Rohatyna, w długości . . . . .	3 3/4 "
albo też w przedłużeniu drogi brzeżańsko-złoczowskiej wprost do Bursztyna w długości . . . . .	4 1/2 "
f) Droga z Podhajec na Zawałów, Dryszczów, Meduchę do Halicza w długości . . . . .	4 3/4 "
g) Droga z Manasterzysk w przedłużeniu drogi czortków-buczackiej na Jarhorów do Halicza, w długości . . . . .	4 1/2 "
<hr/>	
razem drogi w wymienionych kierunkach w długości	49 1/2 mil

Rachując w przecięciu kosztu budowy jednej mili na 30.000 złr. potrzebaby na wybudowanie wyżej oznaczonych dróg wyłożyć przynajmniej 1,485.000 złr.

Na zbudowanie nowych dróg trudno jednak, aby więcej jak 40.000 do 50.000 złr. co roku użyć można, drogi te mogłyby przeto tem więcej doczekać się zupełnego wykonania dopiero po wielu latach, ile że jeszcze przeszło 15 1/2 mil na istniejących już drogach nie są wybudowane, które w najbliższym czasie wykonane być winny, jeżeli drogi zamierzonym celowi odpowiadać mają.

Zważywszy nadto i tę okoliczność, że sieć kolei żelaznych w Galicyi nie jest jeszcze ustaloną, dalej, że są już w projekcie koleje żelazne od granicy węgierskiej doliną Popradu i Dnaja do Tarnowa, potem od granicy węgierskiej w dwóch innych kierunkach ku Przemyślowi, od tej samej granicy za Skolem do kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej i od Przemyśla na Stryj, Kałusz, Buczacz ku granicy rosyjskiej, koło Hnsiatyna na Podolu, nareszcie, że założenie jakiegobądź kolei ważność drogi krajowej w tym samym kierunku wielkim nakładem zbudowanej, przynajmniej o wiele zmniejszyć może, nie wypada już teraz dróg w pomienionych wyżej kierunkach za drogi krajowe uznawać i całkiem na koszt funduszu krajowego budować, bo jeżeli brak której drogi istotnie bardzo się czuć daje, to prędzej i mniejszym kosztem może przyjść do skutku jej założenie jako drogi gminnej, do której konkurencya także przyczyniać się jest obowiązana, gdy się będzie budowę na pokrycie tej części robót, którą gotowemi pieniędzmi zapłacić potrzeba subwencyonować z funduszu krajowego w miarę ważności drogi.

W ten sposób została już budowa wspomnianych dróg z Dembicy na Bielec do Baranowa, a ztąd na Tarnobrzeg do Nadbrzezia i od granicy węgierskiej na Wyżków, Weldzisz do Nowosielicy zarządzoną, a dotychczasowe doniesienia i relacya wysłanego do zwiedzenia postępu budowy na drodze Dembica — Mielec — Baranów — Tarnobrzeg — nadbrzeziańskiej świadczą o bardzo gorliwym zajęciu się okolicznych obywateli wykonaniem robót i o tak szybkiu postępie budowy na tych dwóch drogach, że można mieć niepłonną nadzieję iż te drogi przynajmniej w wielkiej części już w tym roku zbudowane będą, a nadto, że się przytem zaoszczędza znaczne sumy w porównaniu do wyrachowanych w odnośnych kosztorysach kosztów budowy.

Taki sposób budowania zaleca się więc i na innych drogach w wymienionych kierunkach, jednakże należy dla bardzo potrzebnej i tylko 4 1/2 mili długiej drogi z Manasterzysk do Halicza zrobić od tej reguły wyjątek, z następujących za tym wyjątkiem silnie przemawiających powodów.

Przy układaniu sieci dróg krajowych we wschodniej części Galicyi, miano jak się to już wyżej wspomniało, na szczególnym względzie, połączenie Podola galicyjskiego z drogami prowadzącymi do głównego miasta kraju, bo tylko tym sposobem można było ruch handlowy obudzić i ułatwić zetknięcie się z zagranicą. Tym celem zbudowano jako główną arterję komunikacyjną drogę krajową od Czortkowa na Buczacz do Manasterzysk, która ma bardzo wielką ważność dla handlu łącząc w przedłużeniu drogę z Skaly do Czortkowa, z Tłustego do Buczacza i z Strusowa do Buczacza z drogą rządową, prowadzącą od Stanisławowa na Brzeżany do Lwowa, zatem ułatwiającą wywóz wszystkich produktów z Podola do Lwowa, a z tąd za granicę.

Póki nie było kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej, odpowiadała ta droga swojemu ważnemu zad-

niu, ale po zbudowaniu rzeczonyj kolei straciła swą ważność dla handlu, bo teraz chodzi o to, żeby się jak najprędzej do kolei dostać, a w tym kierunku nie prowadzi dotychczas, mimo wielu dotyczących próśb, żadna lepsza droga ani z Manasterzysk, ani z Podhajec, ani z Brzeżan.

Według wyrażonej zasady jest głównem zadaniem dróg krajowych ułatwienie i zabezpieczenie ruchu handlowego na większych przestrzeniach kraju i temu zadaniu należy w kraju zadosyć uczynić, o ile zamiar da się osiągnąć stosunkowo nie wielkimi kosztami.

Nie można pominąć uwagi, że zarząd kolei czerniowieckiej starał się o zbudowanie tej drogi, z czego wnosić należy, że uczynił to ze względu żywszego na niej ruchu handlowego i tuszymy nadzieję, że zarząd tejsze kolei przez to zechce się przyczynić swym datkiem do urzeczywistnienia zamierzonej budowy.

Te przeważające powody zniewalają Wydział krajowy do przedłożenia Wysokiemu Sejmowi wniosku względem uznania potrzeby przedłużenia rzeczonyj drogi i pozwolenia na ten cel funduszków, a w nadziei że pozwolenie to nastąpi, zarządził Wydział sporządzenie projektu do tej budowy, która może być w trzech kierunkach przeprowadzoną, jako to: z Manasterzysk na Folwarki, Jarhorów, Kończaki, Międzyhorce do Halicza, albo też z Manasterzysk na Folwarki, Izabelę, Toustobaby, Horożankę, Byszów, Międzyhorce do Halicza; albo nakoniec z Manasterzysk na Korościatyn, Zadarów, Uście zielone, Maryampol, Wodniki, Tustań do Halicza.

Najkrótsza droga byłaby w kierunku najpierw oznaczonym, przez Folwarki, Jarhorów, Kończaki, bo mierzyłaby tylko  $4\frac{1}{2}$  do  $4\frac{3}{4}$  mil, ale na tej drodze są trzy znaczniejsze góry koło Jarhorowa, Kończak i Międzyhorzec do przebycia, a kamień na wierzchnie pokrycie szlaku bitego jest znacznie oddalony. Druga droga w kierunku na Izabelę, Toustobaby, Horożankę, Byszów jest o pół mili dłuższą jak pierwsza, ale omija góry koło Jarhorowa i Kończak, a nadto zyskuje się dla drogi z Podhajec do Halicza, gdyby takową założyć chciano, znaczny kawał gotowej drogi, gdyż ta ostatnia droga łączyłaby się prawdopodobnie z drogą Manasterzyska-Haliczką już między Toustobabami i Horożanką. Trzecia droga w kierunku na Korościatyn, Zadorów, Uście Zielone, Maryampol i Wodniki jest już teraz po części zbudowaną i dosyć ożywioną, ale pominawszy że jest najdłuższą, znajduje się na tej drodze znaczna, całą drzeźren między Zadarowem a Uściem zajmująca góra, dalej zaś niziny, które dla zapobieżenia wylewów Dniestru musiałyby znacznie być podwyższone; nakoniec, że wiele na tej linii znajduje się jarów i potoków, przez które potrzebaby mosty i kanały budować.

Zważywszy przytoczone miejscowe stosunki, zaleca się do zbudowania najwięcej droga w drugim z opisanych kierunków, i za tym też kierunkiem oświadcza się Wydział krajowy, chociaż ta droga będzie o pół mili dłuższą jak w pierwszym kierunku, ponieważ koszta wynikające z powodu większej długości, będą dostatecznie wynagrodzone ominięciem dwóch gór i zetknięciem się z drogą od Podhajec prowadzić się mającą.

Z wyjątkiem budowy tej nowej, pod teraz istniejącymi środkami komunikacyi dla ruchu handlowego bardzo ważnej drogi, sądzi Wydział krajowy, że w najbliższym czasie należałoby wszystkimi siłami starać się o wykończenie już istniejących dróg krajowych, między którymi na szczególne uwzględnienie zasługują: droga wiodąca od Żółkwi ku Wielkim Mostom i dalej do Sokala, potem droga Lubelska prowadząca od Krakowa przez Cło do granicy Królestwa Polskiego.

Droga Lubelska była dawniej drogą rządową, i przez Rząd od Krakowa do Mogiły zbudowaną. Później została ta droga exkammerowaną i za krajową uznaną.

Nie powinno by ulegać wątpliwości, że uznanie tej drogi za drogę krajową dotyczy jej całej przestrzeni od Krakowa aż do granicy, bo tylko ta przestrzeń była drogą Lubelską nazwaną, chociaż wybudowano z niej dopiero część od Krakowa do Mogiły. Tymczasem powstały w tym względzie powątpiewania, mniemano, że tylko wybudowana część od Krakowa do Mogiły może być za drogę krajową uważaną, zaś uznanie za taką drogę dalszej przestrzeni aż do Cła na granicy Królestwa Polskiego, potrzebuje równie jak przyzwolenie funduszków na jej zbudowanie, dopiero uchwały Wysokiego Sejmu.

Droga ta wiąże Kraków, a tem samem i kolej żelazną Karola Ludwika z zagranicą, a ponieważ już teraz panuje na niej wielki ruch handlowy, posiada wszelkie własności do uznania za drogę krajową.

Te okoliczności usprawiedliwiają dostatecznie dotyczący wniosek Wydziału krajowego.

Z dróg powiatowych jest wiele korzystnie dla ruchu handlowego założonych. Szczególnie można do takich dróg policzyć:

1. Droge z Nowego Targu do węgierskiej granicy.
2. Droge z Starego Sącza ku Bardiowu na Węgrzech.
3. Droge z Rzeszowa do Dynowa.
4. Droge z Sanoka i Liska ku węgierskiej granicy.
5. Droge z Kosowa do Żabiego i dalej do granicy węgierskiej.

Powiaty mają jednak obowiązek drogi swoje utrzymywać w dobrym stanie, i można się spodziewać, że w należytem pojęciu swego zadania nie zaniedbają tej ważnej gałęzi administracyi krajowej. Nie ma zatem potrzeby uznawania tych dróg za drogi krajowe, i pewnie można będzie więcej zadosyć uczynić względem oszczędności, a zarazem utrzymania i pomnożenia dobrych komunikacyj, jeżeli w razach, gdzieby powiaty lub gminy nie były w stanie pokryć własnymi siłami kosztów utrzymania lub zbudowania dróg swoich, wesprze się je tym celem odpowiednim datkiem z funduszu krajowego.

Z wyżej przytoczonych powodów przedkłada Wydział krajowy załączonych tu siedm wniosków do ustaw, które Wysoki Sejm raczy uchwalić.

**Leon książę Sapieha**  
Marszałek krajowy.

**Floryan Ziemiałkowski.**  
Sprawozdawca.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

We Lwowie dnia 11. sierpnia 1867.

L. W. 4140.





# Ustawa

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

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

## § 1.

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

## §. 2.

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

---

30-1-1911

Received of Mr. J. H. ...  
the sum of ...

for ...

...

...

...

## II.

# Ustawa

z dnia . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, dotycząca zaniechania drogi krajowej lwowsko - rohatyńskiej jako takiej i odstąpienia jej powiatowi.

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

### §. 1.

Droga krajowa lwowsko-rohatyńska idąca w kierunku kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej, ze Lwowa na Sichów, Bóbrkę, Strzeliska do Rohatyna w długości 8 mil 3300 sążni, będzie nadal jako taka zaniechana.

### §. 2.

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

---



### III.

## Ustawa

z dnia . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim, dotycząca zaniechania drogi krajowej stanisławów - bursztyńskiej jako takiej i odstąpienia jej powiatowi.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mege Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim rozporządzam, co następuje:

#### §. 1.

Droga krajowa stanisławów - bursztyńska, idąca w kierunku kolei żelaznej lwowsko - czerniowieckiej z Stanisławowa na Halicz do Bursztyna w długości 5 mil 620 sążni, będzie nadal jako taka zaniechana.

#### §. 2.

Droga ta z wszystkimi przynależnościami, oprócz istniejącego na niej mostu przez Dniestr pod Haliczem odstępuje się dotyczącym powiatom w ich granicach.

#### §. 3.

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

---



#### IV.

## Ustawa

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

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

#### §. 1.

Droga krajowa tyśmienica - kołomyjska, idąca wzdłuż kolei żelaznej lwowsko - czerniowieckiej z Tyśmienicy na Ottynię do drogi rządowej karpackiej koło Szeparowiec, w długości 6 mil 567 sążni. będzie nadal jako taka zaniechana.

#### §. 2.

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

---





v.

# Ustawa

z dnia . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, dotycząca zaniechania drogi krajowej siwka-halickiej jako takiej i odstąpienia jej powiatowi.

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

## §. 1.

Droga krajowa siwka-halicka, idąca w kierunku kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej od Siwki do Halicza w długości 2 mil 1826 sażni, będzie na dal jako taka zaniechana.

## §. 2.

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

---



## VI.

# Ustawa

z dnia . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim, dotycząca przedłużenia drogi krajowej czortków - manasterzyskiej z Manasterzysk do kolei żelaznej lwowsko - czerniowieckiej koło Halicza.

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

### §. 1.

Droga krajowa czortków - manasterzyska ma być przedłużona z Manasterzysk do Halicza, a względnie do dworca kolei lwowsko - czerniowieckiej koło Halicza.

### §. 2.

Przestrzeń ta z Manasterzysk do Halicza uznaje się za drogę krajową.

---

Ustawa

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej  
Lech Kaczyński

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej  
Lech Kaczyński

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej  
Lech Kaczyński

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej  
Lech Kaczyński

## VII.

# U s t a w a

z dnia . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, dotycząca wybudowania drogi krajowej lubelskiej w dalszej przestrzeni od Mogiły do Cła na granicy Królestwa Polskiego.

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

### §. 1.

Droga krajowa lubelska, poczynająca się w Krakowie i do Mogiły wybudowana, ma być dalej aż do Cła na granicy Królestwa Polskiego budowana.

### §. 2.

Przestrzeń ta od Mogiły do Cła uznaje się za drogę krajową.

---

