

Sprawozdanie

komisji administracyjnej, o wnioskach zmierzających do zaniechania, niektórych dróg krajowych, tudzież budowania nowych lub wykończenia już istniejących dróg krajowych.

Wysoki Sejmie!

W sprawie dróg krajowych :

- a) prusko - szląskiej wiodącej od Krakowa do Chełmna w długości mil 7 sążni 800.
- b) lwowsko - rohatyńskiej, w długości mil 8 sążni 5500.
- c) stanisławowsko - bursztyńskiej w długości mil 5 sążni 620.
- d) tyśmienicko - kołomyjskiej w długości mil 6 sążni 567.
- e) siwko - halickiej w długości mil 2 sążni 1826.

ogółem zatem mil 26 sążni 5115.

przedłożył Wydział krajowy do L. 4140/1867. wniosek do uchwalenia pięciu ustaw, z których każda zawiera, orzeczenie zaniechania względnej z powyższych pięciu dróg krajowych. Jedna z tych ustaw orzeka nadto że most na Dniestrze pod Haliczem, na drodze stanisławowsko - bursztyńskiej zbudowany, pozostać ma i nadal mostem krajowym.

Komisja administracyjna podziela w zupełności zdanie Wydziału krajowego, w sprawozdaniu z dnia 11. sierpnia 1867. wyrzeczone, że wyznaczone drogi idące wszystkie w kierunku równoległym z kolejami żelaznymi przerywającemi kraj od zachodu ku wschodowi, i w nieznacznej od tychże odległości, po zbudowaniu kolei, pierwotną swą ważność straciły. Drogi te bowiem, z tego właśnie powodu, dziś interesom całego kraju służyć już nie mogą, żadna z nich nie utrzymuje już wyłącznie połączenia znamienitych miejsc między sobą, ani też łączy to miejsce z komunikacjami głównemi lub zagranicą w interesie nie samego tylko miejscowego obrotu, albowiem faktycznie z zadania tego wywiązują się równolegle z drogami temi wiodące koleje żelazne.

W obec zatem zasady uchwalonej przez Wysoką Izbę dnia 15. września orzekującej: że co do dróg takiej własności winien być przedłożonym Wysockiej Izbie wniosek o zaniechaniu takowych, komisja przychyliła się do wniosków Wydziału krajowego z tejże samej zasady wychodzących.

Niemniej przychyliła się komisja w myśl §. 5. Ust. drog. i do wniosku, pozostawienia nadal mostu na Dniestrze pod Haliczem jako krajowego, a to ze względu na znaczny koszt utrzymywania go, i trudność na wypadek klęski elementarnej rychłego dostarczenia funduszków potrzebnych do przywrócenia komunikacji.

Komisja zatem wnosi :

A. Wysoki Sejm raczy nad przedłożonemi sobie przez Wydział krajowy do L. 4140 pięciu projektami do Ustaw co do zaniechania na wstępie wymienionych dróg krajowych, powziąć przyzwalającą Uchwałę.

Z powyższych pięciu dróg mających być zaniechaniami, droga prusko - szląska, jakkolwiek własności dla dróg krajowych wymaganych nie posiada, to niemniej pod względem miejscowego obrotu, większą stosunkowo od innych posiada ważność, a to głównie z powodu licznych kopalń i zakładów przemysłowych nad nią rozrzuconych.

Komisya mając z jednej strony na względzie tę stosunkowo podniesioną ważność, jakkolwiek miejscową, z drugiej strony uwzględniając okoliczność niezaprzeczoną, że właśnie w powiatach krakowskim i chrzanowskim, podatki gruntowe, na podstawie nowego już katastru wybierane, wyjątkowo tak są wysokie, że nowy dodatek powiatowy w wysokości potrzebnej na całkowite utrzymanie tej drogi rozpisany, bez nadzwyczajnego przeciążenia opodatkowanych, z trudnością mógłby być uiszczanym, wnosi:

B. Wysoki Sejm raczy upoważnić Wydział krajowy do udzielenia subwencji na utrzymanie drogi górno-szląskiej, w latach 1869, 1870 i 1871. takiej, jaką ze względu na ogół funduszów, które w każdym z tych trzech lat, na cele podobne dla całego kraju wyznaczone będą — za odpowiednią uzna.

W razie przychylenia się Wys. Izby do powyższych wniosków, załatwione zarazem zostaną protesta do W. Sejmu wniesione, a to: przez Rady powiatowe krakowską i chrzanowską do l. 138. i 177. przeciw exkamerowaniu drogi krajowej górno-szląskiej, równie jak i przez Rady powiatowe rohatyńską i bobrzecką do l. 268. i 271. przeciw exkamerowaniu drogi krajowej lwowsko-rohatyńskiej.

Póki nie było kolei lwowsko-czerniowieckiej, drogi krajowe dawniej zbudowane w celu połączenia Podola galicyjskiego z drogą eraryalną, wiodącą ze Lwowa do Czerniowiec, odpowiadały swojemu zadaniu. Drogi te są następujące: ze Skały do Czortkowa, z Husiatyna do Kopyczyniec, z Tłustego do Buczacza, z Strusowa do Buczacza, narzeczcie z Buczacza do Manasterzysk. Obecnie z powodu odsunięcia się głównej arteryi, wiążącej stolicę Galicyi z stolicą Bukowiny — od punktu Manasterzyska, łączącego wszystkie te drogi krajowe z główną dotychczasową arteryą, okazuje się konieczność połączenia punktu Manasterzyska, w którym wszystkie powyższe drogi krajowe się koncentrują, z najbliższą stacją kolei żelaznej w Haliczu.

Póki przestrzeń ta $4\frac{1}{2}$ milowa wybudowaną nie zostanie, wszystkie dopiero co wyliczone drogi krajowe, bieżące w kierunku mniej więcej prostopadłym z okolic najurodzajniejszych w kraju, ku kolei lwowsko-czerniowieckiej połączenia z koleją tą mieć nie będą.

Komisya administracyjna uznała, że interes kraju niemal całego spiesznego uzupełnienia tych komunikacyj wymaga, i oświadcza się za wybudowaniem drogi krajowej z Manasterzysk do Halicza, pomiędzy trzema zaś różnemi kierunkami tej drogi, przez Wydział krajowy proponowanymi, oświadcza się komisya za kierunkiem przez Izabelę, Toustobaby, Horożankę i Byszów, z powodu że tym duktem zyskanoby równocześnie $1\frac{3}{4}$ mili dla pożytecznej drogi z Podhajec do Halicza, i tym celem wnosi:

C. Wysoki Sejm raczy nad projektem do ustawy VI., przedłożonej przez Wydział krajowy do l. 4140, powziąć przyzwalającą uchwałę, wszakże ze zmianą treści §. 1. tejże projektowanej ustawy, a to w następujący sposób: „Droga krajowa Czortków-Manasterzyska ma być przedłużoną z Manasterzysk na Izabelę, Toustobaby, Horożankę i Byszów do dworca kolei lwowsko-czerniowieckiej pod Haliczem.“

Droga krajowa lubelska, łącząca Kraków z granicą kraju od Królestwa Polskiego pod Cłem, dotąd tylko do Mogiły zbudowana, aby celowi odpowiadała potrzebuje dobudowania dalszego traktu długości $1\frac{3}{4}$ milowej między Mogiłą a Cłem. Komisya mniema, że droga ta odpowiadając wszystkim warunkom dla dróg krajowych wymaganym, ze względu na nieznaczną przestrzeń do wykończenia jej potrzebną, może i powinna być w następującym roku dobudowaną. Komisya wnosi zatem:

D. „Wysoki Sejm raczy nad projektem do ustawy VII., przedłożonym przez Wydział krajowy do l. 4140, względem wybudowania drogi z Mogiły do Cła, przyzwalającą powziąć uchwałę.“

Komisji przekazany został wniosek posła Torosiewicza następującej treści:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Droga gminna wiodąca z Podhajec do Halicza uznaje się za drogę krajową.
2. Asygnuje się na budowę tej drogi odpowiednie fundusze z budżetu krajowego na rok 1869.

Wniosek podobnej treści podany już był przez Wydział powiatowy podhajecki Wydziałowi krajowemu, który d. 30. kwietnia b. r. oświadczył Wydziałowi powiatowemu, iż w takim tylko wypadku mógłby tenże mieć nadzieję przychylenia się Wys. Sejmu do życzeń powiatu, jeżeli interesowane w tej budowie strony do kosztów zbudowania znacznemi datkami przyczynić się zechcą. W skutek zawezwania tego, Wydział powiatowy podhajecki ograniczył życzenie swoje pierwotne do wybudowania przestrzeni drogi między Podhajcami a Horożanką, zarazem przedłożył re-

zultat pertraktacji, z których wynika, że dla wybudowania przestrzeni $3\frac{1}{4}$ milowej z Podhajec do Horożanki, przyrzu-
czone zostały ze strony mieszkańców powiatu następujące datki:

w gotowiznie	5.950 złr.
w robociznie 22.749 dni pieszych, oszacowanych na	6.824 „
w materiałach drewnianych na mosty i poręcze wartość w przybliżeniu oznacza się na	1.500 „
w gruntach i kamieniołomach oszacowanych w przybliżeniu na	2.200 „
ogółem zatem	16.474 złr.

Gdy według przedłożonego przez Radę powiatową podhajecką kosztorysu, kosztu zbudowania tej części dro-
gi obliczone zostały na 33.358 złr., okazywałyby się jeszcze niedobór w kwocie 16.884 złr. w. a.

Mimo przyrzeczonych tak znacznych dodatków, komisya nie widzi się spowodowaną doradzać W. Sejmowi
uznanie drogi podhajecko-horożańskiej za drogę krajową, z powodu że droga z Podhajec do Halicza w jednym niemal
bieży kierunku z drogą manasterzysko-halicką, i to w nieznacznej od teje odległości, dalej i z powodu, że po wybu-
dowaniu drogi manasterzysko-halickiej komunikacja Podhajec z Haliczem także drogą eraryalną podhajecko-manasterzy-
ską utrzymaną być może. Ze względu wszelako na znaczne ofiary, przyrzucone przez mieszkańców powiatu, komisya wnosi:

E. Wysoki Sejm raczy:

1. Nad wnioskiem posła Torosiewicza, o uznanie drogi halicko-podhajeckiej za drogę krajową, przejść do
porządku dziennego.

2. Upoważnić Wydział krajowy ra wypadek jeżeli budowa drogi z Podhajec do Horożanki, bądź przez po-
wiat podhajecki, bądź też przez gminy tegoż powiatu zapewnioną, i według zarządzenia Wydziału krajowego co do
sposobu jej wykonania, budowaną będzie, udzielić z funduszu krajowego subwencyę na budowę tej drogi aż do wy-
sokości 15.000 złr. w ratach trzechletnich rocznie po 5.000 złr. wypłacić się mających.

Przekazanym dalej został komisji administracyjnej wniosek posła Gnoińskiego, następującej treści:

„Wys. Sejm raczy uznać nagłą potrzebę drogi krajowej łączącej główną graniczną stacyę wchodową Stoja-
nów we względzie handlowym bardzo ważną, z koleją żelazną Lwowsko-Brodzką, i polecić Wydziałowi krajowemu,
ażeby w tym względzie projekt wyrobił, i kosztu budowy tej drogi do budżetu krajowego na rok 1870. przyjął.“

Wniosek ten motywowany jest faktem, że okolica między Belzem, Rawą, Żółkwią, Lwowem, Złoczowem
i Brodami niema ani jednej drogi łączącej ją z królestwem polskiem. Fakt ten jakkolwiek dziś jeszcze rzeczywisty,
w najbliższym jednak czasie nim być przestanie, albowiem właśnie buduje się droga krajowa z Żółkwi na Wielkie Mo-
sty do Sokala, na którą w budżecie roku 1869 suma 34.312 złr. jest preliniowana. Jakkolwiek w wniosku posła
Gnoińskiego punkt, w którym droga ze Stojanowa z koleją Lwowsko-Brodzką łączyć się ma, nie jest bliżej oznaczo-
ny, to niemniej rzut oka na mapę wskazuje, że droga ta musiała by iść w linii mniej więcej równoległej z drogą
Żółkiew-Sokalską, i w niewielkiej od teje odległości. W obec tego stanu rzeczy, komisya nie sądzi, ażeby na teraz
istnieć mogła potrzeba drogi takiej krajowej w interesie obrotu handlowego krajowego. Wyrobienie projektu zaś, i
i przyjęcie kosztu budowy tej drogi do budżetu krajowego na rok 1870. już dla tego nie odpowiadałoby celowi, że
według §. 7. Ust. drogowej zakładanie nowych dróg krajowych w każdym razie winny poprzedzić pertraktacye z wła-
ściwymi władzami co do względów politycznych i wojskowych.

Komisya zatem wnosi:

F. Wys. Sejm raczy nad wnioskiem posła Gnoińskiego przejść do porządku dziennego.

II. Wodzicki.
przewodniczący.

Badeni.
sprawozdawca.

