

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o projekcie sieci najpotrzebniejszych dróg krajowych.

Wysoki Sejmie!

Już w r. 1868. uchwalając budżet dróg krajowych, polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu dnia 9. Października tegoż roku, ażeby tenże na najbliższej kadencji przedłożył Wysokiemu Sejmowi projekt do sieci najpotrzebniejszych dróg krajowych, oraz plan pożyczki krajowej, przeznaczonej wyłącznie na budowę tychże dróg.

Polecenia tego nie mógł naówczas Wydział krajowy wypełnić, a tłumaczenie jego złożone Wysokiemu Sejmowi na posiedzeniu dnia 22. Września 1869. w sprawozdaniu szczegółowem, uzyskało usprawiedliwienie w odnośnem sprawozdaniu komisji administracyjnej, wniesionem na posiedzeniu z dnia 7. Października 1869.

Na temże posiedzeniu powziął też Wysoki Sejm następujące dwie uchwały:

A. „1) Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby w myśl uchwały z 9. Października 1868. projekt do sieci „najpotrzebniejszych dróg krajowych, oraz plan pożyczki przeznaczonej wyłącznie na budowę tychże dróg na „następującej kadencji bez dalszej zwłoki został przedłożonym.“

2) „Sejm upoważnia Wydział krajowy do poniesienia z funduszu krajowego kosztów, jakieby się okazały potrzebne na wypadek, gdyby wypełnienie powyższej uchwały przez służbę krajową normalnym etatem objęta, nie zdołało być wykonanem.

B. „Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby wygotował i przedłożył Rządowi projekt dróg państwowych „w Galicyi potrzebnych i domagał się ich budowy.“

A.

W celu wykonania powyższych poleceń zawiązał Wydział krajowy przedewszystkiem wszystkie Wydziały powiatowe, ażeby z uwzględnieniem znanych im stosunków miejscowych przedstawiły uzasadnione wnioski, które drogi, czy to ze względów publicznych, lub też z uwagi na szczególny ruch handlowy i potrzeby gospodarcze, do sieci dróg krajowych wcielonymi być winny, oraz, ażeby dołączyły dokładny ile możności szkic dróg proponowanych, wykazujący tychże kierunek i ważniejsze drogami temi połączone miejscowości.

Tak samo zawiązał Wydział krajowy Izby handlowe i Towarzystwa agronomiczne do objawienia zdania, opartego na nabytych w tym przedmiocie doświadczeniach.

Na podstawie tych, w wielu względach nie dość dokładnych wniosków, tudzież materiałów dawniej uzbieranych, oraz przekazanych przez Wysoki Sejm petycji i wniosków, wypracował Wydział krajowy niniejszy projekt sieci dróg krajowych, zwracając swą uwagę głównie na najżywotniejsze interesa i rzeczywiste potrzeby kraju.

Przyczem istniejące już obecnie środki komunikacyjne, jako to drogi rządowe, krajowe i powiatowe, równie jak i koleje żelazne, tak gotowe, jakoteż i projektowane, wreszcie komunikacje wodne szczególnie uwzględnione zostały.

Nie wchodził atoli Wydział krajowy z odpowiednią przedmiotową ścisłością, ani w oznaczenie kierunku i poszczególnych miejscowości, przez które każda z projektowanych dróg przechodzićby miała, ani też uwzględniał w ocenieniu ważności pojedynczych dróg, wymaganych do ich wybudowania kosztów.

Wypracowany na tych zasadach projekt sieci najpotrzebniejszych dla kraju dróg, przedstawia Wydział krajowy w załączonej mapie, z której Wysoki Sejm raczy powziąć przekonanie, iż następujące drogi winny być uznane drogami krajowymi:

A. W powiatach Bialskim i Żywieckim, jako uzupełnienie gościńca rządowego „Oświęcim-Kęty“:

1. Droga z Czańca wzdłuż Soły na Żywiec i dalej na Jelesną do granicy węgierskiej, wynosząca mil 5 i sążni 2200; — czyli drogi dotąd powiatowe Międzybrodzka i Półhorska.

Drogi te nie są proponowane przez Wydziały powiatowe. Wydział powiatowy Bialski nie przedłożył żadnego wniosku, Wydział powiatowy Żywiecki zaś zaproponował przebudowanie gościńca rządowego Solsko-Żywieckiego w części z Radziechowa do Kasperek i zażądał uznania za drogę krajową tak tej przebudowanej części, jakoteż drogi z Milówki na Rajcę, Ujsol do południowej granicy z Węgrami i drogi z Rajczy na Sol do Piekła przy zachodniej granicy z temże królestwem.

Oprócz tego przedstawia Wydział powiatowy Żywiecki bezużyteczność drogi powiatowej z Kasperek na Pietrasinę do Szląska przez same strome góry wiodącej, wskazując jako odpowiedniejszą, drogę z Milówki po lewym brzegu Kamesznicy d. lina tejże, aż do granicy Szląska ku Jabłankowu wiodącą.

W razie uznania wyż projektowanych dróg za krajowe, byłaby Rada powiatowa gotową, drogę tę uznać za powiatową, zaś drogę z Kasperek do Pietrasiny zaniechać.

Krakowska Izba handlowa proponuje oddzielnie budowę drogi z Zawoji w powiecie Myślenickim na Bystrą, Kozarawą do drogi powiatowej Półhorskiej w Jelesnej.

Potrzebę tej drogi uzasadnia Izba handlowa tem, że w Zawoji urządzona jest na wielkie rozmiary piła parowa, dająca wyżywienie okolicznym robotnikom — że prócz tego stanąć ma tamże fabryka mebli z drzewa giętego bukowego — nareście tem, że dzisiejsza droga z Zawoji do Bystry nie jest do przebycia, a transporta na Maków drogą rządową do Bielska połączone są z wielkimi kosztami.

Do odrzucenia tych wniosków i uczynienia propozycyi na uznanie drogi z Czańca do granicy Węgier za krajową powodowały Wydział krajowy następujące względy:

a) Co do powiatu Bialskiego.

Tak z powodu położenia powiatu tego przy granicy Szlązka pruskiego i austriackiego, jakoteż z powodu znakomitego przemysłu własnego, mianowicie produkcji wyrobu sukna i płócien w fabrykach w Białej, Kętach, Wilamowicach, Kozach i Oświęcimie, tudzież machin rolniczych w Białej i stacyi dla transportu wołów w Oświęcimie, ruch handlowy w powiecie tym jest nadzwyczaj ożywiony.

Przy-nieznacznym obszarze 2 mil szerokości, a 5 mil długości posiada powiat ten dostateczne środki komunikacyjne, zapewniające mu w zupełności swobodny ruch wewnątrz i odpowiedni potrzebom związek z resztą kraju, jakoteż na zewnątrz z pruskim i austriackim Szląskiem, z Węgrami i Królestwem, za pomocą pośredniego i bezpośredniego łączenia się kolei i gościńców powiatu tego z kolejami i gościńcami zagranicznymi.

Środki te komunikacyjne są: kolej żelazna północna od granicy Szląska austriackiego z Dziedzie na Oświęcim ku Chrzanowi, i z Oświęcima na pruski Szląsk: gościńce rządowe „Biała-Zator-Podgórze“, „główny wiedeński“, „Karpacki“ i gościniec „Kęty-Oświęcim“; wreszcie spławne tratwami rzeki Soła i Wisła.

Wszakże zaprzeczyć się nie da, że z poszczególnionych powyżej dróg, gościniec rządowy „Biała-Oświęcim-Zator“ w części od Komorowic do Oświęcima tuż obok kolei żelaznej północnej bieżący mniej ważnym jest dla ruchu i handlu krajowego, i kwalifikuje się raczej na komunikację czysto miejscową jako droga dojazdowa do przyległych dworców kolei żelaznej. Jeżeli więc za pozostawieniem jego nie przemawiają względy strategiczne, dla których gościniec ten głównie założony został, mogłaby ta część jego śmiało do niższej kategorii dróg być wcielona.

Natomiast powinna być droga powiatowa Międzybrodzka z uwagi, iż po wybudowaniu projektowanej kolei żelaznej z Białej na Żywiec do granicy Węgier tworzyłaby ona od północy główną de teje kolei drogę dojazdową, jako też z powodów przy poglądzie na drogi powiatu Żywieckiego przytoczonych, do rzędu dróg krajowych podniesioną.

b) Co do powiatu Żywieckiego.

W powiecie tym, tworzącym klin w zakęcie Karpat między Szląskiem austriackim a Węgrami, z którymi na przestrzeni prawie 10 milowej, na zachód, południe i wschód graniczy, mieści się węzeł komunikacji rozchodzących się z Żywca we wszystkich kierunkach tak w głąb kraju, jakoteż do Węgier i na Szląsk. Mianowicie należy tu dalszy ciąg gościńca rządowego Karpackiego, „Biała-Stryj-Sniatyn“, gościniec rządowy Soll-Żywiecki z drogą powiatową Pietrasieńską, część poczynającego się tu gościńca Łękawicko-Andrychowskiego, tudzież część drogi powiatowej Międzybrodzkiej, nareszcie droga powiatowa Pólharska i część drogi powiatowej Wadowicko-Suskiej, nakoniec spławna Soła i Skawa.

Komunikacje te są ważne, nie tylko z tego względu, iż tej części kraju zapełnionej górami, pozostawiającem, zaledwie kilka przesmyków do komunikacji przydalnych zapewniają łączność na zewnątrz z Węgrami i Szląskiem, lecz także i dla tego, iż powiat ten jakkolwiek mało zaludniony, jednakże obfitujący w nieprzebrane lasy i będący siedliskiem najznaczniejszych zakładów fabrycznych, jako to: hut żelaznych w Górce węgierskiej, w Obszarze, w Rajczy i Suchej, hut szkła i tartaku parowego w Ujsołach, wielkiego browaru w Pawlusi i innych pomniejszych zakładów tudzież sławnych stawarni w dobrach arcyksiążęcych — także dla handlu i przemysłu tak krajowego jak zagranicznego niepośledni nastroją interes.

Pomimo to przyznać wypada, że istniejące tu komunikacje są po części nieodpowiednie, a po części niedostateczne.

Nie tylko Wydział powiatowy, ale i sam rząd, uznali, że droga rządowa Soll-Żywiecka w części swej od Radziechów aż do Kasperek jest z powodu wielkich gór, przez które przechodzi, zupełnie bezużyteczną i że po prawym brzegu Soły od Cięciny do Milówki przebudowaną być musi.

Tak stosunki terenu, jakoteż prąd ruchu codziennego wskazują jako naturalny dalszy bieg tej drogi raz w kierunku z Milówki na Rajczę, a ztąd jednym ramieniem na Ujsoły ku granicy węgierskiej na Nowoty do gościńca^a z komitatu Thurotz-Arva, tu przypierającego; a drugim ramieniem z Rajczy na Soll do Piekła do gościńca rządowego węgierskiego w komitacie Trenczynskim, powtóre z Milówki doliną Kamesznicy aż do granicy Szląska ku jedy-nemu w tej stronie przesmykowi pod Jabłonkowem.

Z tych tedy powodów zasługuje wniosek Wydziału powiatowego co do uznania powyższych dróg za drogi krajowe w zupełności na uwzględnienie.

Gdy wszakże podjęta przez Rząd sprawa przeistoczenia drogi rządowej Soll-Żywieckiej dotąd nie jest rozstrzygniętą, a zatem urzeczywistnienie powyższych wniosków od ostatecznej decyzji Rządu zależy, przeto przeniósł Wydział krajowy drogi powyższe do rzędu tych dróg, które według uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 7. Października 1869. Rządowi do budowy mają być przedstawić.

2) Obok powyższych dróg okazuje się w powiecie tym jako szlak nadzwyczaj ważny droga powiatowa Półhorska w połączeniu z drogą powiatową Międzybrodzką i z gościńcem rządowym z Kęt do Oświęcimsa, jakoteż z Żywca do Białej wiodącym.

Prócz znacznego dowozu surowca żelaznego do hut tutejszych z Węgier, a wywozu złąd żelaza i przeważnej ilości drzewa, odbywa się drogą tą główny transport towarów i produktów, jako to: wina, zboża, drzewa, tudzież płótna — między północną częścią Węgier a Szląskiem austriackim i pruskim, jakoteż po części z Królestwem.

Ważne te komunikacye nie mogą jednak kosztem powiatu należycie być utrzymywane.

Wobec szczupłego zaludnienia i ubóstwa swych mieszkańców nie jest powiat Żywiecki w stanie dodatkowych na cele drogowe ponosić ciężarów, ząd pochodzi, iż Rada powiatowa prócz 4% dodatku na potrzeby reprezentacyi powiatowej, wynoszącego tylko 1.937 złr. 68 ct., osobnych podatków na utrzymanie dróg nakładać nie może.

Drogi zaś powyższe wystawione na częste zniszczenia w skutek wezbrania górskich potoków, mające niezwykłą ilość mostów, kanałów, przecieków, wymagają znaczniejszych nakładów, które ze względu na ważność tych dróg dla kraju w ogóle, łatwiej i właściwiej fundusz krajowy ponosić może, zwłaszcza iż dochód z myt wynoszący na drodze Międzybrodzkiej 3801 złr.
a na drodze Półhorskiej 3861 „
razem 7662 złr.

do pokrycia potrzeb tych dróg w znacznej części się przyczyni, a dochód ten w skutek zezwolonego przez Wysoki Sejm podwyższenia myta na drodze Półhorskiej jeszcze zwiększyć się musi.

3) Co się tyczy drogi powiatowej z Kasperek do Pietrasiny, droga ta w połączeniu z rządowym gościńcem Żywiecko Węgierskim jest w tej części kraju jedyną i najkrótszą komunikacją ze Szląskiem austriackim przesmykiem na Jabłonków i z tego względu niezbędną.

Gdy zaś droga ta przez zbyt strome góry wiodąca od chwili jej exkammerowania w r. 1864. bez wszelkiego dozoru i reparacyi pozostawała, a po jej objęciu przez Wydział powiatowy dla braku funduszu wyrestaurowaną być nie mogła, a zatem w najgorszym stanie się znajduje, przeto w miarę decyzji rządowej co do przebudowania drogi Żywiecko-Węgierskiej winna nieznaczna droga ta, albo jako nieodłączna całość z gościńcem rządowym wedle propozycji Wydziału powiatowego, od Młótki doliną rzeczki Kamesznicy jako droga rządowa być odbudowaną lub jako krajowa uznana.

Co się nareście tyczy projektowanej przez Izbę handlową drogi z Zawoji do Jeleśni, to jakkolwiek istniejący tam zakład piły parowej jest ważnym i pożytecznym, przecież zaprzeczyć się nie da, że droga ta, najbardziej dla samego zakładu użyteczna, przytem na ustroniu w górach położona, raczej lokalnym potrzebom odpowiada, i mogłaby, mając niezaprzeczoną cechę komunikacyi miejscowej, snadnie kosztem powiatu Żywieckiego i Myślenickiego być wybudowaną.

B. W powiatach Chrzanowskim, Wadowickim i Żywieckim.

II. Proponuje Wydział krajowy drogę od granicy Królestwa z Lgoty na Chrzanów do gościńca rządowego Nadwiślańskiego w Przepiszowie, a dalej od tegoż gościńca w Zatorze na Wadowice do gościńca Karpackiego w Suchej, wynoszącą około mil 8 i sążni 2000; — tudzież

w powiatach Wadowickim i Myślenickim.

III. Drogę z Zembrzy, przy drodze powiatowej Wadowice-Suskiej na Budzów, Harbutowice do gościńca rządowego Izdebnik-Podgórze w Biertowicach, wynosząca około 2 mil 5.000 sążni.

Z uznaniem pierwszej z powyższych dróg łączy się uznanie za drogi krajowe dróg powiatowych Wadowicko-Suskiej, Lgockiej i części Wrocławskiej.

W propozycji tej przyjęty został w zupełności wniosek Wydziału powiatowego Wadowickiego; z wnioskiem zaś powiatu Chrzanowskiego nie zgadza się propozycja ta o tyle, iż Wydział ten żąda uznania całej drogi powiatowej Wrocławskiej za drogę krajową.

W przyjęciu powyższych dróg do sieci dróg krajowych miał Wydział krajowy następujące warunki na względzie:

a) Co do powiatu Chrzanowskiego.

Istniejące w powiecie tym środki komunikacyjne są: Kolej żelazna górno-Szląska z odgałęzieniem ze Szczakowej do Jaworzna i ku Częstochowej, i kolej żelazna północna z Trzebini do Wisły, dalej równoległa z pierwszą koleją droga krajowa Prusko-Szląska i drogi powiatowe Wrocławska, tudzież Lgocka, nareszcie spławna Wisła i Czarna Przemsza.

Powyższe komunikacje odpowiadają wszelkim warunkom handlu i ruchu i są wystarczające tak ze względu na interes powiatu, jakoteż kraju.

Główny bowiem cel środków komunikacyjnych w powiecie granicznym, jakim jest powiat Chrzanowski, to jest: połączenie szlaków handlowych w kraju ze szlakami handlowymi zagranicznymi, jest osiągnięty, gdyż kolej żelazna górno-Szląska zdąży dwoma ramionami od Szczakowy w kierunku północnym do Warszawy i Gdańska, w kierunku zaś zachodnim do Prus, przybierając już w sąsiednim Szląsku pruskim wszechstronne kierunki do Niemiec; kolej zaś północna prowadzi od Chrzanowa na południe do Wiednia i Tryestu.

Prócz tego wiąże się droga krajowa Prusko-Szląska tak z koleją żelazną północną, jakoteż z gościńcem pruskim w Chełmku i gęstą siecią dróg na Szląsku pruskim.

Z komunikacji zaś poprzecznych droga powiatowa Trzebińsko-Lgocka schodzi się z traktem bitym drugiego rzędu wiodącym na Olkusz, a ztąd w różne strony Królestwa.

Innych traktów ważnych, z którymi by połączyć wypadało gościniec powiatu Chrzanowskiego nie ma ani od granicy Królestwa, ani od granicy Prus.

Z uwagi jednak na rozliczne źródła przemysłu, w jakie powiat ten obfituje, jako to: znaczne pokłady węgla kamiennego w Jaworznie, w Niedzieliskach, Żarkach, Trzebini, Sierczy, Tenczynku; marmuru w Krzeszowicach, Miękini, Czerny, Załasiu, Porębie, Regulicach, Filipowicach i Rudnie; galmanu w Długoszynie, Lgocie i około Jaworzna, Szczakowej i Byczyny; tudzież cynku w Sierczy i ołowiu pod Chrzanowem — zasługuje wniosek Wydziału powiatowego co do budowy drogi poprzecznej z Chrzanowa na Zbójnik, Mętków ku Zatorowi na uwzględnienie, zwłaszcza, iż Wydział powiatowy Wadowicki ze swej strony proponuje w dalszym ciągu drogę z Zatora do Wadowic, ztąd dalej droga powiatowa do Suchej już istnieje i do gościńca rządowego wpada, tenże zaś w połączeniu z drogą krajową Czorsztyn-Zaborniańską główną komunikację z Węgrami tworzy.

Za projektem tym przemawia również i ta okoliczność, iż w skutek utworzenia komunikacji z Żarek, gdzie jest kopalnia węgla do Mętkowa nad Wisłą, ułatwionoby przewóz tego węgla Wisłą do Krakowa, a tem samem wstrzymanoby napływ węgla sprowadzanego Przemszą z Prus z kopalni w Brzęczkowicach na Szląsku.

Z przyjęciem więc rzeczony części drogi, a w ciągu dalszym części drogi powiatowej Wrocławskiej z Chrzanowa do Trzebini i drogi powiatowej Lgockiej do sieci dróg krajowych, utworzyłby się z wielkim pożytkiem dla ruchu handlowego główny trakt krajowy, przecinający zachodnią część kraju wszcz od granicy królestwa aż do granicy Węgier.

Wniosek Wydziału powiatowego względem wcielenia całej drogi powiatowej Wrocławskiej do sieci dróg krajowych nie zasługuje na uwzględnienie, ponieważ droga ta obok kolei żelaznej ciągnąca się traci na ważności dla handlu w ogóle, a jeżeli w pewnej mierze wpływ wywiera na złagodzenie wygórowanej taryfy kolejowej, to cel ten osiąga także pozostając w kategorii drogi powiatowej.

W tej samej kategorii utrzymywaną być może droga ta i nadal jako droga dojazdowa do pojedynczych dworców kolei żelaznej, zwłaszcza, iż koszt utrzymania tej drogi, które w roku 1869 — 4.233 złr. 39. cent. wynosiły, w znacznej części pokryje dochód z myt. — Dochód ten bowiem z myt w Zbiku, Trzebini i Mysłachowicach czynił w roku 1869 — 2.120 złr. 79. cent, a w skutek zaprowadzenia nowego myta pod Dulową podwyższyć się on może co najmniej do 3.000 złr.

Te same uwagi odnoszą się także do projektowanego przedłużenia drogi powiatowej Wrocławskiej z Chrzanowa na Jaworzno do granicy Prusko-Szląskiej.

b) Co do powiatu Wadowickiego.

Powiat ten przecięty wzdłuż dwoma równoległymi gościńcami wiodącymi od Krakowa i Myślenic ku Oświęcimowi i Białej ma jeszcze w pobliżu trzeci gościńiec z Suchej na Żywicie do granicy Węgier i Szląska, a nadto drogę wodną za Wisłę, a zatem dostateczne komunikacye ku wschodowi i zachodowi.

Również korzystne dla powiatu i ważne są komunikacye ku południowi skierowane, jako to: gościńiec rządowy z Andrychowa do Żywca, a z tą dwoma ramionami do Węgier i na Szląsk idący, tudzież droga powiatowa z Wadowic do Suchej, z kąd gościńiec rządowy dalej na Maków, Jordanów, tak na wschód, jakżeż w dwóch kierunkach na Spytkowice i Nowy Targ do Węgier prowadzi.

Bacząc na ten ostatni dukt, którego ważność pod względem połączenia z Węgrami jest niezaprzeczoną, uderzającym jest brak dalszej drogi w kierunku północnym z Wadowic na Zator ku Oświęcimowi, jak niemniej ku Chrzanowowi.

Ponieważ z Zatora do Oświęcimska gościńiec rządowy istnieje, Wydział powiatowy zaś Chrzanowski ze swej strony nową drogę z Chrzanowa do Przeciszowa zaprojektował, która do sieci dróg krajowych wciągnięta została; ponieważ wykończenie przerwy z Wadowic do Zatora tak Rząd, jakoteż Wydział powiatowy za konieczne uznał, budowy zaś projektowanej tędy kolei żelaznej nie tak rychło spodziewać się można, przeto zasługuje wniosek Wydziału powiatowego co do budowy rzeczonyj przerwy kosztem funduszu krajowego tem bardziej na uwzględnienie, ile że tym sposobem uzupełni się bardzo ważny trakt od granicy królestwa w Lgocie na Chrzanów, Zator, Wadowice, Suchą, Jordanów, Nowy Targ aż do granicy węgierskiej w Czorszynie, na czem tylko ruch i handel krajowy w ogóle zyskać mogą.

Te same powody przemawiają za uznaniem drogi powiatowej Wadowice-Suskiej za drogę krajową, co nawet funduszowi krajowemu ciężaru nie przyczyni, ponieważ koszt utrzymania tej drogi podane w przecięciu na 4.000 złr., dochodem z myt, który w r. 1868. — 3333 złr. 53 ent. wynosił w znacznej części pokryte będą, a po wykończeniu całego traktu i przy dobrej administracji nawet przewyżki z myta spodziewać się można.

Niemniej ważną jest projektowana przez Wydział powiatowy nowa droga z Zembrzyce na Budzów, Baczyn, Palczę, Harbutowice, Sułkowice do Biertowic w celu utworzenia dla tych okolic bezpośredniej komunikacji z Krakowem.

W ogóle część powiatu Wadowickiego położona między gościńcem rządowym wiedeńskim, a drogą powiatową Wadowice Suską, a raczej Skawą, po Myślenice i Maków, obfitująca w znane kopalnie rudy żelaznej, w Kleczy, Barwałdzie, Kalwaryi, Lanckoronie, Jastrzębi i Sułkowicach, dostarczanej ztąd do hut żelaznych w Suchej, jakoteż w Górce węgierskiej i do innych zakładów w powiecie Żywieckim położonych, nadto odznaczająca się przemysłem drelicharzy w Andrychowie, Inwałdzie, Sułkowicach i t. d., należy do najbardziej przemysłowych okolic w kraju, w której ruch handlowy tak z powodu znacznych transportów do Krakowa, jakoteż ku granicy węgierskiej jest bardzo ożywiony.

Jak zaś z jednej strony niezbędnem się okazuje wykończenie drogi z Wadowic do Zatora, tak z drugiej strony czuć się daje potrzeba przedłużenia gościńca rządowego, wiodącego od Krakowa na Podgórze, Mogilany, Izdebnik do głównego gościńca Wiedeńskiego, ztąd w kierunku na Suchą komunikacja jest przerwana.

Gdy więc tak dla powiatu Żywieckiego i Wadowickiego bezpośrednia komunikacja z Krakowem, jakoteż dla Krakowa najkrótsza komunikacja z powiatem Żywieckim a pośrednio z Węgrami w interesie przemysłu i handlu krajowego jest bardzo pożądaną, a nadto i dla powiatu Myślenickiego ze względu na zakłady fabryczne w Makowie i Zawoju ważną, przeto zasługuje wniosek Wydziału powiatowego w sprawie uzupełnienia komunikacji od Suchej na Zembrzyce i Sułkowice do gościńca rządowego Izdebnik Wielickiego na uwzględnienie.

IV. Droga z Krakowa do Szyce przy granicy Królestwa przeszło milę wynosząca.

Drogę tę proponuje Wydział krajowy zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego — prócz tego proponuje Wydział powiatowy jeszcze drogę z Liszek przy drodze krajowej prusko-szląskiej do Czernichowa — którego to wniosku jednak Wydział krajowy nie uwzględnia.

Propozycję swą uzasadnia Wydział krajowy co do powiatu krakowskiego jak następuje:

Jako powiat nad granicą położony, z głównym miastem Krakowem, siedzibą różnych fabryk i zakładów, drugą stolicą kraju, która ważny punkt centralny ruchu i handlu krajowego stanowi, potrzebuje powiat ten odznaczający się również przemysłem i obfitością ziemiopłodów jak najliczniejszych i wszechstronnie rozgałęzionych komunikacji.

Istniejące tu środki komunikacyjne, jako to: kolej żelazna górno-Szląska i Karola-Ludwika, gościniec rządowy Kraków-Michałowice, drogi krajowe prusko-szląska, Barańska i Lubelska, droga powiatowa Wrocławska i rzeka Wisła, której splawność od Krakowa wielkie przybiera rozmiary — odpowiadają prawie w zupełności tej potrzebie.

Prócz kolei żelaznych złączających ku wschodowi i zachodowi rozchodzą się promieniami z Krakowa nietylko wyż poszczególnione, w powiecie położone, lecz także z Krakowa ku powiatowi Wielickiemu dążące drogi w różnych kierunkach tak w głąb kraju, jakoteż do granicy Królestwa, łącząc się tamże z dalszymi traktami.

Tylko w kierunku do Szyce w Królestwie polskim, gdzie jest komora graniczna, okazuje się istotnie brak drogi bitej — i właśnie też tej drogi domaga się Wydział powiatowy.

Z uwagi na ważność traktu Olkuskiego i widoczną potrzebę bezpośredniego związku z Królestwem w tym kierunku, zasługuje wniosek ten Wydziału powiatowego na uwzględnienie, zwłaszcza, iż droga ta tylko milę wynosi i jako droga uzupełniająca komunikację na zewnątrz, bardziej interesom kraju niżli powiatu odpowiada.

Proponowanej przez Wydział powiatowy drodze z Liszek do Czernichowa nie można atoli przyznać znaczenia drogi krajowej, ponieważ droga ta nie mająca dla handlu żadnego znaczenia, potrzebna tylko dla wygody miejscowej powiatu i połączenia Czernichowa z Krakowem raczej środkami powiatu budowaną być powinna, zwłaszcza iż przy długości wynoszącej tylko pięć ćwierci mili budowa taka środkami powiatu wykonaną być może.

D. W powiatach Wielickim, Limanowskim i Myślenickim proponujemy:

V. Drogę z Wieliczki do gościńca Wiedeńskiego pod Dziekanowicami i od tegoż gościńca na Dobczyce, Skrzydlną do gościńca Karpackiego w Dobrej, a dalej od tegoż gościńca pod Tymbarkiem na Stopnicę i Kamienię do Zabrzezia, razem około mil 7 i 2 000 sążni.

VI. Drogę z Wieliczki do Gdowa wynoszącą milę i 3.150 sążni.

VII. Drogę z Myślenic do Głogoczowa długości jednej mili i 500 sążni.

W propozycji tej mieści się uznanie dróg powiatowych Głogoczowskiej, Wielicko-Gdowskiej, Skrzydlniańskiej i Kamienica-Stopnickiej za drogi krajowe.

Drogę Skrzydlniańską i Kamienica Stopnicką proponuje Wydział krajowy zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego Limanowskiego; — Wydział powiatowy Wielicki zaś proponuje drogę z Wieliczki na Koźmice, Gorków do Myślenic — i z Wieliczki na Koźmice do Dobczyc; a Wydział powiatowy Myślenicki tylko drogę z Myślenic wprost do Wieliczki.

Prócz tego proponuje krakowska Izba handlowa w powiecie Wielickim drogę z Podgórze na Ludwinów Kapelanę i Kobierzyn do Skawiny.

Wydział krajowy kierował się w propozycji swej następującymi względami:

a) Co do powiatu Wielickiego:

Powiat ten odznacza się w ogóle tak pod względem produkcji handlu, jakoteż pod względem przemysłu.

Podnieść tu szczególnie należy obok słynnych żup Wielickich znaczne kopalnie siarki i kąpiele siarczane w Swoszowicach, jak niemniej kopalnie torfu i węgla kamiennego tamże, dalej pokłady gipsu koło Podgórze i Skotnik, tudzież garbarstwo i ludwisarstwo w Skotnikach i Świątniku, oraz fabrykę narzędzi rolniczych w Mogilanach.

Ze względu na te gałęzie przemysłu, niemniej z powodu położenia swego w pobliżu Krakowa i odbywającego się tędy niezwyklego ruchu, powiat ten licznych i wszechstronnych wymaga komunikacji.

Z tych posiada powiat Wielicki prócz kolei żelaznej Karola-Ludwika z odnogą Wielicką i Niepołomicką, także gościńce rządowe Izdebnik-Wielicki, główny gościniec Wiedeński, gościniec Wielicko-Niepołomicki, część Nadwiślański i Gdów-Gorlickiego; następnie drogę powiatową Wielicko-Gdowską i spławną rzekę Wisłę.

Z tem wszystkim w południowej części powiatu, z kąd szczególnie cały ruch handlowy tak sąsiednich powiatów południowych, jakoteż Węgier ku Krakowu i odwrotnie się odbywa, widoczny jest brak komunikacji, mianowicie poprzecznych; podczas gdy północna część powiatu zaopatrzona jest w bardzo dostateczną ilość środków komunikacyjnych, tak, że część tychże ze względu na istniejącą tu kolej żelazną nawet stosunkowo zbyteczną nazwać by można.

Gdy zaś Wieliczka z powodu niewyczerpanych kopalni soli stanowi główny punkt w powiecie, w którym się tak krajowy, jak zagraniczny ruch koncentruje, przeto z natury rzeczy wypływa, iż wszelkie komunikacje powiatu tego skierowane być muszą na Wielickę.

Z proponowanych przez Wydział powiatowy dróg szczególnie zalecaną jest droga z Wieliczki do Myślenic tak przez Wydział powiatowy Wielicki i Myślenicki, jakoteż przez Wydział powiatowy Limanowski i Nowotargski.

Niemniej jednak ważną jest także proponowana tak przez Wydział powiatowy Wielicki jak Limanowski droga z Wieliczki do Dobczyc nie tyle ze względu na same Dobczyce, ile na konieczną potrzebę dalszej drogi na Czasław, Wiśniową, Wierzbanową do Skrzydlny.

Gdy zaś już wedle projektów Wydziału powiatowego Wielickiego i Myślenickiego obie drogi z Wieliczki do Myślenic i z Wieliczki do Dobzyc po części w jedną się łączą, po części zaś mała zachodzi różnica w rozdziale dróg tych do punktów Myślenice i Dobczyce, gdy prócz tego główny gościniec rządowy Wiedeński tworzy dla obu dróg jedną podstawę, zatem najodpowiedniejszym zdaje się połączenie obu tych dróg w jedną dogadującą ile możliwości potrzebom i dążnościom wszystkich trzech interesowanych powiatów, a zarazem oszczędzającą funduszowi krajowemu podwójnych wydatków.

W tym względzie co do drogi z Wieliczki do Myślenic najdalszym jest projekt obu Wydziałów względem budowy drogi z Wieliczki na Klasno, Sierczą, Koźmice wielkie, Gorzków, Czechówkę, Borzętę do Dolnej wsi przed Myślenicami; — najbardziej zbliżonym zaś projekt budowy z Wieliczki na Roźnową, Taszyce, Koźmice małe, Gorzków, Zakliczyn do Brząsowie przy gościńcu do Myślenic.

Co do drogi zaś z Wieliczki do Dobzyc najdalszym jest projekt Wydziału Wielickiego względem budowy z Wieliczki na Roźnową, Taszyce, Koźmice małe, Jankówkę do Dziekanowic przed Dobzycami; najbardziej zbliżonym zaś z Wieliczki jak wyżej do Jankówki, a ztąd na Sieraków wprost do Dobzyc.

Najodpowiedniejszą więc byłaby droga pośrednia w pierwszej połowie z Wieliczki na Roźnową, Taszyce, Koźmice małe, a w drugiej połowie na Jankówkę, Sieraków do gościńca rządowego pod Dziekanowicami i ztąd do samych Dobzyc do zbudowanego tamże mostu na Rabcie wiodąca.

Potrzebę dalszej drogi z Dobzyc na Czasław, Poznachowice, Wiśniową i Wierzbanową do Skrzydlny uzasadniają Wydziały powiatowe Wielicki, i Limanowski w odnośnych relacjach i budowa drogi tej nie wielkim podlegać może trudnościom, gdyż już dziś istnieje w tym kierunku dobra droga komunikacyjna w dolinie rzeki Skrzydłanki obfitującej w szuter rzeczny.

Dodać tu jeszcze wypada, iż gmina Dobczyce na mocy ustawy z 12. Lipca 1870. (Dz. ust. i rozp. kraj. Część XX. Nr. 52.) uzyskała prawo poboru myta mostowego na Rabisie na lat sześć.

Prócz budowy powyższych dróg wskazanemby było wcielenie również ważnej drogi powiatowej Wielicko-Głogowskiej do sieci dróg krajowych, gdyż droga ta, pierwotnie jako droga rządowa zbudowana, w dobrym znajduje się stanie, a istniejące na niej myta dostateczny na jej utrzymanie dostarczają fundusz.

Co się tyczy proponowanej przez Izbę handlową nowej drogi z Podgórze na Ludwinów, Kapelankę i Kobierzyn do Skawiny, to już Wydział powiatowy Wielicki w sprawozdaniu swem z dnia 5. Sierpnia 1870. l. 60 wykazał znaczenie i ważność tej drogi, w skutek czego Wysoki Sejm uchwałą z 24. Sierpnia 1870. na pobór myta od mostów w Ludwinowie przyzwolił.

Wszakże trudno przyznać drodze tej znaczenia drogi krajowej, mającej budować się kosztem funduszu krajowego, gdyż w tym samym kierunku, istnieje już gościniec rządowy z Podgórze do Skawiny.

Z oddaniem zaś pierwszeństwa tej nowej drodze przed gościńcem rządowym, przedstawia się kwestya ta jako projekt zmiany kierunku tegoż gościńca — a w takim razie wypada tem usilniej domagać się od rządu przebudowania gościńca w tym kierunku kosztem funduszów państwowych, ileż potrzebę tej nowej drogi głównie wywołały cele wojskowe.

Nadto podnosi także Izba handlowa niedogodność gościńca rządowego Izdebnik-Wielickiego dla transportów z powodu stromej góry w Mogilanach; co tem ci bardziej przemawia za potrzebą częściowego przebudowania gościńca kosztem funduszów państwowych.

b) Co do powiatu Myślenickiego.

Powiat ten nie odznaczający się z powodu ubóstwa swej przeważnie górskiej ludności handlem, ni przemysłem, a mający kilka gościńców poprzecznych i podłużnych, które nie tyle dla powiatu samego, ile dla przyległych powiatów i reszty kraju główną komunikacyę do Węgier tworzą, zaopatrzonej jest dostatecznie w środki komunikacyjne.

Takimi są w szczególności gościńce rządowe: główny Wiedeński, Karpacki, Myślenice-Spytkowicki i część gościńca Izdebnik-Wielickiego; dalej część drogi krajowej Czorsztyń-Nowy targ Zaborniańskiej i droga powiatowa Głogoczowska; wreszcie spławna od Makowa Skawa.

Z przyjęciem zaś projektowanej w powiecie Wałowickim drogi z Żembrzyce wzdłuż granicy powiatu Myślenickiego na Sułkowice do Biertowie, która to droga szczególną dla hut żelaznych w Makowie i w Zawoju ma doniosłość; tudzież z przyjęciem w powiecie Wielickim drogi z Wieliczki na Dobczyce do Myślenic, będzie stosunek komunikacyi do stanu przemysłu i do ruchu handlowego w tymże powiecie bardzo odpowiedni.

Wszakże jako jedną z ważniejszych komunikacyi uważać należy drogę powiatową Głogoczowską, która łącząc gościniec Izdebnik-Wielicki w najkrótszej linii z gościńcem Spytkowice-Myślenickim stanowi uzupełnienie głównego traktu w prostym kierunku z Krakowa na Myślenice do Węgier wiodącego.

Z uwagi zatem na wykazaną ważność tej drogi, oraz z uwagi, iż droga ta jednomyłowa w dobrym utrzymana stanie, a dochód z myt nie tylko na utrzymanie jej wystarcza, lecz i nadwyżkę przynosi, gdyż w r. 1869 wynosiły koszta utrzymania 794 złr. 24 ct., a dochód z myt czynił 961 złr. 50 ct. — należy takową tem bardziej za drogę krajową uznać, ile że przez to dla ruchu ogólnego tem staranniejsze utrzymanie tej drogi zapewniem będzie.

Zresztą ze względu na szczególną ważność gościńca Spytkowice-Myślenickiego, jako głównej komunikacyi z Węgrami, podnosi się tu potrzebę i obowiązek rządu do jak najrychlejszego wykończenia gościńca tego w przerwach między Myślenicami a Skomielną — czego się też Izba handlowa Krakowska w r. 1862. od rządu domagała.

c) Co do powiatu Limanowskiego.

W powiecie tym, przeciętym od zachodu na wschód w samym środku gościńcem Karpackim, a od północy na południe uzupełniającymi się drogami powiatowymi Skrzydlniańską Kamienica-Stopnicką i częścią drogi Bochnia-Sowlińskiej są środki komunikacyjne w stosunku do nieznacznego rozwoju jego przemysłowości wprawdzie dostateczne, lecz zarazem ściśle do potrzeby zastosowane, a z tego względu niezbędne i wymagające ciągle starannego utrzymania.

Musimy atoli oświadczyć, iż tylko co do gościńca rządowego Karpackiego można mieć pewność należytego tegoż utrzymania; co się zaś tyczy dróg powiatowych zauważać wypada, że tak droga Skrzydlniańska, jak i Kamienica-Stopnicka dla braku funduszków dotąd nie są jeszcze wykończone.

Koszta tego wykończenia oblicza Wydział powiatowy co do pierwszej na 12.600 złr., a co do drugiej na 19.490 złr.

Prócz tego nie ma na utrzymanie zbudowanych już części wcale żadnych funduszków, gdyż dopiero ustawą z dnia 12. Lipca 1870. (Dz. ust. kraj. część XX Nr. 67.) przyzwolono na omycenie drogi powiatowej Kamienica-Stopnickiej.

Z tych przeto względów tak droga powiatowa Skrzydlniańska, której ważność i potrzebę także Wydział powiatowy Wielicki uzasadnia, jakoteż droga powiatowa Kamienica-Stopnicka, winny być do sieci dróg krajowych wcielone. Obie bowiem mają nie tylko pod względem użyteczności swej dla powiatu, lecz z uwagi na znaczną fabrykę żelaza w Szczawie, Auty szkła w Kamienicy i papierni tamże, oraz jako uzupełniające komunikację z Węgarami cechę komunikacji krajowych.

E. W powiecie Nowotarskim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego proponujemy:

VIII. Drogę z Nowego Targu na Czarny Dunajec do Piekieni przy granicy Węgierskiej mil 2 i 2.500 sążni, czyli dotychczasową drogę powiatową Nowytarg-Czarny-Dunajec-Piekieni.

Za uznaniem drogi tej za krajową przemawiają następujące okoliczności:

Powiat Nowotarski jakkolwiek u stóp Tatrów położony i przeważnie górami zapełniony, jednakże wsunięty prawie z całym swym terytoryum w głąb Węgier północnych pomiędzy komitaty Orawski, Liptawski i Spizki stanowi nie tylko z tego względu, ale głównie z powodu istnienia otwartej doliny Nowotarskiej ciągnącej się w całej szerokości powiatu wzdłuż Dunajca, bardzo ważny zakątek kraju naszego.

Wszystkie od północy i zachodu ku południowi skierowane gościńce krajowe, zbiegają się w Nowymtargu i łączą się dalej za pośrednictwem dróg Czorsztyńsko-Zaborniańskiej i Tarnowsko-Niedzieckiej, jako też dróg powiatowych Nowytarg-Chochołowskiej i Piekienińskiej z gościńcami Węgierskimi w trzech granicznych punktach, na wschodzie pod Niedzicami, a na zachodzie pod Suchąhorą i Piekienikiem.

Skutkiem tego ułatwiają wyż pomienione drogi powiatu Nowotarskiego nie tylko komunikację północno-wschodnich komitatów węgierskich z północno-zachodnimi, lecz zarazem ich połączenie ze Szląskiem austriackim i pruskim, niemniej z Królestwem polskim.

Dlatego odbywa się też tędy ruch wielki tak z Węgier na północ i zachód do kolei żelaznej w transportach surowca żelaza, miedzi, kobaltu, wełny, skóry i wina, jakoteż odwrotnie do Węgier w transportach płócien, soli i materiału drzewnego do spławnej rzeki Waagi.

Prócz tego nastręcza powiat Nowotarski sam nieposledni interes dla przemysłu krajowego z powodu wyrobu żelaza w hutach w Zakopanem i Poroninie, Nowytarg zaś odznacza się handlem płócien i wina.

Z tych tedy względów wyłuszczonej obszerniej we wnioskach Wydziału powiatowego, niemniej ze względu, że droga ta właściwie jako dalszy ciąg drogi krajowej Czorsztyńskiej uważaną być powinna, zasługuje wniosek tegoż Wydziału względem wcielenia drogi powiatowej Nowytarg-Czarny-Dunajec-Piekienińskiej do sieci dróg krajowych tem

bardziej na uwzględnienie, ileż droga ta z powodu często ponawiających się uszkodzeń, a więc z powodu potrzeby znaczniejszych i kosztowniejszych budowli, zbyt szczerpłymi środkami przeciążonej i tak podatkami nielicznej ludności górskiej tegoż powiatu w należyłym stanie utrzymywaną być nie może, jakkolwiek dochód z myta (który w r. 1866, 1867 i 1868 po 1.134 złr. 56 ct. wynosił), nie jest nieznaczny.

F. W powiatach Bocheńskim i Limanowskim proponujemy :

IX. Drogę z Uścia solnego nad Wisłą, wzdłuż rzeki Raby prawym brzegiem tejże na Bochnię, Wiśnicz, Rzegocinę do Sowlin przy gościńcu rządowym Karpackim około mil 6 i 2,900 sążni.

W ciąg drogi tej wchodzi zarazem dotychczasowa droga powiatowa Bochnia-Sowlińska.

Wydział powiatowy Bocheński we wniosku swym proponuje drogę z Bochni do Uścia solnego i ztąd po nad Wisłę dalej w powiat Brzeski, następnie drogę z Bochni do Łapanowa i z Wiśnicza do Lipnicy.

Prócz tego proponuje Krakowska Izba handlowa w powiecie tym drogę z Łapanowa na Czyżyce do Trzciany.

Wydział krajowy proponuje tylko powyższą drogę z następujących powodów:

Powiat Bocheński należy w południowej swej części do okolic podgórskich, w północnej zaś przechodzi on w płaszczyznę, która w skutek położenia swego nad Wisłą do żyzniejszych okolic się liczy.

Obfitujący przytem w okolice lesiste, jak świadczą sławne lasy Niepołomickie, a nadewszystko bogaty w nieprzebrane kopalnie soli w Bochni — posiada powiat ten wszelkie warunki pomyslnego rozwoju handlowego i przemysłowego.

I rzeczywiście rozwija się tu handel i przemysł w całej pełni. — Odbywają się też znaczne targi na bydło w Łapanowie i odchodzą znaczne transporty zboża i soli tak ku zachodowi jak i na północ lądem i Wisłą, niemniej do południowych powiatów i do Węgier, ztąd również wszelkie transporty na Bochnię do Królestwa się odbywają.

Bacząc na istniejące tu komunikacje, mianowicie: na kolej żelazną Karola Ludwika; gościńce rządowe, jako o: główny Wiedeński, Proszowki-Niepołomicki, Bochnia-Sierosławicki, Gdów-Gorlicki i drogę powiatową Bochnia-Sowlińską, oraz spławną Wisłę i Rbę, nie da się zaprzeczyć, iż powiat Bocheński w miarę powyższych stosunków dość odpowiednio zaopatrzony jest środkami komunikacyjnymi.

Południowa część powiatu przecięta jest wszczególnie gościńcem głównym Wiedeńskim i koleją żelazną, północna gościńcem Gdowskim; cały zaś powiat na wzdłuż od Wisły aż do granicy powiatu Limanowskiego przedzielony jest w połowie gościńcem rządowym Bocheńsko-Sierosławickim i drogą powiatową Bochnia-Sowlińską, z których pierwszy łączy się z traktami Nadwiślańskimi drugiego rzędu w Królestwie; druga zaś z gościńcem rządowym Karpackim i przytykającami do tegoż drogami skierowanemi do Węgier.

Mimo tych dość licznych komunikacyj zasługuje wniosek Wydziału powiatowego Bocheńskiego względem uznania nowej drogi równoległej w części z gościńcem Bochnia-Sierosławickim z Bochni po prawym brzegu Raby aż do Uścia solnego nad Wisłą, a ztąd po nad Wisłą dalej w powiat Brzeski na uwzględnienie.

Część ta powiatu bowiem obfitująca w ogromne zasoby produktów rolniczych, odcięta od zachodu Rabą, na której w ciągu dwóch mil od Bochni aż do Wisły jeden tylko przewóz w Niedarach koło Uścia solnego istnieje, wymaga koniecznego połączenia z Bochnią, jako głównym składem handlowym nie tylko dla tej części powiatu, lecz oraz dla znacznej części powiatu Brzeskiego położonej nad Wisłą.

Dowodem ważności tej drogi jest okoliczność, iż takowa już teraz jako zwykła droga komunikacyjna jest bardzo uczęszczaną i także do rzędu dróg wojskowych się zalicza.

Co się zaś tyczy dalszego ciągu tej drogi od Cerekwi równoległej z Wisłą, przez powiat Brzeski aż do Uścia Jezuickiego, ważność i potrzebę tego gościńca wykazuje się we wniosku co do dróg projektowanych w powiecie

Brzeskim. Tu nadmienia się tylko, iż także droga z Niepołomic obok Wisły na Zabierzów do Mikłuszowic używana jako gościniec wojskowy w połączeniu z drogą od Cerekwi do Ujścia jezuickiego nabrałaby tem większego znaczenia, i że z tego względu wskazaniem byłoby zawezwać rząd do utrzymania, a względnie subwencyonowania tak drogi z Bochni do Ujścia solnego, jakoteż drogi Nadwiślańskiej w ogóle.

Co się tyczy dróg z Bochni do Łapanowa i z Wiśnicza do Lipnicy, obu tym drogom znaczenia dróg krajowych przyznać nie można; mają one wprawdzie ważność dla powiatu i są pod względem miejscowej potrzeby bardzo pożądane, z uwagi jednak na powyższą ich właściwość powinny one być z funduszków powiatowych zbudowane.

Konieczną zaś potrzebą okazuje się uznanie drogi powiatowej Bochnia-Sowlińskiej za drogę krajową.

Droga ta w całej swej długości i w połączeniu z gościńcem rządowym Bochnia-Sierosławickim i z drogą do Ujścia solnego — a w powiecie Limanowskim z drogą powiatową Kamienica-Stopnicką — następnie zaś z drogą krajową Tarnow-Sącz Niedziecką, w powiecie Sądeckim, przedstawia bardzo ważny szlak poprzeczny od granicy Królestwa polskiego do granicy Węgierskiej, który pod względem krajowego ruchu wewnętrznego stanowi dla kilku powiatów jedyny i najkrótszy dojazd do kolei pod względem zaś handlu przechodowego i związku z krajami granicznymi ma niezaprzeczone znaczenie drogi krajowej.

Wreszcie zauważa się tu, iż droga rządowa Proszówki-Niepołomiccka w części równoległej z koleją żelazną bardziej jako droga miejscowa uważaną być może.

G. W powiecie Brzeskim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego przyjęto w sieć dróg krajowych:

X. Drogę od kolei żelaznej w Słotwinie na Borzęcin, Zaborów i dalej w powiat Dąbrowski do Ujścia jezuickiego około 4 mil i 1000 sążni.

Wydział powiatowy proponuje oprócz tego drogę od Cerekwi w powiecie Bocheńskim po nad Wisłę na Strzelce i Szczerówę do Zaborowa — tudzież wykończenie drogi z Paleśnicy na Zakluczyn w dalszym kierunku na Roztokę, Olszyny, Wielką wieś, Wojnicz do Bogumiłowic i drogę z Bogumiłowic na Radłów, Zdrocheć do Nowopola.

Wydział krajowy zaś proponuje tylko powyższą drogę a to z następujących powodów:

Powiat Brzeski jest w południowej swej połowie dwoma równoległymi gościńcami rządowymi, głównym Wiendeńskim i Gdów-Gorlickim, oraz koleją żelazną od zachodu ku wschodowi przecięty, obie te komunikacye są prócz tego połączone poprzeczną drogą krajową Słotwina-Brzesko-Sądecką w kierunku od północy ku południowi. Zwążywszy więc, iż droga Słotwina-Brzesko-Sądecka już jest na wykończeniu, budowa zaś drogi krajowej Tarnow-Sącz-Niedzieckiej w części od Paleśnicy do Zakluczyna także zadecydowaną, a z czasem i dalej do kolei doprowadzoną będzie, przez co nowa komunikacya w kierunku południowym ku Węgom otwartą zostanie, — twierdzić można, że ta połowa powiatu zaopatrzoną będzie dostatecznymi środkami komunikacyjnymi, tak pod względem stosunków wewnętrznych, jakoteż zewnętrznych, chociaż połowa ta powiatu nie posiadając prócz browaru w Okocimie, żadnych fabryk ani zakładów, nie ma wcale pomyslnych warunków dla handlu i przemysłu.

Prawie w odwrótnym stosunku przedstawia się północna połowa powiatu. Tworząc z częścią powiatu Bocheńskiego od granicy Królestwa po linię kolei żelaznej przestrzeń przeszło 8 mil kwadratowych, zamknięta od północy Wisłą od zachodu Rabą, a od wschodu Dunajcem, nie ma takowa ani jednej drogi bitej, chociaż część ta powiatu nierównie pomyslniejsze dla handlu i przemysłu przedstawia warunki.

Tworząc w skutek położenia swego nad Wisłą i Dunajcem bardzo żyzną płaszczynę, obfituje część ta powiatu nietylko w znakomite zasoby płodów ziemnych, lecz nastręcza zarazem nader łatwą sposobność do ożywienia w tej części kraju bardzo pożądanych stosunków handlowych z Królestwem.

Dlatego też okazuje się niemal konieczność utworzenia dobrej komunikacyi od Wisły do kolei żelaznej — a tem samem uzupełnienia ku północy duktu, jaki tworzy droga krajowa Słotwina-Brzesko-Sądecka ku Węgom.

Z wybudowaniem tej drogi w części od Zaborowa do Ujścia jezuickiego powstałaby zarazem część komunikacji Nadwiślańskiej, której potrzebę i ważność wszystkie nad Wisłą położone powiaty, a mianowicie: Bocheński od Cerekwi ku Szczurowej, następnie Brzeski na Zaborów do Ujścia jezuickiego, dalej Dąbrowski na Szczucin do Otałęży, wreszcie Mielecki na Górki ku drodze krajowej Dębica-Baranów-Nadbrzeziańskiej jednomyślnie przedstawiają.

Przyjmując w powiecie Brzeskim część od Zaborowa do Ujścia jezuickiego bezwarunkowo do sieci dróg krajowych, czyni się przedłużenie tej drogi od Zaborowa do Cerekwi, jakoteż w ogóle wzdłuż Wisły, aż do drogi Nadbrzeziańskiej bardziej zawisłem od przyczynienia się Państwa do kosztów budowy tej drogi ze względu na ważność jej dla celów wojskowych — o czym dotyczący wniosek o potrzebie budowy dróg, kosztem Państwa wykonać się mających traktuje.

Co się tyczy projektowanej przez Wydział powiatowy drogi od kolei żelaznej w Bogumiłowicach lewym brzegiem Dunajca na Radłów, Zdrochę i Wietrzykowice do Wisły pod Nowopolem, to ze względu na powyż proponowaną samym środkiem tej części powiatu ciągnącą się drogę, nie można drodze tej przyznać znaczenia drogi krajowej, zwłaszcza, gdy nie zdecydowany jest jeszcze kierunek drogi z Zakluczyna do kolei żelaznej, co głównie na przedłużeniu tej drogi ku Wiśle wpływ stanowczy mieć będzie.

Z tych samych względów pozostać musi także propozycja co do dojazdu z Wojnicza do stacji kolei żelaznej w Bogumiłowicach w zawieszeniu aż do ostatecznego rozstrzygnięcia o kierunku drogi z Zakluczyna — a to tem bardziej, ile że nie ma jeszcze pewności co do kierunku kolei żelaznej budować się mającej z Preszowa do Tarnowa.

H. W powiecie Sądeckim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego wciągnięto w sieć dróg krajowych:

XI. Drogę z Nowego Sącza na Maciejową, Krzyżówkę, Krynicę, Tylicz do Muszynki przy granicy Węgierskiej około 6 mil;

XII. Drogę z Krynicy na Powroźnik do Muszyny przeszło milę i 2.000 sążni;

XIII. Drogę ze Starego Sącza na Piwniczną i Żegestów do punktu zetknięcia z drogą Muszyńską przy granicy Węgier przed Leluchowem około mil 5 i 3.000 sążni.

Propozycje te zawierają w sobie zarazem wciągnięcie w sieć, dróg powiatowych Sącz-Krynickiej, Tylickiej, Piwniczniańskiej i Żegestowskiej.

XIV. Drogę ze Szcawnicy po nad granicę Węgierską do Piwnicznej około 2 mil i 2000 sążni.

Krakowska Izba handlowa zaś proponuje osobno drogę z Nowego Sącza do Lipnicy, której to propozycji Wydział krajowy nie uwzględni.

Na poparcie swych propozycji przytacza Wydział krajowy następujące powody:

Powiat Sądecki w północnej części swej przecięty od północy ku południowi dwiema drogami krajowymi Brzesko-Sądecką i Tarnów-Sącz-Niedziecką, a dalej poprzecznym gościńcem rządowym Karpackim, posiada dostateczne środki zabezpieczające nie tylko komunikację wewnętrzną, lecz także łączność z koleją żelazną Karola Ludwika.

Atoli najpilniej potrzebnymi są komunikacje z Węgrami w rozległej południowej części powiatu tego, który na przestrzeni przeszło dziesięciomilowej z komitatami Spizkim i Szaroskim graniczy.

Komunikacje takie istnieją wprawdzie i ważność ich jest powszechnie uznaną, są to jednakże komunikacje, które z wyjątkiem drogi krajowej Tarnów-Sącz-Niedzieckiej wiodącej na Czorsztyn do Niedzicy, nawet jako zwykłe drogi gminne dotąd w najgorszym znajdują się stanie.

Do tych komunikacji należą drogi powiatowe Piwnicznańska, Sącz-Krynicka, Żegestowska i Tylicka.

Drogi te wielkiej są wagi nie tylko z powodu, iż pośrednio łączą gościńce krajowe bieżące od zachodu i północy, z gościńcami Węgierskimi, a mianowicie Kezmarkskim, Lubomlańskim, Preszowskim i Bardiowskim, któredy wszelki ruch handlowy tak między Galicyą a Węgrami, jakoteż Węgier z Królestwem i Prusami się odbywa, lecz oraz nie mniejszej są doniosłości tak dla powiatu, jak dla kraju całego ze względu, iż prowadzą do zakładów kąpielowych w Krynicy, Żegestowie i Szczawnicy mających sławę europejską.

Co do dróg Piwnicznańskiej i Żegestowskiej w części od Mniszka aż do Muszyny, to przyznając tymże ważność dróg krajowych, nie podobna na teraz proponować bezwarunkowo wcielenia ich do sieci dróg krajowych, ze względu na projektowaną i bliską już budowy kolej żelazną Tarnow-Sącz-Preszowską. Z wybudowaniem bowiem tej kolei i w miarę zbliżenia się takowej do rzeczonych duktów utracą pomienione drogi dzisiejsze swe znaczenie.

Którędykolwiek zaś kolej Tarnow-Sącz-Preszowska po nad Poprad i Dunajec poprowadzoną będzie, zawsze na biorą drogi Sącz-Krynicka w części od kolei do Krynicy, tudzież droga od Krynicy na Tylicz i droga Żegestowska, jako drogi poprzeczne tem większego znaczenia. Również staje się wówczas także proponowana dawniej przez Izbę handlową droga ze Szczawnicy na Piwniczną do kolei żelaznej nadzwyczaj ważną; należy się bowiem spodziewać, iż wtedy zwróci się główny ruch do miejsc kąpielowych tą koleją.

Tak więc z powyższych powodów, jakoteż z niemniej ważnego względu, iż drogi te łączą zarazem z koleją żelazną stykające się z niemi dalsze gościńce krajowe i węgierskie, należy je do sieci dróg krajowych wcielić.

Co się zaś tyczy drogi proponowanej obecnie przez Izbę handlową z Lipnicy do nowego Sącza, ocenienie potrzeby tej drogi, jak również propozycji przebudowania drogi Brzesko-Sądeckiej lewym brzegiem Dunajca od Kurowa do Sącza zależy od kierunku, w którym kolej żelazna pójdzie.

I. W powiecie Grybowskim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego proponuje się :

XV. Droga ze Zborowic przy gościńcu Gdów-Gorlickim na Bobową i Grybów, Florynkę do Krzyżówki, punktu styczego z drogą Sącz-Krynicką około mil 5.

W powiecie Grybowskim prócz dwóch poprzecznych gościńców rządowych, jakoto : Karpackiego, przecinającego powiat samym środkiem od zachodu na wschód i części gościńca Gdów Gorlickiego — nie ma zresztą żadnej komunikacji. Ze względu zaś na konfigurację tego powiatu obejmującego zaledwie półtory mili szerokości, a 6 mil długości, konieczną jest droga wzdłuż powiatu. Taką byłaby właśnie droga proponowana.

Droga ta od północy na południe środkiem powiatu bieżąca, jest dla ruchu wewnętrznego niezbędną, a zarazem wśród przepelnionego górami powiatu, doliną Białą jedynie możliwą.

Wprawdzie powiat Grybowski nie odznacza się niczem pod względem handlu i przemysłu, i z tego względu droga powyższa nie tyle ma znaczenia, lecz nierównie ważniejszą jest droga ta dla komunikacji zewnętrznej krajowej.

W połączeniu z wiodącymi od Wisły drogami, Szczucińską i Czyżowską w powiecie Dąbrowskim, a Tarnów-Tuchow-Gromnicką w powiecie Tarnowskim i jako przecznica do kolei Karola Ludwika, stanowi droga ta uzupełnienie nadzwyczaj ważnego a oraz najprostszego traktu handlowego od granicy Węgier wszerek kraju na Tarnów do granicy Królestwa.

Z tych więc względów znaczenie drogi tej jako drogi krajowej jest niezaprzeczone.

Z uwagi jednak, iż dotąd nie jest jeszcze ustalony kierunek kolei żelaznej projektowanej z Preszowa do Tarnowa, która, gdyby na Grybów prowadzoną być miała, wypadłaby właśnie w kierunku pomienionej drogi, nie może być droga ta stanowczo proponowaną, gdyż w razie budowy kolei żelaznej doliną Białą utraciłaby ona zupełnie znaczenie drogi krajowej.

Ostateczne więc przyjęcie tej drogi zależy będzie od zdecydowania trasy rzeczonoj kolei.

K. W powiatach Dąbrowskim, Mieleckim i Tarnowskim zgodnie z wnioskami Wydziałów powiatowych przyjęto do sieci XVI. drogę z Ujścia jezuickiego na Żabno do Tarnowa około mil 4 i 2000 sążni;

XVII. drogę z Szczucina na Dąbrowę do Tarnowa około mil 4 i 3.000 sążni;

XVIII. drogę z Lisiej góry na Radomyśl do Mielca przeszło mil 5, i

XIX. drogę ze Zgórska na Słupiec do Szczucina około mil 3;

zaś jako wniosek samoistny Wydziału krajowego

XX. drogę z Tarnowa na Tuchów do Gromnika około mil 4.

W propozycjach tych wnosimy zatem zarazem na uznanie za krajowe dróg powiatowych Tarnów-Żabno-Czyżowskiej i Tarnów-Tuchów-Gromnickiej.

Wydział powiatowy Dąbrowski proponuje także drogę Nadwiślańską od Ujścia jezuickiego po nad Wisłą na Gremboszów, Bolesław, Szczecin do Słupca i dalsze jej połączenie z drogą Dembica-Nadbrzeziańska koło Baranowa w Mieleckim.

W przyjęciu dróg powyższych miał Wydział krajowy następujące stosunki na względzie:

a. Co do powiatu Dąbrowskiego.

Powiat ten rozległości przeszło 8 mil kwadratowych, a w połączeniu z przyległemi częściami powiatu Tarnowskiego, Piłźnieńskiego i Mieleckiego po linię kolei żelaznej przeszło 24 mil kwadratowych należy do tej części kraju, która zamknięta od północy Wisłą, od zachodu Dunajcem, a od wschodu Wisłoką, nie posiada na całym rozległym obszarze ani jednej drogi bitej, któraby ją z resztą kraju, a nadewszystko z koleją żelazną łączyła.

A jednak odznacza się powiat Dąbrowski skutkiem położenia na urodzajnej płaszczynie nad Wisłą i Dunajcem nie tylko obfitą produkcją płodów ziemnych, ale też z powodu styczności swej z sąsiednim Królestwem wielkim ruchem handlowym wewnętrznym i zewnętrznym.

Mianowicie odbywają się tutaj znaczne transporty zboża, trzody chlewnej, win, machin rolniczych i innych produktów z kraju i zagranicy tak na komorę w Szczucinie do Królestwa, jako też odwrotnie na Tarnów do kolei żelaznej i do Węgier.

Również przyczynia się do tego ruchu także młyn parowy w Oleśnej i fabryka machin w Tarnowie.

Wszakże jedynym traktem dla tego ruchu ze Szczucina na Dąbrowę, Lisią górę do Tarnowa jest dzisiaj tylko zwykła droga komunikacyjna, która, zwłaszcza w porze słotnej jest nie do przebycia.

Gdy zaś o potrzebie i ważności tej drogi tak wyż przytoczone powody, jak niemniej uzasadnione przedstawienia Wydziału powiatowego Dąbrowskiego i Tarnowskiego, tudzież Izby handlowej i Towarzystwa gospodarczego świadczą, prócz tego ruch osobowy pocztą tędy się odbywa, i droga ta jako przedłużenie mającej się budować kolei żelaznej z Preszowa do Tarnowa w dalszym ciągu do granicy Królestwa jest niezbędną, przeto należy takową bezwarunkowo do sieci dróg krajowych wcielić.

Niemniej ważną tak dla powiatu Dąbrowskiego jak Tarnowskiego jest uznana wprawdzie za powiatową, lecz w powiecie Dąbrowskim dotąd jeszcze jako zwykła droga komunikacyjna utrzymywana droga z Ujścia jezuickiego, prawym brzegiem Dunajca na Otfinów, Czyżów, Żabno do Tarnowa.

Na drodze tej łączącej żyzne okolice nadwiślańskie i naddunajcowe z Tarnowem i stacją kolei żelaznej, odbywa się znakomity ruch handlowy między Królestwem a Tarnowem, który to ruch z wybudowaniem kolei żelaznej z Preszowa do Tarnowa jeszcze bardziej się wzmoże.

Utrzymanie drogi tej w stanie należytych jest wielkiej wagi, zaś położenie jej w okolicach piaszczystych przy

braku kamienia tak niepomysłne, iż utrzymanie to kosztem powiatu tylko z trudnością uskutecznić by się dało. A ponieważ tem ci kosztowniejsza budowa tej drogi siłami powiatu pod żadnym warunkiem wykonaną być nie może, — przeto okazuje się potrzeba wybudowania drogi tej kosztem funduszu krajowego, co nareszcie tem łatwiej dla rzeczowego funduszu wypadnie, ile że przeważna część drogi tej w powiecie Tarnowskim zamienioną już została na drogę bitą.

Względem budowy proponowanej przez Wydział powiatowy drogi Nadwiślańskiej z Ujścia jezuickiego na Szczuciu do Słupca i dalej w powiat Mielecki, czyni się, jak to już w poglądzie na drogi powiatu Brzeskiego nadmieniono, wniosek na udzielenie subwencji ze Skarbu Państwa.

b) Co do powiatu Mieleckiego.

Powiat ten położony w płaszczynie Nadwiślańskiej, po obu stronach Wisłoki, obfituje w zboże i znaczne obszary lasów i odznacza się wskutek położenia swego przy granicy, ożywionemi stosunkami handlowemi z Królestwem, dokąd Wisłą znaczne transporty zboża, drzewa materiałowego i trzody chlewnej odchodzą i dalej do Prus zachodnich aż do Gdańska zdążają.

Prócz tego odbywają się tędy liczne transporty wszelkich artykułów handlowych z Królestwa od Sandomierza i części Lubelskiego, również jak i z powiatu samego do kolei żelaznej na zachód, tudzież do Węgier, jako też odwrotnie z Węgier do Królestwa, mianowicie win; który to ruch z wykończeniem drogi krajowej Dembica - Nadbrzeziańskiej, tej jedynej dotąd komunikacji w powiecie, oraz z wybudowaniem kolei żelaznej z Preszowa do Tarnowa nierównie bardziej się wzmoże.

Wielką przeszkodę atoli ruchu i komunikacji w ogóle, nie tylko dla powiatu Mieleckiego, lecz oraz dla powiatu Ropczyckiego, Tarnobrzęskiego, Kolbuszowskiego, Pilźnieńskiego i Dąbrowskiego stanowi rzeka Wisłoka, dziejąca okolice te w długości 7 mil z północy ku południowi w przestrzeni między Wisłą i koleją żelazną i utrudniająca z powodu bardzo małej ilości promów komunikację tychże powiatów między sobą.

Ztąd wypływa wielka potrzeba omówionej we wnioskach, dotyczących się powiatu Tarnowskiego i Pilźnieńskiego, drogi z Mielca na Radomyśl do Tarnowa, łączącej po obu stronach Wisłoki położone przestrzenie, jeżeli, jak już wspomniano, w kierunku tym projektowana kolej żelazna do skutku nie przyjdzie.

Również ważną jest proponowana przez Wydział powiatowy droga od Radomyśla, a właściwie Zgórska ku Wiśle w kierunku do Szczucina.

Wszakże przyjęty przez Wydział powiatowy kierunek tej drogi na Czermin, Łysaków i Górki wymaga widocznie sprostowania. Najodpowiedniejszym byłby bieg od Wadowic górnych lub Wampierzowa w kierunku na Słupiec do drogi Nadwiślańskiej.

Droga taka od Słupca do Radomyśla byłaby przedłużeniem proponowanego w powiecie Pilźnieńskim traktu od Pilzna na Czarne, Jastrząbki do Radomyśla, a tem samem od Wisły aż do granicy Węgierskiej, i stałaby się tem niezbędniejszą po wybudowaniu kolei żelaznej z Tarnowa do Węgier.

Z przyjęciem tej drogi do sieci dróg krajowych staje się mniej potrzebną projektowana jeszcze w r. 1865. przez Towarzystwo gospodarcze droga z Łysakowa na Czermin do Przecławia, a ztąd na Korzeniów do Dembicy i na Nagożyn do Czarnej, jako równoległa z powyższą.

Ze względów wreszcie, przytoczonych co do ważności drogi Nadwiślańskiej we wnioskach odnoszących się do powiatów Rocheńskiego, Brzeskiego i Dąbrowskiego, podnieść tu należy potrzebę przedłużenia drogi tej od Słupca na Otałęż, Łysaków, Gałuszowice lub Borowę do drogi krajowej Dembica - Nadbrzeziańskiej w Padwi.

Nadmienić jednak musimy, że budowa tej drogi zależną jest od udziału Państwa i że odpowiedni wniosek w tej mierze równocześnie się czyni.

c) Co do powiatu Tarnowskiego.

Głównym punktem handlowym nietylko powiatu, lecz oraz znacznej części kraju między Dunajcem i Wisłoką od Wisły aż po granicę Węgier jest niezaprzeczenie Tarnów.

Naturalny też prąd handlu i ruchu ogólnego całej tej okolicy, jakoteż powiatu samego, skierowany jest na Tarnów.

Jednakże tylko część powiatu od południa po linię kolei żelaznej, przecięta od zachodu na wschód tą koleją i gościńcem rządowym Wiedeńskim, a od południa drogą powiatową Tarnów-Tuchów-Gromnicką i Ryglicką, posiada dostateczne środki komunikacyjne. Pomienione drogi powiatowe są również i dla tego nadzwyczaj ważne, iż stanowią ciąg dalszy bieżących z południa od granicy Węgier gościńców, łącząc takowe z koleją żelazną pod Tarnowem.

Z tego powodu powinny drogi te być wcielone do sieci dróg krajowych.

Gdy atoli droga Tarnów-Tuchów-Gromnicka przypada w kierunku, w którym koncesyonowana kolej żelazna Preszowa do Tarnowa budowaną być ma, przeto by droga ta na ważności swej z pewnością stracić musiała, przeto uznanie drogi tej za krajową, zawisło od stanowczej decyzji co do kierunku pomienionej kolei żelaznej.

Z tych samych powodów pozostać także musi kwestya wykończenia drogi krajowej Tarnów-Sącz-Niedzieckiej z Zakluczyna do Tarnowa w zawieszeniu.

Atoli nadmienia się tu, iż którądykolwiek rzeczona kolej żelazna od południa ku Tarnowu wypadnie, w każdym razie nabierze droga powiatowa Tuchów-Ryglicka poprzecznie do tejsze kolei wpadająca tem większego znaczenia.

Bliższe ocenienie tej drogi, jako też połączyć się mającej z nią drogi z Jonin do Swoszowy, zawartem jest we wnioskach co do potrzeby dróg w powiecie Jasielskim i Pilznieńskim.

Co do północnej części powiatu po nad linią kolei żelaznej, ta dotychczas nie posiada prawie żadnych środków komunikacyjnych, — gdyż jako takie uważać nie można ani dróg gminnych z Tarnowa do Dąbrowej bieżących, ani też będącej dopiero w budowie drogi powiatowej z Tarnowa na Żabno do Czyżowa.

Ważność i konieczna potrzeba dróg tych, pierwszej do Szczucina, drugiej do Ujścia jezuickiego, udowodnione dostatecznie we wniosku odnoszącym się do powiatu Dąbrowskiego.

Z powodów tam przytoczonych i przez Wydział powiatowy Tarnowski jak najsłniej popartych, należy zatem obie powyższe drogi uznać za drogi krajowe.

Wniosek odnoszący się również do tego powiatu, a wyłuszczonej dokładniej przy poglądzie na powiat Mielecki względem budowy drogi z Tarnowa na Radomyśl do Mielca, a właściwie od drogi Tarnów-Dąbrowa-Szczucyńskiej z Lisiejgóry do Mielca zasługuje również na uwzględnienie, gdyż drodze tej wielkiej ważności odmówić nie można.

Z tego powodu odbywały się też kilkuletnie rozprawy władz rządowych w kwestyi oddania pierwszeństwa drodze powyższej, lub też drodze Dembica-Mieleckiej, i nie odmawiając równej ważności obu tym drogom, postanowiono tylko ze względów oszczędności budowę drogi Dembica-Mieleckiej.

Za ważnością i potrzebą tej drogi przemawiają zarówno Wydziały powiatowe Pilznieński i Mielecki.

Ze względu atoli na projektowaną w nowszym czasie kolej żelazną z Tarnowa w tym samym kierunku na Radomyśl, Mielec ku Nadbrzeziu zawisło stanowcze przyjęcie drogi tej do sieci dróg krajowych od postanowienia budowy rzeczonej kolei żelaznej.

L. W powiecie Pilznieńskim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego przyjęto do sieci dróg

XXI. Drogę z Pilzna do stacji kolei żelaznej w Czarnej i przedłużenie takowej na Jastrzębkę st. do Żurówki przy drodze proponowanej z Lisiejgóry na Radomyśl do Mielca około 2 mil i 5.000 sążni;

XXII. drogę z Bielowy od gościńca rządowego Dukła-Pilznieńskiego na Demborzyn, Jodłową, Ryglice do Tuchowa około 3 mil 2.000 sążni.

W propozycji tej mieści się oraz wniosek przyjęcia do sieci dróg krajowych drogi powiatowej Tuchów-Ryglickiej — oraz uznanej dopiero przez Radę powiatową, drogi z Pilzna do Czarnej.

Powiat Pilźnieński przecięty prawie w połowie od zachodu na wschód głównym gościńcem Wiedeńskim w skutek położenia swego przy kolei żelaznej i połączenia gościńcem Dukła-Pilźnieńskim z Węgrami, a Dembica-Nadbrzeziańską drogą krajową z Królestwem, obejmujący przytem kilka znaczniejszych miasteczek handlowych, jak Pilzno, Dembica, Jodłowa, Brzostek, Zassów odznacza się wielkim ruchem handlowym, a ze względu na istniejące tu fabryki spodium i kości nawozowych w Demborzynie i narzędzi rolniczych w Jodłowej — także i przemysłem.

Urodzajna płaszczyna w północnej połowie dostarcza również znaczną ilość produktów rolniczych, jak niemniej i trzody chlewnej dla handlu ogólnego.

Gdy zaś wszelki ruch handlowy koncentruje się głównie na stacyach kolejowych, przeto najważniejszymi są drogi ułatwiające połączenie ze stacyami kolejowymi.

Co się tyczy stacyi w Dembicy, przystęp do niej zapewniony jest dwoma gościńcami w trzech kierunkach, od północy drogą krajową Dembią, od wschodu zaś i południa gościńcem głównym Wiedeńskim.

Bardzo ważna zaś stacya po lewym boku Wisłoki w Czarnej, pozbawiona jest wszelkiego przystępu, ponimo, iż na czteromilowej przestrzeni między Tarnowem a Dembicą jedynym jest punktem, w którym się dowóz do kolei żelaznej koncentruje.

Z tego powodu proponowana przez Wydział powiatowy droga z Pilzna do Czarnej i stąd ku Radomyślowi jest stotnie bardzo ważną i ma jako przedłużenie gościńca Dukła-Pilźnieńskiego niezaprzeczone znaczenie drogi krajowej; zatem do sieci dróg krajowych wcieloną być powinna.

Również widoczną jest ważność drogi proponowanej z Bielowy na Demborzyn, Jodłowę do drogi powiatowej Tarnów-Tuchów-Ryglickiej w Kowalach, o której już we wniosku przy powiecie Tarnowskim nadmieniono.

Z wybudowaniem kolei żelaznej z Preszowa do Tarnowa, nabiera droga ta, ciągnąca się poprzecznie do tejże kolei od gościńca rządowego Dukła-Pilźnieńskiego środkiem czteromilowej przestrzeni, między gościńcem Wiedeńskim a Karpackim, oraz między Wisłoką a Białą wielkiego znaczenia, i z tego względu jako uzupełnienie drogi powiatowej Ryglickiej wraz z tą drogą za drogę krajową uznaną być powinna.

Proponowane drogi z Czarnej na Nagoszyn i Korzeniów do Przeclawia, tudzież z Korzeniowa do Dembicy, tracą w obec niewątpliwej ważności drogi z Czarnej do Radomyśla na znaczeniu i mają bardziej cechę dróg miejscowych dla komunikacji wewnętrznej powiatu, z którego to powodu raczej z funduszków powiatowych budowane być powinny, zwłaszcza, iż powiat ten prócz uznanej za powiatową a proponowanej do sieci dróg krajowych drogi z Pilzna do Czarnej, innej drogi powiatowej nie posiada.

E. W powiecie Gorlickim.

Wydział powiatowy proponuje uznaną przez Radę powiatową, lecz dotąd nie rozpoczętą drogę powiatową z Biecza na Binarowę, Raclawice, Rozenbark i Rzepienniki do Golanki.

Wydział krajowy zaś nie proponuje w powiecie tym żadnej drogi z następujących powodów:

Powiat Gorlicki jakkolwiek górzysty, a przeto nieurodzajny, ważnym jest jednak tak pod względem wewnętrznych stosunków handlowych i przemysłowych, jako też pod względem ruchu na zewnątrz.

W pierwszym względzie odznacza się powiat ten mnogimi i obfitymi źródłiskami nafty, dość znaczną uprawą lnu i wyrobem płócien, jako też wyrobem żelaza w hucie żelaznej w Uściu ruskiem.

W drugim względzie ważnym jest odbywający się tędy drogą krajową Gorlice-Konieczniańską ruch handlowy od Koszyc i Preszowa do kolei żelaznej w Tarnowie i dalej do Królestwa.

W obu powyższych względach zaopatrzone jest powiat Gorlicki dostatecznymi środkami komunikacyjnymi.

Od środkowego punktu Gorlic przecięty jest powiat ku południowi do granicy Węgierskiej drogą krajową Konięczyńską, połączoną z gościńcami węgierskimi od Preszowa na Bardiów wiodącymi; na wschód i zachód zaś, jako też w kierunku północno-zachodnim i północno-wschodnim trzema gościńcami rządowymi, stanowiącymi główne komunikacje krajowe, to jest: gościńcem Karpackim, oraz częścią Gdów-Gorlickiego i Gorlice Żmigrodzkiego traktu.

Z tych powodów, oraz z uwagi na niewielką, bo ledwo 12 mil kwadr. obejmującą rozległość, nie ma potrzeby nowych komunikacji w tym powiecie, i tylko w razie zbudowania kolei żelaznej z Preszowa na Grybów i Bobowę do Tarnowa, byłoby wykończenie drogi krajowej z Gorlic na Mszankę i sprostowanie gościńca rządowego Gdów-Gorlickiego do odpowiedniej stacji kolei żelaznej wskazanem.

Proponowana przez Wydział powiatowy nowa droga z Biecza na Rozembark i Rzezienniki do Golanki, a raczej do Gromnika nie ma w obec równoległego i zaledwie o milę odległego gościńca Gdów-Gorlickiego w tym samym kierunku wiodącego, wcale znaczenia drogi krajowej i byłaby bardziej tylko w interesie powiatu jako skrócenie i sprostowanie gościńca rządowego Gdów-Gorlickiego potrzebną.

Dla tego też nie może być ona kosztem funduszu krajowego budowaną, zwłaszcza iż inna mało od tego duktowi odległa, przez Wydział powiatowy Jasielski i Tarnowski proponowana droga od gościńca Karpackiego z Siepietnicy na Szerzyny, Swoszowę do drogi Ryglickiej nierównie jest ważniejszą i bardziej na uznanie za drogę krajową zasługuje.

M. W powiatach Tarnobrzegskim, Kolbuszowskim i Niskim wcielono w sieć

XXIII. drogę z Machowa od drogi krajowej Dembica-Nadbrzeziańskiej między Baranowem a Tarnobrzegiem na Chmielów, Dęby, Majdan, Kolbuszowę, Czarną do gościńca rządowego w pobliżu stacji kolei żelaznej w Sędziszowie około mil 7 i 2.000 sążni;

XXIV. drogę z Nadbrzezia wzdłuż Sanu na Rozwadów, Nisko, Jeżów, Sokółów do Rzeszowa około mil 12.

Propozycya powyższa zgodną jest z wnioskami Wydziałów powiatowych Tarnobrzegskiego i Niskiego, oraz w części z wnioskiem Wydziału powiatowego Kolbuszowskiego;—różni się zaś od tegoż ostatniego tem, iż Wydział krajowy proponuje drogę z Kolbuszowej na Czarną do Sędziszowa, a nie jak Wydział powiatowy, z Kolbuszowej na Głogów do Rzeszowa.

Wydział krajowy opiera się w propozycyi swej na następujących podstawach:

Powiat Tarnobrzegski położony na płaszczyźnie nadwiślańskiej i nadsańskiej stanowi część kraju przedewszystkiem i wyłącznie rolniczą, obfitującą w urodzajną ziemię, której jedynem bogactwem jest produkcya zboża. Prócz tego w znacznej części znajdują się tu lasy przeważnie sosnowe, dostarczające drzewo budulcowe.

Wszakże z powodu odległości powiatu tego od kolei żelaznej, a nadewszystko z powodu zupełnego braku komunikacji ogranicza się cały obdyt jego produktów na spławianiu Wisłą lub nieznacznym wywozie suchą granicą do Królestwa;—podczas gdy ułatwienie dowozu do kolei żelaznej przyczyniłoby się znakomicie do podniesienia handlu zbożem ku zachodowi.

Ułatwienie to byłoby nietylko bardzo pożądanem dla samego powiatu Tarnobrzegskiego, lecz zarazem wpłynęłoby nadzwyczaj korzystnie na ożywienie ruchu i handlu przewozowego z sąsiedniej ziemi Sandomirskiej i Lubelskiej ku kolei żelaznej i do Węgier, jako też na połączenie powiatów Kolbuszowskiego, Rzeszowskiego i Niskiego z Królestwem.

Atoli jedyna dotąd nieukończona droga krajowa wiodąca od Padwi zachodnim tylko krańcem po nad Wisłę na Baranów, Tarnobrzeg do Nadbrzezia nie może nawet potrzebom wewnętrznej komunikacji powiatu należycie zadość uczynić.

Reszta powiatu w rozległości przeszło 12 mil □ pozbawioną jest wszelkich środków komunikacyjnych, tak wewnątrz, jako też na zewnątrz.

W ogóle cała część kraju między Wisłoką i Sanem, między Wisłą a linią kolei żelaznej, obejmująca powiaty Tarnobrzegi, Kolbuszowski i w przeważnej części Mielecki i Niski około 70 mil kwadratowych nie ma — wyjąwszy wspomnianej drogi Dembicko-Nadbrzeziańskiej — żadnej innej bitej drogi.

Potrzebę komunikacji w tych okolicach uznał już rząd, i od r. 1856. odbywały się rozprawy konkurencyjne względem budowy dróg krajowych.

Mianowicie projektowano dwie drogi od Wisły i Sanu do linii kolei żelaznej, jedną z Baranowa na Mielec, Rzechów do Dembicy, a drugą z Nadbrzezia na Rozwadów, Nisko, Sokołów do Rzeszowa.

Jak długo wykonanie tych projektów polegało jedynie na udziale konkurencji, nie przyszła budowa żadnej z tych dróg do skutku.

Dopiero za inicjatywą Wydziału krajowego i przy pomocy wyznaczonej na ten cel subwencji z funduszu krajowego, przedsięwzięto budowę drogi później za krajową uznanej z Dembicy na Mielec, Baranów do Tarnobrzegu, a następnie do Nadbrzezia.

Budowa zaś drogi z Nadbrzezia na Rozwadów, Nisko, Sokołów do Rzeszowa, jako wówczas mniej nagląca, a bardziej kosztowna, musiała być na później odłożona.

Odtąd projektowano w odznaczonej powyżej części kraju kilka innych traktów w kierunku od Wisły do kolei żelaznej.

A mianowicie, proponowali wyznaczeni w r. 1868. dla wspólnej narady, delegaci powiatów Tarnobrzegi, Kolbuszowski, Niski i Rzeszowski, uznając konieczną potrzebę jednej drogi jako przedłużenia drogi powiatowej Rzeszów-Głogowskiej, dalszy ciąg tejże na Kolbuszowę, Majdan do Tarnobrzegu, a prócz tego drugą drogę z Rzeszowa na Sokołów, Nisko, Rozwadów do Nadbrzezia. Nie mogąc się jednak na żaden z obu tych kierunków jednomyślnie zgodzić, zgodzono się w drodze wzajemnego ustępstwa na kierunek pośredni z Głogowa na Raniżów, Bojany, Grębów do Nadbrzezia.

Atoli droga taka nie odpowiadała rzeczywistym interesom żadnego z pomienionych powiatów. Powstały więc reklamacje ze wszelkich stron przeciw t. kiemu wyborowi i ostatecznie obstają powiaty te z jednej strony za drogą z Rzeszowa na Sokołów, Nisko, Rozwadów do Nadbrzezia, a z drugiej strony za drogą z Głogowa na Kolbuszowę, Majdan do Tarnobrzegu.

Niezaprzeczoną wszakże ważność i pierwszeństwo pod względem handlu i przemysłu przyznać należy drodze z Rzeszowa z użyciem ile możności drogi powiatowej Głogowskiej w dalszym kierunku na Sokołów, Nisko, Rozwadów do Nadbrzezia.

P. szczególne właśnie co miasteczka i położone w tymże kierunku miejscowości Rudnik i Ulanów w powiecie Niskim, oraz Radomyśl w Tarnobrzegim prowadzą handel bardzo znaczny zbożem, skórami, bydłem, końmi i trzodą chlewną.

Cała ta okolica obfitująca w niespożyte lasy sosnowe dostarcza w wielkiej ilości drzewa materiałowe, smoły i terpentyny, któremi to artykułami pomienione miasteczka znaczny handel szczególnie z Królestwem prowadzą.

Pominąć przytem nie można, iż w kierunku drogi tej istnieją w Koziarni nad Sanem i w Chwałowicach przy ujściu Sanu do Wisły komory celne, a na przeciwnej stronie, komory Królestwa polskiego upoważnione wyłącznie do ekspedowania towarów, których inne komory w tej okolicy przepuszczać nie mogą.

Przytem rozchodzą się od Chwałowic w Królestwie polkiem dwa gościńce, jeden na Zawichost w Sandomierskie drugi od Łączka Zakłkowskiego w Lubelskie.

Traktem tym wreszcie kursuje poczta i przechodzi linia telegraficzna, a z powodu istniejącej już tedy zwykłej

drogi komunikacyjnej nie zajdzie potrzeba kosztownego wywłaszczenia gruntów — przyczem nie małej wagi są kamieniska i szutrowiska w Jeżowie, w Kamieniu, w Cholewianej górze i Jasionce.

Nakoniec znacznem ułatwieniem prac przygotowawczych co do tej drogi są już przez rząd, według wytkniętej trasy sporządzone w pewnej części, plany i w ogóle co do tej drogi zebrane materiały.

Z tych względów więc w powiecie Tarnobrzęskim przedewszystkiem uznać należy za drogę krajową zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego drogę z Nadbrzezia na Zbydniów, Turbią, Charzewice, Rozwadów, a dalej w powiecie Niskim na Nisko, Jeżów, w powiecie Rzeszowskim na Sokołów do Głogowa lub Stobiernę do Rzeszowa.

Drugą z kolei również dla całej powyższej okolicy bardzo ważną i znaczenie drogi krajowej mającą, komunikacją, jest pożądana głównie przez powiat Kolbuszowski droga od Machowa na Tarnowską Wolę i Majdan do Kolbuszowej a z tą do kolei. Proponowany jednak dalszy ciąg tej drogi na Głogów do Rzeszowa za nadto zbacza od prostopadłego do kolei kierunku i byłby już dla tego mniej odpowiednim.

Nierównie prostszym i naturalniejszym jest kierunek bardziej ku zachodowi zbliżony od Kolbuszowej na Czarną wprost do stacji kolei żelaznej w Sędziszowie.

Droga ta wiodąca środkiem rozległego obszaru między Wisłoką a Sanem w równym oddaleniu od dróg Dembica-Nadbrzeziańskiej i Rzeszów-Nadbrzeziańskiej byłaby uzupełnieniem traktu poprzecznego od granicy Węgierskiej na Duklę, Krosno, Frysztak i Sędziszów, dalej aż do granicy Królestwa pod Sandomierzem.

Na drodze tej wyrabia się już dzisiaj pomimo jej nieodpowiednego stanu znaczniejszy ruch i odbywa się także kurs pocztowy, z którego to względu Dyrekcya poczt w piśmie z 12. Stycznia 1870. l. 18 245 ważność tej drogi podniosła.

Z wybudowaniem zaś traktu aż do Machowa zwróci się niezawodnie tędy na Tarnobrzeg ku północy cały ruch z południowego traktu Frysztackiego.

Z tych więc względów należy drogę tę do sieci dróg krajowych wcielić; połączenie zaś Kolbuszowej z Rzeszowem pozostawić usiłowaniu powiatu.

Żądane przez Wydział powiatowy przedłużenie drogi krajowej z Nadbrzezia, o dwie mile dalej do Chwałowic, nie może być zalecone ze względu, iż Chwałowice same przez się nie są o tyle ważnym punktem, by umyślnie jego połączenie z koleją żelazną uważać można za konieczne, cała bowiem waga ruchu i bandlu z Królestwem ciąży głównie ku okolicom po lewej stronie Wisły, który to cel osiąga się przez związek ze Sandomierzem, z kąd główne trakty w głąb Królestwa prowadzą.

Przedłużeniu takiemu drogi krajowej do Chwałowic stawia nadto nadzwyczajne przeszkody konieczność przejścia Sanu z Nadbrzezia przy samym ujściu do Wisły. Koszta z tem połączone nie zrównoważyłyby bynajmniej korzyściom z połączenia takiego wypływającym, tem mniej, że w tem miejscu narażoną by była droga na częste i znaczne uszkodzenia od Wisły i od Sanu, wymagałaby zatem nadzwyczajnych budowli wodnych.

N. W powiecie Ropczyckim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego i Izby handlowej proponujemy

XXV. Drogę od stacji kolei żelaznej w Czekażu na Ropczyce, Wielopole do drogi powiatowej Frysztackiej w Wiśniowej około 4 mil.

Wydział powiatowy proponuje także przedłużenie drogi tej z Czekażu do Dąbia dla połączenia z drogą Dembicką.

Wydział krajowy nie uwzględni tej propozycji i przyjmuje natomiast jako ważniejszą drogę z Sędziszowa na Czarną do Kolbuszowej, o której już była mowa w poglądzie na komunikacje powiatu Tarnobrzęskiego i Kolbuszowskiego.

Propozycję sąż usadnia Wydział krajowy, jak następuje:

Powiat Ropczycki po prawej stronie Wisłoki w równych warunkach jak powiat Pilznieński po jej lewej stronie odznacza się tą samą obfitością płodów rolniczych, produkcją drzewa materiałowego i trzody chlewnej, tudzież ruchem handlowym, tak od granicy węgierskiej do kolei żelaznej i do Królestwa polskiego, jakoteż odwrotnie skierowanym.

Atoli pominąwszy kolej żelazną przecinającą wraz z równoległym gościńcem Wiedeńskim powiat ten prawie środkiem od zachodu na wschód, oraz małą część drogi krajowej Dembińskiej obok samej granicy zachodniej przechodzącą, brak zresztą w powiecie tym środków komunikacyjnych; mianowicie brak przystępu do stacyi kolei w Ropczycach na Czekaju i w Sędziszowie, co utrudnia niezmiernie należyty rozwój handlowy.

Brak ten uzupełnia uznana za powiatową i częściowo już w budowie zostająca droga od stacyi na Czekaju w Ropczycach na Wielopole do drogi powiatowej Frysztańskiej w Wiśniowej.

Przeclnając południową połowę powiatu samym środkiem, jest ona prócz tego uzupełnieniem traktu, wiodącego od granicy węgierskiej na Duklę, Krosno, Fryszak do kolei żelaznej w Ropczycach a dalej gościńcem rządowym Wiedeńskim na zachód do Dębicy, na wschód do Sędziszowa.

W uwzględnieniu istotnej ważności tej drogi przyzwolono też ustawą krajową z 25. Listopada 1870. (Dz. ust. część XXVIII N. 90) Radzie powiatowej na pobór myta drogowego w pierwszych 2. milach od Ropczyce do Wielopola; nie podlega więc żadnej wątpliwości, iż droga ta winna wejść w sieć dróg krajowych.

Proponowane przez Wydział powiatowy przedłużenie drogi z Czekaju do Dąbia przy drodze krajowej Dębica-Nadbrzezińskiej, jakkolwiek bardzo pożądane, jest jednak więcej czysto-miejscowym interesem powiatu, gdyż połączenie drogi Ropczyce - Wielopolskiej, a pośrednio i Frysztańskiej z Dębicką ułatwionem już jest za pośrednictwem gościńca rządowego z Ropczyce do Dębicy. ~

Nierównie ważniejszym i wszelkie warunki znaczenia krajowego mającym jest przedłużenie drogi z Sędziszowa na Czarną do Kolbuszowej, którą to drogę już dziś jako drogę gminną z subwencji funduszu krajowego i powiatowego ile możności się utrzymuje, lecz z powodu niezamożności przyległych gmin do stanu dobrego doprowadzić trudno.

Korzyści przedłużenia tej drogi wykazujemy we wniosku tyczącym się powiatów Tarnobrzęskiego i Kolbuszowskiego.

O. W powiatach Rzeszowskim i Jasielskim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego wchodzi w sieć dróg krajowych

XXVI. Droga z Rzeszowa na Tyczyn, Kielnarową, Hyżne, Szklary do gościńca Wiedeńskiego pod Dynowem przeszło 4 mile;

XXVII. droga z Rzeszowa na Czudec, Strzyżów, Fryszak i ztąd jednym ramieniem na Łączki do Turaszówki przy gościńcu Karpackim, drugim z Fryszaku na Lublę do Warzyc przy tymże gościńcu, razem około mil 9 i 3.000 sążni

XXVIII. droga ze Siepietnicy od gościńca Karpackiego na Święcany, Szerzyny i Swoszowę do Jonin przy drodze powiatowej Ryglickiej, około mil 2 i 100 sążni.

Z wnioskami temi łączy się oraz uznanie dróg powiatowych Boguchwałskiej, Strzyżowskiej, Frysztańskiej i Warzyc-Lubelskiej oraz część drogi Rzeszów - Tyczyńskiej za drogi krajowe.

W przyjęciu dróg tych, miał Wydział krajowy następujące stosunki na uwadze:

a) Co do powiatu Rzeszowskiego:

Czem Tarnów dla części kraju między Dunajcem i Wisłoką, tem jest Rzeszów dla nierównie znaczniejszej części między Wisłoką a Sanem, oraz Wisłą i Węgrami, to jest główną targowicą tak dla handlu krajowego szczególnie zbożem, bydłem i innymi produktami, jakoteż dla handlu wywozowego co do towarów i artykułów przeznaczonych do transportu koleją żelazną. Przy tem odznacza się Rzeszów sam fabryką machin i spodium, tudzież browarem, a powiat młynem parowym w Tyczynie i wapiarniami w Czudecu, Wygodzie i Zgłobieniu.

Tej ważności Rzeszowa jako głównego punktu handlowego odpowiadają w prawdzie po części istniejące tu oprócz kolei żelaznej i równoległego gościńca Wiedeńskiego, drogi powiatowe Głogowska, Rzeszów - Strzyżowska i Błażowska skierowane ku Rzeszowowi od północy i od południa. Drogi te wszakże wymagają pod wielu względami uzupełnienia.

Mianowicie uwydatnić należy, iż dotąd Rzeszów ograniczony jest głównie w swych komunikacjach na południową część kraju, z północną częścią kraju zaś od kolei żelaznej ku Wisłę, a zatem i z Królestwem polskim nie łączy go prawie żadna, potrzebom odpowiednia droga.

Droga powiatowa Rzeszów - Głogowska wiodąca na północ, kończy się już po dwóch milach u granicy powiatu Kolbuszowskiego i może wtedy dopiero nabyć znaczenia, jeżeli odległe okolice Nadwiślańskie połączy z Rzeszowem, a tem samem z koleją żelazną, oraz z traktami na południe wiodącymi.

Połączenie takie umożliwionem będzie wybudowaniem drogi na Sokołów, Nisko, Rozwadów do Nadbrzezia, tudzież przedłużeniem drogi z Głogowa na Kolbuszowę do Tarnobrzegu.

Ważność i konieczność drogi z Rzeszowa na Sokołów do Nadbrzezia wykazaną została dostatecznie we wniosku dotyczącym się sieci dróg w powiecie Tarnobrzegskim.

Przedłużenie zaś drogi powiatowej z Głogowa do Kolbuszowej należy już ze względu na proponowaną w tymże powiecie budowę innej drogi krajowej od Majdanu na Kolbuszowę, Czarną do Sędziszowa pozostawić wspólnym usiłowaniom powiatów Kolbuszowskiego i Rzeszowskiego, ileż powiat Kolbuszowski w razie przejścia drogi z Majdanu na Kolbuszowę i Czarną w poczet dróg krajowych fundusze powiatowe tem skuteczniej na budowę drogi z Kolbuszowej do Głogowa użyć może, powiat zaś Rzeszowski nadwyżką dochodów z myt tejże drogi do dalszego wykończenia jej przyczynić się powinien, zwłaszcza iż i ten powiat w razie przyjęcia propozycji wcielenia jego dróg powiatowych do sieci dróg krajowych od ciężaru utrzymywania tych dróg uwolnionym będzie.

Propozycje nadmienione odnoszą się tak do przyjętej we wniosku Wydziału powiatowego drogi z Rzeszowa na Tyczyn, Borek stary, Hyżne i Szklary do drogi krajowej Sanok-Rzeszowskiej, jakoteż do drogi Rzeszowsko - Strzyżowskiej.

Droga z Rzeszowa na Tyczyn do Szklar łączyłaby nie tylko drogę krajową Sanok - Dynowską, ale za jej pośrednictwem równic i kolej żelazną Łupkowską z koleją żelazną Karola Ludwika w Rzeszowie i stanowiłaby w połączeniu z drogą krajową Rzeszów - Sokołów - Nadbrzezie uzupełnienie głównego traktu krajowego od Wisły w Nadbrzeziu aż do granicy węgierskiej w kierunku na Sanok - Łupków.

Zauważać tu wypada, że droga Rzeszów-Tyczyn-Ujazdowska, jakkolwiek wykończona aż do gościńca rządowego Barwinek-Przemyskiego w Ujazdach z powodu zbyt przykrych gór w tej części drogi mało jest uczęszczaną, i że główny ruch handlowy odbywa się drogą komunikacyjną na Hyżne i Szklary do drogi krajowej Sanok - Dynowskiej. Ten kierunek był też pierwotnie przy budowie rzeczonej drogi krajowej przez Rząd przyjęty, lecz gdy droga powiatowa na Błażową wcześniej wykończoną została, odstąpił Rząd od pierwotnego zamiaru doprowadzenia drogi krajowej do Tyczyna.

Co do drogi Rzeszów-Strzyżowskiej, jest ona również ważną jako połączenie drogi Nadbrzeziańskiej od Rzeszowa w południowo-zachodnim kierunku czy to na Frysztak-Jasło, lub na Frysztak - Krosno z Węgrami, i tędy odbywają się też dzisiaj znaczne transporty wina, owoców suszonych i nafty, tudzież innych artykułów z Węgier.

Z tych więc względów wcielono obie powyższe drogi do sieci dróg krajowych.

b. Co do powiatu Jasielskiego:

Powiat ten dwoma gościńcami rządowymi Karpackim i Dukla - Pilźnieńskim na wzdłuż i wszcz samym środkiem przecięty, względnie do swych jakkolwiek ożywionych stosunków handlowych i ruchu przemysłowego, zaopatrzone jest dość odpowiednio w środki komunikacyjne.

Z pomienionych gościńców sięga pierwszy w kierunku północnym do kolei żelaznej, a w południowym do granicy węgierskiej, drugi wiąże się na wschód i zachód z licznymi gościńcami krajowymi, oba zaś łączą najważniejsze miejscowości w powiecie, mianowicie handlowe miasteczka Jasło, Kołaczyce, Osiek i inne; — wpływają one przeto bardzo korzystnie tak na wewnętrzny jak na zewnętrzny ruch powiatu.

Do tem większego ułatwienia komunikacji w części południowej powiatu przyczynia się także gościniec rządowy

Gorlicko-Żmigrodzki, a w części wschodniej droga powiatowa Fryszak-Strzyżowska, po której się ruch jeszcze bardziej wzmóże z wykończeniem drogi powiatowej Warzycko-Lublańskiej.

Tylko część północno-zachodnia powiatu w czteromilowej rozległości swej od Wisłoki do Białej pozbawioną jest komunikacji, której potrzeba, mianowicie w kierunku ku Tarnowowi, głównej targowicy tych okolic żywo czuć się daje.

Ztąd też pochodzi, że ważność drogi z Siepietnicy na Święcany, Szerzyny, Swoszową do Jonin podniosły zgodnie tak Tarnowska jak Jasielska Rada powiatowa uznając drogę tę za powiatową. Dalszym jej ważności dowodem są odbywające się tędy liczne transporty między Tarnowem i Węgrami, przechody wojska do Węgier i kursa pocztowe.

Niemniej pożądaną jest droga ta dla powiatu Gorlickiego.

Z tych więc powodów wnioski Wydziałów powiatowych Jasielskiego i Tarnowskiego względem uznania drogi tej za krajową zasługuje ze wszelkich miar na uwzględnienie.

Uznanie części drogi Fryszak-Strzyżowskiej w powiecie Jasielskim za krajową, spowodowanem jest nie tylko potrzebą przedłużenia drogi tej w powiecie Ropczyckim od Wiśniowej na Wielopole do kolei żelaznej w Ropczycach, lecz zarazem ważnością dalszego ciągu tej drogi od Wiśniowej powiatem Ropczyckim i Rzeszowskim do kolei żelaznej w Rzeszowie.

Gdy jeden i drugi z powyższych kierunków w odnośnych poglądach na komunikacje powiatu Ropczyckiego i Rzeszowskiego jako nadzwyczaj ważny jest wykazany i obie drogi do sieci dróg krajowych są wcielone, rozumie się samo przez się, iż część drogi Fryszakowskiej w powiecie Jasielskim położona jako uzupełnienie obu rzeczonych kierunków do sieci dróg krajowych wcielona być musi.

Z tą częścią drogi Fryszakowskiej wchodzi także i droga powiatowa Warzyce-Lubla-Fryszakowska w sieć dróg krajowych jako naturalne dopełnienie, a zarazem sprostowanie tak drogi Ropczyckiej, jako też Rzeszów-Strzyżowskiej w kierunku na Jasło.

P. W powiecie Krośnieńskim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego wzięto do sieci

XXIX. drogę ze Żmigrodu do Grabia przy granicy Węgierskiej około 3 mil 3.000 sążni, co jest zarazem propozycją uznania za krajową drogi powiatowej Żmigród-Grabskiej.

Powiat Krośnieński przy szerokości wynoszącej w przecięciu dwie mile, a długości 6milowej, przecięty jest w ustępach prawie regularnych co dwie mile od północnego zachodu ku południowemu wschodowi, gościńcami rządowymi Karpackim i Dukla-Pilźnieńskim; w całej zaś długości swej po wschodniej stronie gościńcem rządowym Barwinek-Przemyskim, po zachodnio-południowej stronie drogą powiatową Żmigród-Grabską, po północnej nareszcie drogą powiatową Fryszakowską. Jest on więc zaopatrzony niemal w systematyczną sieć dróg, która pod względem handlu i ruchu ogólnego zupełnie wystarcza.

Tylko w interesie czysto miejscowym powiatu i ze względu na obfite kopalnie ropy w Bóbrce okazuje się potrzeba połączenia Krosna ze Żmigrodem. Gdy jednak brak drogi tej w obec wyżej poszczególnionych gościńców rządowych na ogólny ruch handlowy żadnego nie wywiera wpływu, przeto nie proponuje Wydział krajowy drogi tej do sieci, zwłaszcza gdy droga pomieniona począwszy od Kombornii na Korczynę do Krosna i ztąd w kierunku na Zręcin, Kobylany, Sulistrową i Toki przy gościńcu rządowym przez Radę powiatową uznaną już została za drogę powiatową, a przeto z czasem z funduszy powiatowych wybudowaną być może. Ułatwi się zaś powiatowi i umożliwi urządzenie tej drogi odjęciem mu ciężaru utrzymywania drogi powiatowej Żmigród-Grabskiej, wcieleniem tejże do sieci dróg krajowych, do których rzędu takowa niezaprzeczenie należy.

Droga ta będąc uzupełnieniem nadzwyczaj ważnego traktu krajowego wiodącego do granicy Królestwa polskiego z Nadbrzezia na Mielec, Dembice, Pilzno, Brzostek, Jasło i Żmigród, lub z Dembicy drogą Ropczycką na Wielopole, Fryszak, Jasło, niemniej proponowanej drogi od Tarnohrzegu na Majdan, Kolbuszową, Sędziszów, Ropczyce i dalej do

granicy węgierskiej koło Grabu, gdzie się z dwoma gościńcami węgierskimi schodzi, jest pod względem ruchu i handlu krajowego tak ważną, iż ze wszech miar na uznanie za drogę krajową zasługuje.

Co się zaś tyczy alternatywy postawionej przez Wydział powiatowy na wypadek nieuznania powyższej drogi, przebudowania tejże w kierunku od Iwli do Grabu, a raczej zaniechania drogi Żmigród - Grabskiej a zbudowania nowej drogi Iwlo - Grabskiej, zmiana taka zwichnęłaby znacznie terazniejszy prosty kierunek drogi od Żmigrodu do granicy, byłaby bez celu i wymagałaby ogromnych kosztów, podczas kiedy istniejąca droga odpowiedniejszy ma kierunek i może stosunkowo małym kosztem do stanu należytego być przyprawiona.

W końcu zauważać należy, iż ze względu na ważność drogi powiatowej Frysztacko - Strzyżowskiej wykazanej we wnioskach dotyczących się powiatów Jasielskiego, Ropczyckiego i Rzeszowskiego, konsekwentnie także i część drogi tej w powiecie Krośnieńskim za drogę krajową uznaną być musi.

R. W powiatach Brzozowskim, Sanockim, Liskim i Turczańskim proponujemy

XXX. Drogę od Strzyżowa w powiecie Rzeszowskim wzdłuż rzeczki Brzezówki nad Lutcą do Domaradza i dalej na Blizne, Brzozów do Grabownicy około 4 mil i 1.500 sążni ;

XXXI. drogę z Krzemiennej doliną Sanu na Witryłów, Hłómczą, Mrzygłód, Siemuszówę, Tyrawę wołoską, Paszową i Wankową do kolei żelaznej i gościńca Karpackiego w Olszaniecy około mil 4 i 1.000 sążni ;

XXXII. drogę do kolei w Ustrzykach dolnych na Hoszów, Rabbe, Czarną do Lutowisk i stąd na Chaszczew, Łomną, Wołczę do Turki, a dalej od gościńca rządowego w Boryni na Wysocko niżne i wyżne, Moebnate, Smorze, do Tuchołki przy gościńcu rządowym Stryjskim razem przeszło 12 mil.

Propozycye te obejmują zarazem uznanie projektu wcielenia dróg dotąd powiatowych Grabownica - Domaradzkiej i Lutowiskiej do sieci dróg krajowych.

Z wnioskami Wydziałów powiatowych zaś zgadzają się powyższe propozycye o tyle, iż pierwsza z nich zawiera wniosek Wydziału powiatowego wcielenia drogi powiatowej Grabownickiej; w drugiej zaś przyjęto wedle wniosku Wydziału powiatowego drogę od Mrzygłodu na Tyrawę wołoską do Olszaniecy.

Propozycyi zaś Wydziałów powiatowych Brzozowskiego i Sanockiego co do drugiej części drogi od Mrzygłodu na Końskie do Dydni, nie uwzględnia Wydział krajowy przyjmując wedle wniosku lży handlowej drogę tę na Witryłów do Krzemiennej.

Wreszcie wnioski Wydziałów powiatowych Liskiego i Turczańskiego co do drogi z Ustrzyk do Tuchołki przyjęte w zupełności.

Oprócz tego proponuje Wydział powiatowy Sanocki we wniosku swym drogę ze Szczawnego do dworca kolei Łupkowskiej na Płoną, Bukowsko, Nowotaniec, Sieniawę do Rymanowa, dalej drogę z Mrzygłodu na Dębnę, Raczkową, Falejówkę do Jurowiec nareszcie drogę z Rymanowa na Deszno, Szklary, Jasłiska do granicy Węgier.

Wydział powiatowy Liski proponuje uznanie drogi powiatowej Baligrodzkiej, a prócz tego zbudowanie nowej drogi poprzecznej, od wschodu na zachód do kolei Łupkowskiej, ile możności do dworca w Szczawnem wiodącej.

Wydział powiatowy Turczański wreszcie proponuje drogę z Turki na Jaworę, Issaje do Podhuża w powiecie Drohobyckim.

Wydział krajowy opiera propozycye swe na następujących poglądach :

a. co do powiatu Brzozowskiego.

Powiat ten przeważnie górzysty odznacza się głównie dostatkami drzewa hudulcowego, oraz chowem bydła, na które się znaczne targi szczególnie w Dynowie odbywają.

Z tego względu, niemniej ze względu na przeważne zajmowanie się mieszkańców rękodzielnictwem, mianowicie

tkactwem i garncearstwem, oraz z uwagi na położenie tego powiatu między koleją żelazną Karola Ludwika w Rzeszowskiem z jednej, a koleją Łupkowską w Sanockiem z drugiej strony, ważnym jest powiat ten tak dla wewnętrznego jako też i zewnętrznego ruchu handlowego.

Istniejące komunikacje jako to: gościniec rządowy Barwinek - Przemyski i droga krajowa Sanok - Rzeszowska ciągną się bardziej krańcem do koła powiatu, w środku zaś jego okazuje się zupełny brak gościńca bitego.

Jedynym takim gościńcem byłaby jeszcze droga powiatowa Grabownica-Domaradzka; lecz droga ta oddana w r. 1868. w złym stanie pod zarząd Wydziału powiatowego, została dla braku odpowiednich funduszków jeszcze bardziej zaniedbaną, tak że nawet Rada powiatowa jej zaniechanie i wliczenie do rzędu dróg gminnych uchwaliła. Uchwałę tę wstrzymał jednakże Wydział krajowy z następujących powodów:

Pomieniona droga jest przede wszystkim dla powiatu bardzo ważną komunikacją; przechodząc bowiem środkiem powiatu, łączy ona drogę krajową Sanocko - Rzeszowską z gościńcem rządowym Barwinek - Przemyskim i ważniejsze miejscowości jak Brzozów, Grabownicę i Domaradz; w połączeniu zaś z drogą powiatową Domaradzko - Strzyżowską stanowi ona uzupełnienie głównych traktów, mianowicie: istniejącego już w przeważnej części od Nadbrzezia na Mielec, Dembięc gościńca i dróg projektowanych z Nadbrzezia na Kolbuszowę, Sędziszów, Ropeczyce lub na Nisko, Sokółów, Rzeszów i Strzyżów. Nareszcie tworzy droga ta przecznicę od kolei Karola Ludwika do kolei Łupkowskiej.

Uznaniem drogi tej za krajową, umożliwi się powiatowi utrzymanie kosztem jego bardzo ważnej dla ruchu wewnętrznego drogi komunikacyjnej z Nozdrzca do drogi krajowej Sanok Rzeszowskiej na Izdebki, Brzozów, Jasienów Trześniów i Haczów wiodącej do Krosna, co też Wydział powiatowy według swego sprawozdania uczynić zamierza.

Również ważną jest proponowana przez Izbę handlową droga z Krzemiennej na Witryłów, Mrzygłód do Tyrawy wołoskiej.

Wydziały powiatowe Brzozowski i Sanocki uznają wprawdzie jej ważność, proponują atoli nadanie jej odmiennego kierunku to jest od Dydni na Krzywe, Końskie do Mrzygłodu. Wszakże wskazany przez Izbę handlową kierunek nierównie jest odpowiedniejszy ze względu na istniejące tu fabryki i rafinerie nafty w Witryłowie, na gorzelnie w Temeszowie, browar w Łodzinie i luty szkła w pobliskim Uluczu za Sanem.

Droga ta łączy prócz tego drogę krajową Sanok - Rzeszowską z drogą krajową Sanok - Przemyską, jako przecznica w najkrótszej linii, a pośrednio także obie wyżej wspomniane koleje i tworzy uzupełnienie krajowych traktów poprzecznych od Nadbrzezia na Nisko, Rzeszów, Tyczyn, Dynów i od Sieniawy na Przeworsk, Kańczugę, Dynów, Sanok, tudzież z Ropeczyce na Strzyżów, Brzozów do kolei Łupkowskiej.

Z tych więc powodów droga ta powinna być uznana za drogę krajową.

b) co do powiatu Sanockiego:

Powiat ten jakkolwiek ubogi w ziemiopłody, ważnym jest jednak z powodu znacznych lasów, tudzież obfitych źródeł nafty i pokładów wosku ziemnego.

Mianowicie znajdują się takowe począwszy od Rymanowa, (gdzie jest destylarnia oleju skalnego) w miejscowościach Głębokie, Zarszyn, Długie, Nowosielce, Piszczowce, Czerteż, Strachocin, Płowce, Prusiek, Horochów, Zahutyn i innych.

Prócz tego odznacza się powiat ten chowem bydła, na które wielkie jarmarki odbywają się w Rymanowie — w Olchowcach nareszcie istnieje zakład ogierów skarbowych.

Nadmienić tu także należy o znaczniejszych garbarniach skór w Sanoku, Olchowcu, Bukowsku — o foluszach sukna halinowego w Rymanowie, Rzepedziu, Tarnawie i o hucie szklanej w Jaworniku ruskim.

Ze względu więc na przemysłowy rozwój powiatu okazuje się niezbędną potrzebą środków komunikacyjnych ułatwiających mieszkańcom powiatu związek z koleją żelazną węgierską, powiat ten przecinającą.

Istniejące w powiecie komunikacje, jako gościniec Karpacki, części dróg krajowych Sanok - Rzeszowskiej i Sanok - Przemyskiej i droga powiatowa Tarnowska zapewniają tylko północny i wschodni kraniec powiatu, podczas gdy reszta terytorium powiatu o 10 mil □ nie ma żadnych dogodnych dróg.

Jako najodpowiedniejszą okazałaby się droga z Rymanowa na Sieniawę, Nowotaniec, Bukowsko do Szczawnego

Gdy wszakże droga ta nie będąc ogólnie krajowej doniosłości, raczej dla samego powiatu jest potrzebną, a bardziej jeszcze Rząd ze względów strategicznych jej budowy domaga się, przeto słusznym jest, ażeby takowa kosztem Skarbu Państwa była budowaną.

Dla tego zamieszcza się ją w rzędzie tych dróg, których budowa winna być z funduszków Państwa subwencyonowaną.

Proponowanej przez Wydział powiatowy i przez Izbę handlową drodze z Tyrawy wołoskiej na Mrzygłód, ważności odmówić nie można i ważność ta uzasadnioną została dostatecznie w poglądzie na środki komunikacyjne powiatu Brzozowskiego.

Dla ostatecznego zaś uzupełnienia tego duktu, mianowicie połączenia go z koleją Łupkowską, niezbędnym jest dalszy ciąg tej drogi albo z Załuża prawym brzegiem Sanu na Manasterzec do dworca kolei obok Liska albo z Tyrawy wołoskiej na Rakową, Paszową, Wańkową do stacji kolei w Olszanicach.

Inaczej ani droga Sanok - Rzeszowska, ani Sanok - Przemyska nie byłyby bezpośrednio z koleją Łupkowską na południowej stronie połączone.

Okoliczność tę podniósł też zastępca Wydziału krajowego przy reambulacji trasy kolei Łupkowskiej, a także Rząd uznał już dawniej potrzebę drogi tej dla połączenia gościnca rządowego w Lisku z drogą krajową Sanok - Przemyską i projektował budowę drogi z Załuża do Huzela. Sporządzono też odnośny kosztorys, lecz do wykonania budowy nie przyszło.

Z uwagi jednak, iż już droga krajowa Sanok - Przemyska z powodu nadzwyczajnej góry w Słonnem zbyt jest uciążliwą dla transportów, i góra ta stanowiłaby przeszkodę komunikacji z koleją w kierunku na Załuż, budowa zaś drogi z Tyrawy wołoskiej doliną Tyrawki do Olszanic równiną żadnych trudności nie przedstawia, należy ostatni ten kierunek przyjęć i z powodów wyżej przytoczonych, drogę z Dydni lub Krzemiennej na Mrzygłód, Tyrawę wołoską do Olszanic za drogę krajową uznać.

Co do dalszych przez Wydział powiatowy projektowanych dróg z Mrzygłodu do Jurowiec i z Rymanowa na Deszną do Jaślisk lub do granicy węgierskiej, tym wcale znaczenia dróg krajowych przyznać nie można. Pierwsza bowiem zaspokoiłaby tylko czysto-miejscową potrzebę połączenia Mrzygłodu z Sanokiem; druga zaś nie może mieć znaczenia drogi krajowej w obec równoległe bieżącego w pobliżu gościnca rządowego Barwinek - Przemyskiego.

Zresztą nadmienić tu wypada, iż także droga powiatowa Tarnawska z wybudowaniem kolei Łupkowskiej straci na dzisiejszem swem znaczeniu i że z tego powodu Rada powiatowa uchwaliła zaniechanie tej drogi, na co się także Wydział krajowy zgodził.

c. Co do powiatu Liskiego:

Powiat Liski równie jak Sanocki bogaty w lasy i obfite źródła ropy, mianowicie w Wańkowej, Ropience w Stebniku i Stuposianach, oraz posiadający kilka fabryk, jak huta żelazna w Cisny, garbarnie skór w Baligrodzie, Lutowskich i Krościenku, ma wszelkie warunki pomyślnego rozwoju pod względem handlu i przemysłu, który z wybudowaniem kolei Łupkowskiej tem większe przybierze rozmiary.

Istniejące dotąd w powiecie główne trakty, które przed budową kolei miały znaczenie gościnców krajowych, tracą z wybudowaniem takiej na pierwotnej ważności swej.

W szczególności wchodzi gościniec rządowy Biada - Stryj - Śniatyn w części od Zagórza aż po Chyrów do rzędu dróg czysto miejscowych i staje się raczej dojazdem do dworców kolei.

Droga powiatowa Baligrodzka, która przedtem bardziej miała charakter drogi krajowej jako uzupełnienie po-priecznych gościńców z północy ku granicy węgierskiej bieżących, staje się dziś drogą wyłącznie dla samego powiatu potrzebną, ułatwiającą okolicom, przez które przechodzi, przystęp do kolei.

Nawet pożądana przez Wydział powiatowy nowa droga od wschodu na zachód ku kolei do Szczawnego, leży wyłącznie w interesie powiatu, gdyż dalsze okolice i powiaty na południe od kolei Łupkowskiej położone, bliższy do niej przystęp mają w kierunku północnym.

Z tych powodów zatem ani droga Baligrodzka, ani też nowa przez Wydział powiatowy bliżej nie oznaczona od wschodu na zachód do Szczawnego wiodąca droga, nie mogą być uznane za drogi krajowe, lecz jako bardzo ważne drogi powiatowe. W tej kategorii jednak zasługują one na szczególne poparcie, a gdy c. k. Rząd ważność tych dróg ze względów strategicznych sam uznał i należytego utrzymania tychże od powiatu wymaga, przeto słusznem by było, ażeby do wykończenia i utrzymywania w stanie dobrym, osobliwie drogi Baligrodzkiej, skarb Państwa się przy-czyniał.

Tylko droga powiatowa Lutowiska w powiecie Liskim nabiera z wybudowaniem kolei Łupkowskiej tem większego znaczenia, nietylko dla powiatu Liskiego jako przecznica do kolei, lecz także dla powiatu Turczańskiego w połączeniu z drogą od Lutowisk do Turki, a złączy na Borynię, Smorze do gościńca rządowego hudować się mającej kolei że-laznej Lwowsko-Munkackiej; łączyłaby ona bowiem dwie koleje i ułatwiałaby znacznej części kraju komunikację z Węgrami w kierunku południowo-wschodnim.

d) Co do powiatu Turczańskiego :

Powiat Turka jak w ogóle powiaty w górach położone prócz niewyczerpanych lasów, obfitych w drzewo ma-teryjalowe i budowlane, nie odznacza się zresztą ani handlem ani przemysłem. Ważnym jest on jednak w skutek położenia swego przy granicy węgierskiej z odbywającego się tędy wielkiego ruchu tak z Galicyi do Węgier, jakoteż odwrotnie, a to nietylko głównym gościńcem Sanok-Turka-Smolnickim na Sambor i Chyrów, lecz także w kierunku zachodnio-północnym na Sanok, tudzież wschodnio-południowym na Smorze i gościńcem węgierskim Klimiec-Stryjskim.

Jak to już w poglądzie na powiat Liski wykazano, i jak to nietylko powiat Turczański, ale zarazem powia Stryjski i Izba handlowa, oraz administracja zakładu hr. Skarbka szczególnie podnosi, jest droga poczynająca się od kolci żelaznej Łupkowskiej w Ustrzykach do Lutowisk w powiecie Liskim, a w powiecie Turczańskim od Lutowisk na Chaszczów, Łomnę, Żukotyń, Wołęzą do gościńca rządowego w Turce — w dalszym zaś ciągu od gościńca rzą-dowego w Boryni na Wysocko niżne, Komarniki, Wysocko wyżne, Małków i Mochnate do Smorza w powiecie Stryjskim i dalej do gościńca Stryjskiego nadzwyczaj ważną komunikacją tak z powodu odbywających się tędy znacz-nych transportów płodów surowych, jakoteż z powodu bardzo ożywionego ruchu w całej okolicy górskiej ku Smo-rzu, tej głównej targowicy na bydło, gdzie się też fabryka naczyń drewnianych i patyczków znajduje.

Z powodu tego niezwyklego ruchu droga pomieniona już z polecenia rządowego kosztem dotyczących gmin przyprorowadzoną została do stanu dobrego jako droga komunikacyjna. Atoli z powodu ponawiających się często uszkodzeń tak drogi samej, jakoteż bardzo licznych, bo w liczbie 111 znajdujących się na niej mostów, jest nale-żyte tej drogi utrzymanie nadzwyczaj trudne i dla ubogich gmin górskich zanadto uciążliwe.

Z uwagi więc na ważność drogi tej nie tylko dla powiatów, przez które przechodzi, lecz oraz jako uzupełnienie projektowanych traktów krajowych od Wisły na Ropeczyce, Sędziszów i Rzeszów ku Sanokowi i Tyrawie wołoskiej, tudzież jako przecznica od kolei Łupkowskiej w Ustrzykach do kolei Stryj-Beskid droga ta w interesie handlu i prze-mysłu krajowego uznaną być powinna za drogę krajową.

Co się zaś tyczy proponowanej przez Wydział powiatowy drogi z Turki na Jaworę, Issaje do Podbuża, celem jej byłoby wyłącznie połączenie dwóch miejscowości Turki i Podbuża, a zatem tylko dogodność miejscowa powiatu Turczańskiego.

Gdy w dodatku Wydział powiatu Drohobyckiego żądania tego wcale nie popiera, przeto drodze tej znaczenia drogi krajowej przyznać nie można.

S. W powiecie Staromiejskim:

Wydział krajowy nie proponuje żadnej nowej drogi.

Także Wydział powiatowy Staromiejski nie przedłożył żadnego wniosku względem uznania i budowy jakiegokolwiek nowej drogi krajowej w tym powiecie.

Zważywszy też niewielką rozległość powiatu w ogóle 12 mil □ obejmującego, zapełnionego przytem górami, a przeciętego w całej niespełna 5. milowej długości od północy na południe gościńcem rządowym Karpackim i Siank-Turka-Smolnickim, zważywszy, iż gościńce te wiodą przez najważniejsze szczególnie wzdłużska naftowe obfite miejscowości, jako to: Chyrów, Starasól, Staremiasto i Łopuszankę, nakoniec zważywszy, iż gościńce te stanowią będą tak przecznicę do kolei żelaznej północnym krańcem w szerz powiatu bieżące; jakoteż główny trakt na Turkę do granicy Węgier, wyrazić można to przekonanie, że powiat ten nie odznaczający się ani przemysłowością, ani handlem, zaopatrzone jest dostatecznie w środki komunikacyjne, że zatem nie zachodzi potrzeba budowy nowej drogi krajowej w obrębie tego powiatu.

T. W powiatach Bireckim i Przemyskim proponuje Wydział krajowy:

XXXIII. Drogę od gościńca rządowego Przemysko-Chyrowskiego w pobliżu Lackiego z Hubic na Rybotycze, Birczę, Brzuskę i Iskań do Nienadowy przy gościńcu pod Dubieckiem w powiecie Przemyskim — długości przeszło mil 5 i 3.000 sążni.

Wydział powiatowy Birecki uznaje wprawdzie ważność powyższej drogi, proponuje jednak inną prawie równoległą tylko po Birczę idącą — mianowicie z Dobromila na Książpol, Kwazeminę, Jureczkową, Trzcianiec do Kuźminy, przy drodze krajowej Sanok-Przemyskiej.

Wydział powiatowy Przemyski zaś proponuje drogę z Hermanowie do Sambora i drogę z Nienadowy na Pruchnik do Jarosława.

Wydział krajowy przyjął tylko powyższą drogę z następujących powodów:

a) Co do powiatu Bireckiego.

Powiat Birecki przeważnie górzisty odznacza się głównie gospodarstwem lasowym, w szczególności wywozem drzewa mat ryńskiego, wyrabianiem i sprzedażą gontów, tudzież tarcic — również istnieją tu huty szkła w Łodzinie Borownicy, Korzeniu i Uluczu.

Ważną zarazem jest produkcya soli w żupie Lackiej.

Lacko i pobliski Dobromil, położone przy gościńcu rządowym Przemysko-Chyrowskim stanowią też główne punkta handlu i ruchu przemysłowego w tymże powiecie. Mianowicie w Dobromilu koncentruje się cały handel zbożowy, materiałów lasowych, nareszcie bydła w okolicach górskich produkowanego. — W Lacku zaś panuje wielki ruch z powodu wywozu soli, którą się tutaj prawie wszyscy do używania warzonki przyzwyczajeni mieszkańcy powiatów zachodnich zaopatrują.

W kierunku północnym, wschodnim i południowym mają Dobromil i Lacko za pomocą kolei Łupkowskiej i gościńców rządowych Przemysko-Chyrowskiego i Karpackiego — a w bliższej przyszłości także kolei Chyrów-Sambor-Drohobyecz-Stryjskiej, zapewnioną jak najdogodniejszą komunikację, tylko w kierunku zachodnim brak takowej w zupełności; przeto też Wydział powiatowy proponuje drogę od Dobromila na Jureczkową, Trzcianiec do Kuźminy.

Atoli droga ta jakkolwiek dla powiatu bardzo ważna, jednakże prawie wyłącznie dla użytku tegoż potrzebna nie ma znaczenia drogi krajowej i za takową uznaną być nie może, — będąc bowiem równoległą i niezbyt oddaloną od kolei Łupkowskiej w części tejże od Chyrowa do Olszanicy, służyłaby ona w obec proponowanej drogi z Tyrawy wołoskiej do kolei w Olszanicy, tylko dla wygody ludności miejscowej, podczas gdy ogólny ruch handlowy zwróciłby się musiał ku wyż wspomnianej komunikacji.

Daleko odpowiedniejszą okazuje się uznana przez Radę powiatową droga z Dobromiła na Rybotycze do Birczy i zjazd na Brzuskę, Iskań do gościńca rządowego Barwinek-Przemyskiego pod Dubieckiem, która pomimo równoległości z koleją Łupkowską i z gościńcem Barwinek Przemyskim między tymi duktami w średniej odległości do 2 mil od obu jest położoną.

Droga ta w połączeniu z proponowaną drogą z Rzeszowa na Szklary, tudzież z pomienionym gościńcem rządowym stanowiłaby ważną poprzeczną komunikację do kolei Karola Ludwika i Łupkowskiej, część zaś tej drogi z Birczy do Nienadowy w połączeniu z tym samym gościńcem rządowym i drogą Sanocko-Przemyską oraz z Jarosławsko-Pruchnicką z jednej, a proponowaną drogą z Tyrawy wołoskiej do Olszanicy z drugiej strony, stanowiłaby drugą najkrótszą, a również ważną przecznicę kolei Karola Ludwika i Łupkowskiej, nareszcie łączyłaby się za pośrednictwem gościńca rządowego Karpackiego z proponowaną drogą krajową z Ustrzyk na Turkę do kolei Lwów-Stryj-Beskid.

Z tych więc względów droga od Dobromiła i Lackiego z Hubic do Birczy i zjazd do Nienadowy uznana być powinna za drogę krajową.

b) Co do powiatu Przemyskiego.

Powiat ten obejmujący 17 mil \square przecięty jest wszczep i wzdłuż symetrycznie koleją żelazną Karola Ludwika i Łupkowską, oraz gościńcami rządowymi, to jest głównym Wiedeńskim, Barwinek-Przemyskim i Przemysko-Chyrowskim, jakoteż drogą krajową Sanok-Przemyską i spławnym Sanem, które to komunikacje w Przemysłu, jako w centralnym punkcie powiatu się krzyżują i wzajemnie uzupełniają.

Tym sposobem podzielony jest powiat na 5 regularnych segmentów, z których każdy dla siebie a tem samem i powiat w całości ma zupełnie dostateczne środki komunikacyjne.

Co się tyczy dróg przez Wydział proponowanych, to gdy droga Jarosławsko-Pruchnicka głównie powiatu Jarosławskiego dotyczy, a w powiecie Przemyskim tylko nieznacznej części tegoż do użytku służy — wyluszcza się ważność i znaczenie tejże obszerniej we wniosku dotyczącym powiatu Jarosławskiego.

Proponowana zaś przez Wydział droga powiatowa Hermanowice-Samborska miała dotąd jako skrócenie gościńca rządowego z Przemyśla na Chyrów do Sambora, a szczególnie jako trakt do przegonu wołów z Samborskiego i Stryjskiego, oraz dla innych transportów do dworca w Przemysłu, niezaprzeczenie bardzo wielką ważność, w obec zapewnionej jednak budowy kolei Łupkowskiej i koncesyonowanej kolei Chyrów-Sambor-Drohobycz-Stryjskiej, drodze tej prawie równoległej z obu pomienionymi kolejami znaczenia drogi krajowej przyznać nie można, z wybudowaniem bowiem kolei z Sambora do Chyrowa i z Chyrowa do Przemyśla, droga pomieniona schodzi do rzędu dróg czysto miejscowych, ułatwiających przystęp dla najbliższej okolicy do obu kolei — co też sam Wydział powiatowy we wniosku swym przyznaje — a Wydział powiatowy Samhorski również potwierdza.

Zatem droga ta za drogę krajową uznana być nie może.

U. W powiecie Łańcuckim proponuje Wydział krajowy zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego:

XXXIV. Drogę z Łańcuta na Żołyń do Leżajska około mil 4 — i

XXXV. Drogę ze Szklar na Jawornik, Kańczugę do Przeworska — dodatkowo zaś jeszcze przedłużenie tej drogi z Przeworska na Gniewczynę-Gorzyce do Sieniawy — razem przeszło 6 mil.

Powiat Łańcucki ważnym jest pod względem handlu i przemysłu tak wewnętrznego jakoteż i zewnętrznego.

Znachodzą się tutaj liczne fabryki, jako to: fabryki skór, sukna i cukru, likierów i piwa w Łańcucie, fabryka sukna bajowego w Leżajsku, nareszcie fabryki mydła, sukna i koców w Żołyń. Nadto odznacza się powiat ten ziemią urodzajną i znacznymi lasy.

Ważność tę dla handlu, osobliwie zewnętrznego, powiększa znacznie sąsiedztwo powiatu z Królestwem polskiem. Mimo to i mimo rozległości obejmującej 18 mil kwadratowych są komunikacje tego powiatu w zupełnym zaniedbanu.

Ani północna, ani południowa część przedzielone koleją żelazną i równoległym gościńcem rządowym wiedeńskim nie mają prócz tego żadnej drogi bitej, któraby im zapewniała niezbędną łączność z koleją żelazną.

Tylko o ile konieczna potrzeba do tego przynaglała, utworzył sobie ruch handlowy dwie komunikacje, które łącząc miasteczka handlowe powiatu między sobą i z koleją żelazną, tudzież uzupełniając poprzeczne gościńce w kierunku do granicy Królestwa, przedewszystkiem za drogi krajowe uznane być winny.

Komunikacyami temi są obie przez Wydział powiatowy proponowane drogi, mianowicie: droga przecinająca wzdłuż całą północną część powiatu od Starego miasta nad Sanem przy granicy Królestwa na Leżajsk, Żołyńię do Łańcuta, która się tutaj łączy z koleją żelazną i z gościńcem rządowym Wiedeńskim, a za pośrednictwem tegoż z drogami powiatowemi w Rzeszowskim, powtórę droga wzdłuż południowej połowy powiatu wiodąca z Przeworska na Kańczugę do Jawornika w powiecie Rzeszowskim i dalej do drogi krajowej Sanok-Rzeszowskiej, z drugiej zaś strony od kolei żelaznej w Przeworsku na Gniewczynę, Gorzycę do Sieniawy po drugiej stronie Sanu, którędy bardzo ważny trakt handlowy od Jarosławia do Królestwa polskiego na Tarnogród prowadzi.

Obie pomienione drogi odpowiadałyby nie tylko w zupełności potrzebom powiatu, ale byłyby zarazem częściami głównych traktów krajowych od granicy Królestwa do granicy Węgierskiej.

W. W powiecie Jarosławskim zgodnie z wnioskiem Wydziału powiatowego proponuje się:

XXXVI Drogę od Jarosławia prawym brzegiem Sanu na Więzownicę, Sieniawę do granicy Królestwa, gdzieby się z traktem Tarnogrodzkim łączyła, przeszło mil 4 i 2.000 sążni.

Oprócz tej drogi proponuje Wydział powiatowy jeszcze drogę Jarosławsko-Pruchnicką, subwencyonowaną od roku 1868. z funduszu krajowego i zbudowaną w długości 2 mil z Jarosławia do Pruchnika, z kąd dalej na Hucisko do Nienadowy przy gościńcu pod Dubieckiem wykończoną być ma Wydział krajowy nie przyjął tej drogi do sieci dróg krajowych z następujących powodów:

Powiat Jarosławski pod względem produkcji, przemysłu i handlu zaliczyć należy do ważniejszych w kraju.

Skutkiem położenia swego w urodzajnej płaszczyźnie Sanu, obfituje tenże w zboże i inne ziemiopłody, północna zaś część jego, szczególnie od granicy Królestwa, ma znaczne obszary lasów. Mieszkańcy trudnią się uprawą lnu, wyrobem płótna i chowem bydła.

W Pruchnie i Węgierce istnieją piece wapienne, w Pawłowie, Radawie i Zaradawie fabryki terpentyny, w Sieniawie i Pruchniku garbarnie, obok Jarosławia fabryka spodium, w Jarosławiu zaś dwa browary i garbarnia.

Stacya kolei żelaznej w Jarosławiu stanowi główny punkt handlowy nie tylko dla Jarosławskiego, lecz także dla Cieszanowskiego, Rawskiego, Sokalskiego i Jarosławskiego, a po części nawet dla Bireckiego i Łańcuckiego powiatu.

Wyszczególnić tu wreszcie należy znakomity handel zbożem i wszelkiemi produktami, a nadewszystko drzewem, jaki się odbywa Sanem od Jarosławia i Sieniawy do Królestwa polskiego i dalej aż do Gdańska.

Atoli powyższym warunkom handlu i przemysłu nie odpowiadają w zupełności istniejące w powiecie komunikacje, to jest kolej żelazna i równoległy z tą gościńcem Wiedeński z częścią gościńca Jaworowskiego, oraz drogi krajowej Bełzec-Jarosławskiej. Mianowicie cała północna połowa tego powiatu od Jarosławia aż po granicę Królestwa wraz z częścią powiatu Łańcuckiego oddzieloną od zachodu Sanem, na którym w sześciomilowej długości dwa tylko przewozy w Sieniawie i Nielipkowicach istnieją, nie ma żadnej drogi bitej do Jarosławia, tego naturalnego punktu ciężkości dla handlu całej tej okolicy.

Z tych więc względów proponowana przez Wydział powiatowy droga od granicy Królestwa, a mianowicie od traktu Tarnogrodzkiego i przykomórku cłowego w Majdanie na Adamówkę, Sieniawę do Jarosławia zasługuje ze wszech miar na uznanie za drogę krajową, co też i Wydział powiatowy Cieszanowski i Izba handlowa popiera.

Droga ta w połączeniu z koleją żelazną w Jarosławiu stanowiłaby zarazem uzupełnienie traktu poprzecznego od granicy Węgier aż do granicy Królestwa, gdzieby się z tamtejszemi traktami łączyła.

Co się tyczy drogi Jarosławsko-Pruchnickiej, to przedewszystkiem zauważać należy, że kiedy brak kolei żelaznej do Węgier czynił każdą komunikację z temiż, pożądaną, stanowiła droga ta, mianowicie dla powiatów Jarosławskiego i Cieszanowskiego w połączeniu z drogą krajową Bełzec-Jarosławską z jednej, a z gościńcem rządowym pod Dubieckiem i drogą krajową Sanok-Rzeszowską z drugiej strony bardzo ważne uzupełnienie, a raczej połączenie traktu do Węgier z traktem do Królestwa w Lubelskie.

Z budową jednak kolei Łupkowskiej i Chyrowsko-Stryjskiej straciła droga ta pod względem potrzeby traktu do Węgier na pierwotnym swem znaczeniu.

Pozostaje ona tylko ważną jako uzupełnienie traktu do Królestwa od powiatów południowych wiodącego, nie jest wszakże niezbędną wobec proponowanej drogi z Dubiecka na Przeworsk, Sieniawę i w obec gościńca rządowego z Dubiecka na Przemyśl, Radymno do Jarosławia.

Gdy zaś z powodu zamierzonych fortyfikacji w okolicy od Przemyśla do Jarosławia głównie Rządowi na budowie tej drogi zależeć powinno, i gdy fundusz krajowy już znaczną subwencją do budowy tej drogi się przyczynił, winien w pierwszym rzędzie skarb Państwa koszta budowy tej ponosić.

Z tego też względu umieszcza się drogę tę w szereg tych dróg, które budowane, a co najmniej subwencyonowane być winne z funduszków Państwa.

X. W powiatach Cieszanowskim, Rawskim i Jaworowskim przyjęto:

XXXVII. Drogę z Oleszyc na Lubaczów, Basznię do Niemirowa około 4 mil i 1.000 sążni;

XXXVIII. drogę od Bełza w powiecie Sokalskim na Uhnów, Rawę, Niemirów, Jaworów do Sądowej Wiszni około mil 12 i 2.000 sążni; — i

XXXIX. Drogę z Uhnowa na Machnów do Lubyczy około mil 2 i 1.000 sążni.

Wydziały powiatowe Cieszanowski i Rawski proponują drogę z Oleszyc na Lubaczów, Basznię i Horyniec do Rawy, a Wydział powiatowy Cieszanowski także drogę z Cieszanowa na Dzików do Sieniawy.

Wydział krajowy uzasadnia swoje propozycje jak następuje:

a) Co do powiatu Cieszanowskiego:

Powiat ten posiadając piaszczyste i mniej urodzajne grunta, a nieco znaczniejsze lasy, dostarczając zatem mierną ilość zboża i drzewo materiałowe, małe tylko dla handlu i przemysłu wewnętrznego może mieć znaczenie. — Atoli położony w pobliżu nader obfitych ziem, to jest Bełzkiej i Lubelskiej, nabywa on tę właściwość, iż ztamtąd wszelkie transporty ziemiopłodów i wyrobów przemysłowych przeznaczone na zachód, przez jego terytoryum najbliższą drogą do kolei lub do Sanu w Jarosławiu, przechodzić muszą.

W tym też względzie położone na wschodzie powiaty Rawski i Sokalski jednogłośnie domagają się utworzenia komunikacji najkrótszej od Sokala i Rawy do Jarosławia.

Gdy wszakże co do kierunku takiej drogi jedni przemawiają za kierunkiem z Oleszyc na Lubaczów, Basznię, Horyniec, Potylicz do Rawy, — drudzy za kierunkiem z Oleszyc na Lubaczów, Niemirów, Magierów do Żółtkwi; — osobno zaś tak Wydział powiatowy Rawski i Jaworowski, jakoteż Izba handlowa konieczną potrzebę drogi z Rawy na Niemirów, Jaworów do Sądowej Wiszni wykazują i po rzeba tej ostatniej drogi jest uzasadnioną, przeto najodpowiedniejszym i do wszystkich żądań najbardziej zblżonym okazuje się kierunek tej drogi w powiecie Cieszanowskim na Oleszyc, Lubaczów, Basznię do Niemirowa, za którym także i Wydział Cieszanowski przemawia.

Co się zaś tyczy drogi proponowanej z Cieszanowa na Dzików, Cewków do Sieniawy, potrzeba takiej drogi jako drogi krajowej nie jest niczem uzasadnioną i przez żaden inny Wydział popartą, zatem jako wyłącznie w interesie powiatu Cieszanowskiego pożądana, za drogę krajową uznaną być nie może.

b) Co do powiatu Rawskiego.

Powiat Rawski przecięty prawie w połowie gościńcem rządowym Lwowsko-Belżeckim, zostający pod względem produkcji i przemysłu w równych warunkach z powiatem Cieszanowskim, ważnym jest tylko z powodu odbywającego się tędy przewozu produktów i artykułów handlowych z Belżkiego i Lubelskiego. Komunikacje powiatu tego powinny zatem być skierowane do najważniejszych punktów handlowych przy kolei żelaznej, do których przeważnie zwrócony jest prąd handlu powiatu Sokalskiego.

Takimi punktami są w kierunku zachodnim Jarosław, a w kierunku południowym stacya kolei żelaznej w Sądowej Wiszni.

Z tych więc względów, jak już we wniosku dotyczącym powiatu Cieszanowskiego uzasadniono, w powiecie Rawskim niezbędną jest droga z Rawy do Niemirowa, a stąd w kierunku zachodnim ku Lubaczowi, a w kierunku południowym ku Jaworowi.

Z uznania zaś konieczności tego traktu głównie ze względu na potrzebę handlowo-przemysłową ziemi Belżkiej, wpływa samo przez się niezbędność dalszej drogi z Rawy ruskiej na Uhnów do Belża.

Z powodów zatem wyżej przytoczonych drogi z Rawy na Uhnów do Belża i z Rawy na Niemirow ku Jaworowie i Lubaczowi uznane być powinny za drogi krajowe.

Ze względu zaś na projektowaną kolej żelazną ze Lwowa do Tomaszowa okazuje się także droga z Lubyczy do Uhnowa jako uzupełnienie drogi ze Sokala na Belż, Uhnów do pomienionej kolei tak dla powiatu Rawskiego jak Sokalskiego bardzo ważną i powinna być również za drogę krajową uznana.

c) Co do powiatu Jaworowskiego.

Powiat ten przy niezbyt rozległym obszarze obejmującym w dość regularnym czworoboku 15 kw. mil, podzielony jest środkiem od zachodu ku wschodowi gościńcem rządowym Lwowsko-Radymniańskim, który go łączy z koleją żelazną w Radymnie i we Lwowie. Jeżeli powiat ten otrzyma jeszcze drogę poprzeczną również środkiem powiatu od północy na południe od Niemirowa na Jaworów do Sądowej Wiszni idącą, będzie on zaopatrzony w dostateczne środki komunikacyjne, krzyżujące się w centrum powiatu w Jaworowie i ułatwiające nie tylko przystęp do kolei żelaznej na wschód, zachód i południe, ale zarazem połączenie z sąsiednimi powiatami i z Królestwem.

Gdy potrzeba drogi wyżej proponowanej uzasadnioną już została w poglądzie na komunikacje powiatów Cieszanowskiego i Rawskiego, a droga ta ważną jest nie tylko dla powiatu, szczególnie pod względem wywozu drzewa materiałowego i budulcowego z lasów, w które ten powiat obfituje, tudzież terpentyny i mazi wyrabianej w Wierzbicach i Krakowcu, lecz oraz stanowi uzupełnienie traktu poprzecznego od granicy Królestwa w Sokalskim do kolei żelaznej w Sądowej Wiszni i stąd dalej na południe ku gościńcom i kolejom do Węgier wiodącego — przeto należy takową tem bardziej do sieci dróg krajowych wcielić, ileże to wskazanem już jest propozycjami tyczącymi się powiatów Cieszanowskiego, Rawskiego i Sokalskiego.

Y. W powiatach Sokalskim, Żółkiewskim i Grodeckim wcielono do sieci dróg:

XL. Drogę z Krystynopola na Sokal, Opulsko do Uhrynowa przy granicy Królestwa przeszło 4 mil;

XLI. Drogę z Krystynopola na Ostrów do Belża i z Krystynopola na Korczyn, Witków do Pawłowa w powiecie Kamioneckim, razem przeszło 6 mil;

XLII. Drogę ze Żółkwi na Krechów, Dąbrowicę do gościńca w Janowie i dalej od gościńca z Jaryny na Dobrostany do Gródka, razem około mil 3 i sążni 3.000.

Propozycje te nie zgadzają się z wnioskami dotyczącymi Wydziałów powiatowych o tyle, iż powiat Sokalski prócz przedłużenia drogi z Krystynopola do Uhrynowa proponuje jeszcze drogę ze Sokala na Zawiśnię do Bełża i drogę ze Sokala na Horbków, Tartaków i Byszów do Stojanowa; powiat Żółkiewski drogę z Żółkwi na Kreczów, Wiszenkę do Szklia i drogę z Kulikowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa; a powiat Gródecki drogę z Jaryny na Dobrostany, Gródek do Czerlan i zjazd do drogi krajowej Zimnowoda-Hoszańskiej.

Wydział krajowy w swych propozycjach miał następujące względy na oku:

a) Co do powiatu Sokalskiego.

Powiat ten obejmujący ziemię nadzwyczaj urodzajną i znaczne obszary lasów, posiadający młyn parowy w Opólsku, 4 browary piwne i 11 gorzelń, mając po środku spławną rzekę Bug i granicząc z częścią Królestwa nadzwyczaj obfitą w ziemiopłody, jak Hrubieszowskie i w ogóle Wołyń, stanowi pod względem ekonomicznym, handlowym i przemysłowym jedną z najważniejszych części kraju, której połączenie z innymi częściami za pomocą dróg bitych jest kwestyą żywotną tak dla powiatu samego, jak i dla kraju. Atoli właśnie pod tym względem należą powiat Sokalski z powiatem Kamioneckim i przyległymi częściami powiatów Rawskiego, Żółkiewskiego i Brodzkiego do tej opuszczonej części kraju, w której na przestrzeni 90 mil kw. od gościńca Lwowsko-Belzeckiego i od kolei Brodzkiej po granicę Królestwa, faktycznie jest tylko 3 mil drogi bitej z Żółkwi do Mostów.

A jednakże, jak Wydział powiatowy datami statystycznymi we wniosku swym i dawniejszych petycjach wykazał, tudzież Izby handlowe Lwowska i Brodzka poświadczają, jest nie tylko ruch handlowy i przemysłowy w powiecie tym przy dzisiejszym zupełnym braku dróg bitych znakomity, ale i stosunki handlowe na zachód ku Jarosławiu i na południe ku Drohobyczowi są, jak to we wnioskach dotyczących powiatów wykazano, bardzo rozległe. O ile silniej wzmogą się takowe z urządzeniem odpowiednich środków komunikacyjnych.

Przytem należy mieć także na względzie handel przewozowy, odbywający się tędy tak z Węgier do Królestwa, jakoteż odwrotnie.

W uwzględnieniu tych stosunków udowodnioną już została we wnioskach odnoszących się do innych powiatów potrzeba komunikacji od drogi krajowej Jarosław-Belzeckiej z Oleszyc na Lubaczów, Niemirów, Rawę, Uhnów, Bełż do Sokala, przytoczone zaś powyżej warunki rozwoju handlowego i przemysłowego w powiecie Sokalskim, dopełniają tylko dowód co do potrzeby rzeczonyj drogi w tymże powiecie. Co się jednak tyczy kierunku drogi tej w części z Bełża do Sokala, to gdy w skutek uchwały Wysokiego Sejmu z 7. Października 1869. (12. posiedzenie 3. sesji 2. peryodu) wytoczony na posiedzeniu sejmowym spór w tym względzie, rozstrzygnięty został przyjęciem kierunku z Mostów na Krystynopol, proponowany zaś przeciwny kierunek tej drogi z Mostów na Bełż do Sokala upadł, zatem tem samem wskazany jest także kierunek drogi z Bełża do Sokala na Krystynopol jako krótszy i mniej kosztowny.

Jeżeli zaś w skutek uchwały sejmowej droga z Mostów do Sokala na Krystynopol poprowadzoną być musi, toć wykazane wyżej stosunki z sąsiednim Królestwem przemawiają za koniecznością przedłużenia tej drogi ze Sokala do granicy na Uhrynów, gdzie się znajduje komora. O potrzebie tego przedłużenia orzekła już komisya sejmowa przy sprawozdaniu o drodze do Sokala, a gdy i Wydział powiatowy przedłużenie to proponuje, przeto winna być droga z Krystynopola na Sokal do Uhrynowa również za drogę krajową uznana.

Co się tyczy projektowanej przez Wydział powiatowy drogi ze Sokala na Tartaków, Pereśpę, Byszów do Stojanowa, to w zasadzie potrzeba drogi ze Sokala ku wschodnio-południowej stronie zaprzeczyc się nie da, zwłaszcza, iż tak Izba handlowa Brodzka, jakoteż Wydziały powiatowe w Brodach, Kamionce i Sokalu tej drogi się domagają, wskazany jednak przez Wydział powiatowy Sokalski kierunek tej drogi na Tartaków nie odpowiada rzeczywistym interesom tychże powiatów.

Interes powiatu Sokalskiego wymaga najkrótszej drogi ze Sokala do kolei Złoczowskiej, mianowicie dla wywozu drzewa na Podole, interes zaś powiatów Kamioneckiego i Brodzkiego wymaga komunikacji do spławnego Bugu, oraz do gościńca Warszawskiego na Bełżec.

Wspólnym tym interesom odpowiadałaby najzupełniej droga od punktu styczności drogi Bełskiej i Sokalskiej w Krystynopolu, wiodąca na Korczyn do Witkowa, a stąd do Chołojowa, to jest do dróg w powiecie Kamioneckim proponowanych.

Ta więc droga powinna być za drogę krajową uznana.

b) Co do powiatu Żółkiewskiego.

Powiat Żółkiewski ważny z powodu swej urodzajności i rozległych lasów, tudzież znacznych pokładów węgla w okolicy Gliška, Skwarzawy, Mokrotyna i innych miejsc — odznacza się głównie ruchem, jaki się tędy odbywa w transportach tak z północy do Lwowa i dalej na południe, jakoteż odwrotnie z południa do Królestwa.

Powiat ten ma wprawdzie najważniejszy gościniec ze Lwowa na Żółkiew do Królestwa, oraz budującą się drogę krajową ze Żółkwi na Mosty w kierunku ku Sokalowi, lecz drogi te nie wystarczają dla stosunków ekonomiczno-przemysłowych tego powiatu.

Z północnej części jego odhywa się również jak z powiatu Sokalskiego wywóz płodów ziemnych ku zachodowi, już to do kolei, już też do Sanu, a w tym kierunku właśnie brak zupełny drogi odpowiedniej, a mianowicie takiej, któraby łączyła powiat ten z gościńcem Jaworowskim.

Taką drogę proponuje Wydział powiatowy ze Żółkwi na Gliško, gdzie jest fabryka naczyń fajansowych, i dalej na Krechów do Wiszeńki w powiecie Jaworowskim, a stąd do Szklą przy gościńcu Jaworowskim.

Gdy zarazem dla powiatu Gródeckiego i dla powiatów położonych od tegoż na południe pożądaną jest komunikacya w kierunku na Żółkiew ku Sokalowi, jak to we wniosku dotyczącym powiatu Gródeckiego się wykazuje, i proponowana tamże droga od Żółkwi na Gliško, Krechów, Dąbrowicę do gościńca Jaworowskiego w Janowie tak interesom powiatu Żółkiewskiego jak Gródeckiego bezpośrednio, a pośrednio i interesom dalszych powiatów, zwłaszcza ze względu na przyszłą kolej Lwowsko-Tomaszowską w zupełności odpowiada, przeto droga ta powinna być za drogę krajową uznana.

Co się wreszcie tyczy drogi proponowanej z Kulikowa na Kamionkę strumidową do Stojanowa potrzebę i kierunek tejże wykazuje się we wnioskach odnoszących się do powiatu Lwowskiego i Kamionickiego.

c) Co do powiatu Gródeckiego.

Powiat ten zawdzięcza położeniu swemu w pobliżu Lwowa, z kądem w równych kierunkach gościńce się rozchodzą, prócz kolei żelaznej trzy gościńce, to jest Lwów-Jaworowski, główny Wiedeński i drogę krajową Zimnowoda-Hoszańską, przecinającą go równolegle od wschodu na zachód tak, iż od północy ku południowi każda część powiatu zaopatrzona jest wzdłuż gościńcem, podczas kiedy samym środkiem powiatu przechodzi kolej.

Atoli pod względem wewnętrznej komunikacyi i pod względem związku tak rzeczonych gościńców między sobą, jakoteż z koleją żelazną, brak jest zupełny komunikacyi w tymże powiecie.

Brak ten drogi poprzecznej jest dotkliwym nie tylko dla samego powiatu, lecz i dla odleglejszych ku temu powiatowi ciężących okolic z powodu, iż wszelkie transporty do stacyi kolei żelaznej w Gródku nadzwyczaj są utrudnione, często nawet niemożliwe, i że północna część powiatu w okolicy Janowa bogata w rozległe lasy, zaopatruje przeważnie także przyległe powiaty w drzewo opałowe i materiałowe.

Komunikacya taka ułatwiałaby nie tylko liczne transporty do kolei w Gródku od północy z powiatów Rawskiego, Sokalskiego i Żółkiewskiego, z południa z Rudeckiego, Drohobyckiego, Samborskiego, Stryjskiego i Żydaczowskiego, lecz umożliwiałaby także wzajemną wymianę produktów między temiż powiatami, mianowicie zboża, soli, nafty i żelaza.

Nareszcie komunikacya taka, którejby najodpowiedniej nadać należało kierunek z Gródka na Janów do Żółkwi łączyłaby trakt od granicy węgierskiej na Sambor i Rudki do Gródka wiodący z traktem od Sokala do Żółkwi, jak równie projektowaną kolej żelazną Lwowsko-Tomaszowską z koleją Karola-Ludwika.

Pominąć nie można też konieczną potrzebę tej drogi dla powiatu Żółkiewskiego w celu połączenia go z Jarosławem, jak to w odnośnym wniosku wykazano.

Z tych więc względów winna być przedewszystkiem proponowana przez Wydział powiatowy droga z Gródka na Dobrostany do gościńca rządowego w Jarynie uznana za drogę krajową, a jako przedłużenie tejże w dalszym biegu droga od gościńca z Janowa na Łozinę, Dąbrowicę w powiecie Janowskim, w Żółkiewskim na Krechów, Glińsko o Żółkwi.

Z. W powiatach Mościskim, Rudeńskim, Samborskim i Drohobyckim proponuje się:

XLIII. drogę ze Sądowej Wiszni na Nikłowice, Woszczańce do gościńca rządowego Samborsko-Gródeckiego koło Rudek, i dalej od tegoż gościńca z Koniuszek siemianowskich na Hordynię do gościńca rządowego Karpackiego w Oziminnie, razem około mil 4 i 3000 sążni;

XLIV. drogę z Rudek na Komarno i Drohowyże do Mikołajowa przeszło mil 5;

XLV. drogę ze Sambora na Uherce, Podbuż, Kropiwnik, Dolhe i Korczyn do gościńca Stryjsko-Węgierskiego w Synowudzku przeszło mil 9;

XLVI. drogę z Kropiwnik na Borysław, Drohobycz, Wróblowice, Kołodruby ku Drohowyżowi około mil 7 3000 sążni.

Propozycje powyższe różnią się od wniosków Wydziałów powiatowych o tyle, iż Wydział powiatowy Mościski proponuje także drogę od kolei żelaznej w Hodyniach na Mościska, Krukienice do Sambora, a Wydział powiatowy Rudeński oprócz drogi z Rudek na Komarno do Mikołajowa, także drogę z Komarna do Gródka.

Następnie Wydział powiatowy Samborski proponuje drogę ze Sambora na Więckowice do Mościsk, drogę ze Sambora na Felsztyn do Chyrowa i nieoznaczoną drogę z Chyrowa do Mościsk lub do Sądowej Wiszni. Nareszcie Wydział powiatowy Drohobycki nie proponuje we wniosku swym drogi z Kropiwnik do Drohobycza, drogę zaś z Drohobycza na Kołodruby, proponuje w dalszym kierunku z Kołodrub na Komarno, Szczerzec, Nawaryę do Lwowa.

Propozycje swoje uzasadnia Wydział krajowy jak następuje:

a) Co do powiatu Mościskiego.

Powiat Mościski odznacza się pod względem własnej produkcji i przemysłu obfitością zboża i lasów, tudzież istniejącymi tu fabrykami wyprawy skór w Mościskach, Sądowej Wiszni, Husakowie i Krukienicach, fabryką likierów w Bolanowicach, wyrobem sztucznego nawozu i parkietów w Krukienicach; pod względem zaś ruchu handlowego nadzwyczaj licznymi transportami wszelkich produktów do kolei w Mościskach i Sądowej Wiszni.

W powiecie tym prócz kolei i równoległego z nią gościńca Wiedeńskiego nie ma wszakże żadnych innych środków komunikacyjnych, główny zaś ruch odbywa się dotąd zwykłymi drogami gminnymi — z powiatu Samborskiego drogą od gościńca rządowego w Samborze na Więckowice, Krukienice, Pnikut, Buchowice do dworca kolei w Hodyniach — a z powiatu Rudeńskiego od gościńca rządowego Samborsko-Gródeckiego na Woszczańce, Orchowice, Nikłowice do Sądowej Wiszni.

Atoli zauważać należy, iż trakt z Sambora do Mościsk ważny dziś dla powiatów Samborskiego, Drohobyckiego, Staromiejskiego, Turczańskiego głównie dla znacznych transportów towarów przeznaczonych do dalszej spedycji koleją żelazną na zachód lub wschód, z wybudowaniem kolei żelaznej Przemysko-Łupkowskiej i Chyrów-Sambor-Drohobycz-Stryjskiej stracić musi na swej ważności i zejdzie do rzędu dróg miejscowych, ułatwiających dojazd do dworców w Mościskach i Samborze, gdyż wszelkie transporty z południa na kolej przeznaczone zabsorbują niezawodnie kolej Chyrowska i Łupkowska.

Przeciwnie droga z Sambora i Drohobycza do Sądowej Wiszni, którą dziś wielkie transporty wołów do kolei i głównie dowóz soli i nafty dla powiatów Mościskiego, Gródeckiego, Jaworowskiego, Cieszanowskiego, Rawskiego i

Sokalskiego przechodzą, z wybudowaniem kolei żelaznej Łupkowskiej i Chyrowskiej nie tylko że na dzisiejszem znaczeniu swem nie straci, lecz owszem ruch na drodze tej najkrótszej dla powiatów północnych do kolei Chyrowskiej jeszcze bardziej się wzmoże.

Z tych więc względów droga z Mościsk do Sambora, z uwagi na zmniejszenie znaczenia w bliskiej już przyszłości, kwalifikuje się bardziej na drogę powiatową, podczas gdy droga z Sądowej Wiszni na Nikłowice, Orehowice, Woszczańce ku Rudkom na uznanie za drogę krajową zasługuje.

b) Co do powiatu Rudeńskiego.

Powiat ten pod względem ekonomiczno-przemysłowym ważny z powodu żyznej swej gleby i znacznej produkcji tak zboża, jakoteż i wyrobów tkackich, staje się ważniejszym dla ruchu handlu krajowego z powodu znacznego przewozu zboża, tarcic i gąk, żelaza i wódki, tudzież soli i nafty, który się tędy z Drohobyckiego tak do kolei żelaznej w Sądowej Wiszni, jakoteż ku powiatom północnym odbywa.

Z uwagi, iż kolej Karola-Ludwika i projektowane koleje Lwowsko-Stryjska i Naddniestrzańska powiat ten od północy, wschodu i południa okrążają i dopiero przy odpowiednim połączeniu z komunikacjami powiatu zapewnić mu mogą pożytek i korzyści bezpośrednie, koniecznym jest dla odbywającego się tędy ruchu ogólnego zaopatrzyć powiat ten w komunikacje, które wpadając w główne trakty krajowe, stanowiłyby oraz dla powiatu niezbędne dojazdy do kolei żelaznych.

Najważniejszą z takich komunikacji jest droga projektowana od Sądowej Wiszni na Woszczańce do Rudek i z Koniuszek siemianowskich na Hordynię, Dublany do Oziminy ku Drohobyczowi.

Uznanie tej ostatniej drogi leży nietylko w interesie powiatów Rudeńskiego, Mościskiego oraz Samborskiego i Drohobyckiego, lecz droga ta w połączeniu z projektowanymi drogami krajowymi od Sokala na Bełz, Uhnów, Rawę do Niemirowa i od Cieszanowa na Niemirów, Jaworów, Sądową Wisznię, a dalej z gościńcem Karpackim i Stryjsko-Węgierskim stanowić będzie główny trakt poprzeczny krajowy od granicy Królestwa do granicy Węgier — wiążący się z trzema kolejami i najgłówniejszymi gościńcami w kraju.

Również ważną i nie tylko dla powiatu Rudeńskiego, lecz także dla przyległych powiatów żywną potrzebą jest proponowana przez Wydział powiatowy droga z Rudek na Komarno do Mikołajowa i w przedłużeniu z Rozwodowa na Rozdół, Brzozdowce do Borynicz.

Droga ta jest również jak poprzednia w części swej od Sądowej Wiszni do Rudek uzupełnieniem wyż pomienionego głównego traktu krajowego i zarazem przecznicą raz do kolei Karola-Ludwika dla transportu od wschodu i z południa, powtórnie do projektowanej kolei Lwowsko-Stryjskiej dla transportu z północy i od zachodu.

Gdy przytem droga ta przecinając w całej długości powiat, w którym brak komunikacji mocno czuć się daje i dotykając znaczniejsze miejscowości, jak Rudki, Komarno i inne, przyczynić by się musiała do podniesienia ruchu handlowego w ogóle, przeto powinna być za drogę krajową uznana.

Proponowanej zaś przez Wydział powiatowy drodze z Komarna do Gródka znaczenia drogi krajowej przyznać nie można. Głównym bowiem celem tej drogi jest połączenie powiatu z koleją żelazną w Gródku, który to cel osiągniętym będzie częściowo przez wybudowanie powyż projektowanej komunikacji, częściowo zaś przez wykończenie gościńca rządowego ze Sambora w projektowanym pierwotnie kierunku na Hoszany do Gródka wiodącego.

Gdy zaś wykończenie budowy tego gościńca zbudowanego tylko do Hoszan jest obowiązkiem Rządu, zatem Wydział krajowy odniósł się już w tym względzie do c. k. Namiestnictwa i tuszy sobie, iż wykończenie tej drogi kosztem Skarhu państwa wkrótce nastąpi.

c) Co do powiatu Samborskiego.

Powiat Samborski odznacza się znaczną produkcją zboża w nisko położonych swych częściach, w górzystych zaś obfitością drzewa tak opałowego jak materiałowego i chowem bydła. Bardziej zaś ważnym jest powiat ten z powodu ruchu handlowego odbywającego się tędy ku kolei żelaznej w kierunku Przemyśla, Mościsk i Sądowej Wiszni.

Pod tym względem przyznać trzeba, iż istniejące tu komunikacje, a mianowicie gościńiec rządowy Karpacki i Sambor-Gródecki, nie odpowiadają w zupełności potrzebom rzeczywistego ruchu. Najbardziej zaś uczęszczane drogi ze Sambora na Czyżki do Przemyśla i ze Sambora na Więckowice do Mościsk są tylko zwykłymi drogami gminnymi i znajdują się w najgorszym stanie. O budowę tych dróg upomina się właśnie tak Wydział powiatowy Samborski, jako też Mościski i Przemyski.

Atoli obie te drogi będą dla ruchu ogólnego mieć ważność dzisiejszą tylko do czasu wybudowania kolei Łupkowskiej z Przemyśla po Chyrów i Naddniestrzańskiej z Chyrowa do Sambora, z wejściem zaś w ruch obu tych kolei będą one służyć mieszkańcom pobliskich powiatów tylko jako drogi dojazdowe do dworców kolei żelaznych, co też i interesowane Wydziały powiatowe same przyznają.

Z tych więc powodów ani droga ze Sambora na Czyżki do Hermanowic, ani ze Sambora na Więckowice do Mościsk, nie mogą być za drogi krajowe uznane. Tem mniej zaś może być za taką uznana proponowana przez Wydział powiatowy droga ze Sambora na Dąbrówkę, Felsztyn do Chyrowa, gdyż droga ta dziś tylko jako skrócenie gościńca ze Sambora na Starosól do Chyrowa i głównie dla wyminięcia gór używana, z wybudowaniem kolei z Chyrowa do Sambora jako równoległa i obok tejże kolei bieżąca stanie się zupełnie zbyteczną.

Również i co do żądania Wydziału powiatowego względem założenia drogi poprzecznej od kolei Łupkowskiej i Dniestrzańskiej do kolei Karola-Ludwika z Chyrowa do Mościsk lub do Sądowej Wiszni zauważać należy, iż drodze tej więcej dla samego powiatu Samborskiego potrzebnej, znaczenia ogólnie krajowego przyznać by nie można. W tym względzie nierównie większą wagę przypisać należy drodze proponowanej we wniosku dotyczącym powiatu Mościskiego, a pożądaną także przez powiat Rudeński, ze Sądowej Wiszni na Nikłowice, Woszczańce do gościńca rządowego Sambor-Gródeckiego w powiecie Rudeńskim, która to droga nietylko jako przecznica obie powyższe koleje łączyłaby w punktach Sądowa Wisznia-Sambor, lecz także w przedłużeniu od pomienionego gościńca rządowego w Koniuszkach siemianowskich na Hordynie, Dublany, Oziminę do gościńca rządowego Karpackiego pod Oziminą stanowiłaby uzupełnienie poprzecznego traktu krajowego od granicy Królestwa w Cieszanowskim, Rawskim i Sokalskim, przez powiat Jaworowski, Mościski, Rudeński, Samborski i Drohobycki do granicy Węgierskiej.

Proponowane przedłużenie tej drogi w powiecie Samborskim właśnie od Koniuszek do Oziminy stanowi obecnie nietylko bardzo uczęszczany trakt dla transportów soli i nafty z Drohobyckiego ku powiatom północnym, tudzież przegonu wołów i dowozu zboża, wódki i innych płodów surowych do kolei w Sądowej Wiszni, lecz służy także w czasie wydarzających się tu częstych wylewów Strwiąża i Dniestru jako jedyna komunikacja między Lwowem a Samborem i Drohobyczem.

Z tych to powodów winna być część drogi w powiecie Samborskim z Koniuszek siemianowskich na Hordynie do gościńca rządowego w Oziminie uznana za drogę krajową.

Co się nareszcie tyczy drogi ze Sambora na Uherce zapłatyńskie, Olszanik, Czerchawę, Podmanastyrek do Podbuża w powiecie Drohobyckim, droga ta już dziś dla znacznych transportów soli, nafty, drzewa i zboża z Drohobyckiego i Stryjskiego jest nadzwyczaj ważną i nabierze z wybudowaniem kolei do Sambora tem większego znaczenia, zwłaszcza, jeżeli w dalszym ciągu z Podbuża przedłużoną będzie do gościńca rządowego Klimiec-Stryjskiego. Dotknąć musimy i tej okoliczności, iż w Podbużu, obecnie własności banku lasowego, związanego w celu eksportu produktów leśnych, bank ten urządzeń tartaki parowe, przez co wzmoże się wywóz drzewa budulcowego z lasów Podbuża i okolicznych.

Z tych zatem względów droga ta uznana być powinna za drogę krajową.

d, Co do powiatu Drohobyckiego.

Powiat Drohobycki najważniejszy w kraju pod względem żup solnych w Drohobyczu i Stebniku, tudzież słynnych zdrojowisk w Truskawcu, a nadewszystko pod względem ogromnej eksploatacyi nafty i wosku ziemnego w kopalniach Borysławskich, oraz w Hubiecach, Popielach, Tustanowicach, Modryczu, Mrażnicy, Schodnicy, Jasienicy solnej, Nahujowicach, Uniatyczach, Truskawcu, Raniowicach Orowie, Wolance, Drohobyczu i Rychcicach, zapełniony fabrykami i dystelarniami nafty i parafiny, przedstawia nadzwyczajny ruch handlowy i przemysłowy. Dla ułatwienia wywozu tych płodów oraz ciągłego dowozu potrzebnych dla napływającej tu ludności produktów i artykułów wymaga on jak najliczniejszych komunikacyi.

Kolej żelazna Naddniestrzańska od Sambora na Drohobycz do Stryja i z Drohobycza do Borysławia zaradzi wprawdzie głównym potrzebom, otworzy ona bowiem komunikacye na zachód i wschód, a za pośrednictwem kolei Lwów-Stryj-Beskid także ze Lwowem i Węgrami, atoli dla interesów tak wielkich rozmiarów, komunikacye te nie są jeszcze w zupełności dostateczne i w celu nadania tymże wolnego prądu i ułatwienia rozwoju okazuje się bardzo ważną proponowana przez Wydział powiatowy droga z Drohobycza na Rychcice, Wróblowice do Kołodrub w powiecie Rudeńskim, a stąd na Drohowyże do gościńca rządowego i kolei żelaznej Lwów-Stryjskiej.

Celem drogi tej byłoby ułatwienie transportów soli i nafty do powiatów północnych, mianowicie Sokalskiego, Żółkiewskiego, Gródeckiego i innych, które to transporta zwykle na osi się odbywają.

Proponowany przez Wydział powiatowy kierunek z Kołodrub na Komarno, Lubień do Gródka, nietylko że wobec projektowanej drogi krajowej z Drohobycza na Dublany do Sądowej Wiszni jest niewłaściwy, lecz nie był też przez Wydział powiatowy Rudeński i Gródecki poparty. — Alternatywa zaś na Szerzec, Nawaryę do Lwowa nie zasługuje na uwzględnienie wobec równoległego i pobliskiego gościńca rządowego Lwowsko-Stryjskiego i budować się mającej kolei żelaznej.

Jako uzupełnienie drogi zaś, proponowanej po stronie południowej Drohobycza równie ważną jest droga z Borysławia na Mrażnicę, Schodnicę do Kropiwnika, jako przecznica do projektowanej tędy drogi krajowej ze Sambora na Podbuż, Kropiwnik, Dołhe, Korczyn do stacyi kolei żelaznej Stryj-Węgierskiej w Synowudzku.

Ważność tej drogi uznał już Rząd podnosząc ją do rzędu dróg powiatowych; potrzeba zaś drogi od Sambora, na Podbuż, Kropiwnik, Korczyn ku Skolemowi wskazana jest koniecznością otwarcia tym w naftę, sól i drzewo obfitującym okolicom nowej komunikacyi z Węgrami i była już dostatecznie udowodnioną we wniosku odnoszącym się do powiatu Samborskiego.

Z tych przeto powodów drogi z Drohobycza na Kołodruby do Mikołajowa i z Drohobycza na Borysław do Kropiwnika — tudzież od Sambora na Podbuż, Kropiwnik, Dołhe, Korczyn do Synowudzka powinny być za drogi krajowe uznane.

A² W powiatach Lwowskim, Kamioneckim i Przemysłańskim proponuje się:

XLVII. Drogę ze Zboisk od gościńca Żółkiewskiego pode Lwowem na Malechów, Zapytów, Kukizów, Kłodno, Kamionkę strumiłową, Chołojów, Radziechów do Stojanowa przy granicy Królestwa około mil 10 i 3000 sążni;

XLVIII. drogę z Chołojowa na Nieznaną, Grabową, Busk, Krasne, Bałuczyn, Gliniany do gościńca rządowego koło Podhajczyk około mil 7 i 2000 sążni.

Propozycye powyższe różnią się od wniosków Wydziałów powiatowych w tem, iż Wydział powiatowy Lwowski oprócz drogi ze Zboisk do Kamionki strumiłowej proponuje także drogę od Gródka na Lubień, Szerzec do Wybranówki i drogę z Barszczowic do Starego Sioła; Wydział powiatowy Kamionecki drogę ze Stojanowa na Kamionkę do Kulikowa i oprócz drogi z Chołojowa do Krasnego drogę z Chołojowa w kierunku na Witków, Rozdziałów i Poturzyć do Sokala; — nareszcie Wydział powiatowy Przemysłański drogę z Podhajczyk na Kurowice, Laszki królewskie do stacyi kolei w Zadwórzcu i drogę z Przemysłań na Wypyski, Ciemierzyńce do Pomorzan i z Przemysłań na Świrz do Bóbrki.

Wydział krajowy uzasadnia propozycje swoje jak następuje:

a) Co do powiatu Lwowskiego.

W skutek skoncentrowania wszystkich gościńców głównych i kolei żelaznych we Lwowie jako stolicy kraju zaopatrzony jest powiat Lwowski prawie we wszystkich kierunkach w odpowiednie komunikacje. Mianowicie schodzą się tu koleje Karola-Ludwika, Czarnowiecka i Tarnopolska; wkrótce zaś budowaną będzie kolej żelazna do Stryja, Niemniej koncentrują się tutaj gościńce rządowe: główny Wiedeński, Lwów-Jaworów-Radymno, Żółkiewski, Brodzki i Stryjski; nakoniec drogi krajowe Lwowsko-Rohatyńska i Zimnowoda-Hoszańska.

Mając wszystkie te komunikacje na względzie uderzającym jest brak gościńca w kierunku na Kamionkę strumiłową.

Potrzebę tej drogi podnosi też Wydział powiatowy i takowa znajduje uznanie, tak ze strony Wydziałów powiatowych Żółkiewskiego i Kamioneckiego, jakoteż ze strony Izby handlowej, a to nie tylko ze względu na Kamionkę strumiłową, która sama przez się ważnym jest punktem handlu i przemysłu, lecz oraz ze względu na tę ważniejszą jeszcze okoliczność, iż się tędy odbywa wszelka komunikacja z Wołyniem, graniczącym z powiatami Kamioneckim i Sokalskim.

Już we wniosku dotyczącym dróg powiatu Sokalskiego wykazano ważność tej komunikacji z przyległym Wołyniem, lecz nierównie większej doniosłości jest komunikacja ta dla powiatu Kamioneckiego i Lwowskiego, a raczej dla samego miasta Lwowa.

Jak to Wydział powiatowy Kamionecki w swej petycji do Wydziału krajowego z r. 1868 gruntownie datami statystycznymi wykazał, odbywa się między Galicyą a Wołyniem na Stojanów wielki ruch handlowy, który pod względem ekonomicznym nadzwyczajnie krajowi przynosi korzyści.

Mianowicie wzmaga się tędy rok rocznie wywóz parafiny, tłuszczów, kamfiny, drzewa materiałowego, węgli drzewnych, gipsu, soli, wód mineralnych, bawełny surowej, wyrobów lnianych, papieru i wyrobów drzewnych, tudzież żelaznych, a niemniej znaczny jest dowóz z Wołynia płodów rolniczych do kraju.

Główny prąd całego ruchu powyż wskazanego idzie od Stojanowa na Radziechów, Chołojów, Kamionkę strumiłową do Lwowa; lecz nie ogranicza się on tylko na handlu zagranicznym, owszem powiat Kamionecki przesyła wprost do Lwowa znaczną część produktów swoich, mianowicie zboża, wódki, ciemielu.

Pominąć nareszcie nie można znajdującą się na tym trakcie znaczną ilość gorzelń, przedewszystkiem zaś młyn parowy w Kamionce strumiłowej. nareszcie młyn amerykański i gorzelnia w Kłodzieńku i Żółtańcach.

Z tych więc względów droga powyższa powinna być za drogę krajową uznana.

Zacodzi tylko różnica w propozycjach co do kierunku tej drogi w części od Kamionki strumiłowej do Lwowa. Wydział powiatowy Kamionecki w porozumieniu z Wydziałem powiatowym Żółkiewskim proponują kierunek z Kamionki strumiłowej na Batiatycze, Dzibulki do gościńca Lwowsko Żółkiewskiego w Kulikowie, a Izba handlowa bez ściślejszego określenia mówi o kierunku z Kamionki na Kulików, wreszcie mieszkańcy Kłodna, Kłodzieńka i Żółtańca w osobnej petycji domagają się poprowadzenia drogi z Kamionki na Kłodzieńko, Żółtańca do Kulikowa.

Wydział powiatowy Lwowski przeciwnie proponuje drogę ze Lwowa na Małechów, Żydaticze, Podliski, Zapytów, Kukizów, Ceperów i Jakimów do Kamionki.

Najprostszym i dla miasta Lwowa najdogodniejszym, a zarazem pod względem ułatwienia przystępu do kolei Lwów-Złoczowskiej najodpowiedniejszym jest kierunek ze Lwowa na Małechów, Żydaticze, Zapytów, Kukizów, Kłodno,

Czestynie do Kamionki — którzy też w rzeczywistości pomimo zupełnie zaniedbanych dróg gminnych najżywszy ruch się odbywa. Kierunek ten zasługuje zatem przedewszystkiem na uwzględnienie.

Proponowanej przez Wydział powiatowy drodze z Gródka na Lubień, Szczerzec do Wybranówki, stacyi kolei żelaznej Czerniowieckiej, nie można znaczenia drogi krajowej przyznać, a to tem mniej, jeżeli zważywszy, że już w wniosku dotyczącym powiatu Rudeckiego proponowany jest trakt z Rudek na Komarno, Mikołajów do stacyi kolei w Chodorowie, obok którego w małej odległości droga wyż wskazana równolegle się ciągnęła.

Droga proponowana z Barszczowic na Gaje do Starego Sioła dla połączenia kolei żelaznej Lwowsko-Tarnopolskiej z koleją Czerniowiecką, ma również cechę drogi czysto miejscowej, pożądanej w interesie przyległych gmin dla dogodnego dojazdu do kolei; nie może więc z tego powodu być do sieci dróg krajowych wliczoną.

b) Co do powiatu Kamioneckiego.

Powiat ten obfity w zboże i rozległe lasy, posiadający w Kamionce strumiłowej młyn i tartak parowy oraz liczne gorzelnie, nie tylko ważnym jest pod względem ekonomicznym i przemysłowym, ale głównie z powodu odbywającego się tędy ruchu handlowego między Galicyą a Wołyniem na Stojanów.

Wszakże korzystne te warunki rozwoju handlowego i przemysłowego największych doznają przeszkód z powodu zupełnego braku dróg bitych w tym powiecie, podobnie jak i w sąsiednim powiecie Sokalskim. Najbardziej zaś dotkliwym jest brak drogi ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa.

Ważność tej drogi uzasadnioną już została w poglądzie na komunikacye powiatu Lwowskiego.

Również proponowano we wniosku dotyczącym powiatu Sokalskiego drogę z Krystynopola na Korczyn, Witków do Chołojowa, która to propozycja także do powiatu Kamioneckiego się odnosi. Jako uzupełnienie tej drogi w kierunku do kolei żelaznej Lwowsko-Tarnopolskiej, proponuje nareszcie Wydział powiatowy Kamionecki drogę z Chołojowa na Nieznanów, Połoniczną, Grabową i Busk do stacyi kolei żelaznej w Krasnem.

Ponieważ głównym powyższego traktu celem jest połączenie powiatów Sokalskiego i Kamioneckiego z koleją żelazną Tarnopolską a pośrednio z Podolem, szczególnie dla ułatwienia dowozu drzewa, którego tu brak wielki, — a proponowana droga temu celowi w zupełności odpowiada, przeto powinna być takowa tem bardziej za drogę krajową uznana, ile że stanowi ona uzupełnienie głównego traktu poprzecznego od granicy Królestwa na Sokal i Krystynopol do kolei Tarnopolskiej, z którą wiążą się znów trakty z południowych powiatów to od granicy węgierskiej, to z Bukowiny i Podola rosyjskiego bieżące.

c) Co do powiatu Przemysłańskiego.

Jak z jednej strony nie da się zaprzeczyć, iż powiat Przemysłański pod względem ekonomicznym i przemysłowo-handlowym jest nadzwyczaj ważny, posiada on bowiem prócz dostatku zboża, obszerne lasy i znaczne przedsiębiorstwa, jako to: gorzelnie większych rozmiarów w Dunajowie, Ciemierzyńcach, Dusanowic, Łahodowie, Przemyslanach, Ostalowicach, Pletenicach i t. d.; węglarki w Dunajowie i Ciemierzyńcach; hutę szklaną w Ciemierzyńcach; hamarnię w Dunajowie; młyny wodne w Dunajowie, Ciemierzyńcach, Wypyskach; nakoniec w Przemyslanach, garbarnię, tak z drugiej strony przyznać trzeba, iż istniejące tu komunikacye odpowiadają prawie zupełnie powyższym stosunkom. Przecięty wzdłuż prawie środkiem rządowym gościńcem Podhajczyki-Brzeżańskim łącznie z Bursztyńskim, w szerz zaś dwoma gościńcami Brodzkim w północnej i Brzeżańskim w południowej połowie, tudzież koleją żelazną na północy, zapewnioną ma powiat ten komunikacyę na wschód, zachód i południe tak, że jego ruch handlowy odpowiednio interesom kraju wolno rozwijać się może.

Proponowana przez Wydział powiatowy nowa droga od Bóbrki na Świerz i Przemyslan do Pomorzan jako trzeci poprzeczny trakt w powiecie mającym 6 mil długości, może więc tylko specjalnie odpowiadać interesom powiatu i mieć na celu połączenie ważniejszych w tymże powiecie miejscowości; dla ruchu krajowego zaś żadna z tej drogi korzyść wypłynąć nie może.

Co się zaś tyczy proponowanego przez Wydział powiatowy przedłużenia gościńca rządowego z Podhajczyk do kolei Lwowsko-Tarnopolskiej w Zadwórzu, to jakkolwiek ministerstwo orzeczeniem z dnia 24. Marca 1870. l. 412. prośbie o budowę tego przedłużenia odmówiło, a to z powodu, jakoby z budową gościńca tego tylko interesa gminne i powiatowe się wiązały, jednakże jest rzeczą niezawodną, iż droga ta ze względu na ruch handlowy jest niezbędną. Prawda, że kolej Lwowsko-Brodzka w całej swej długości równoległe obok gościńca Lwowsko-Brodzkiego przechodzi, dzieje się to jednak w oddaleniu $1\frac{1}{2}$ mili do 2 mil, a na tej całej przestrzeni niema ani jednej poprzecznej drogi bitej, któraby te dwie komunikacje z sobą łączyła.

Brak takiej przecznicy nie daje się czuć ani w powiatach Brodzkim i Lwowskim, gdzie gościniec rzeczony ostatecznie z koleją się schodzi, ani w powiecie Złoczowskim, gdzie już kolej poprzeczna z Krasnego na Złoczów prowadzi, lecz w powiecie Przemyślańskim brak ten czuć się daje nie tyle ze względu na sam powiat, ile z powodu przerwy traktu, wiodącego z południa od granicy Węgier na Stanisławów, Bursztyn i Rohatyn wprost do kolei Brodzkiej.

Przerwa ta najstosowniej zapełniłaby się dała wybudowaniem drogi od gościńca rządowego koło Podhajczyk w myśl wniosku Izby Brodzkiej na Gliniany do stacji kolei żelaznej w Krasnem.

Tym sposobem bowiem nie tylko wyż pomieniony trakt połączonyby został z koleją Brodzką, lecz zarazem uzupełniłaby się ważna droga krajowa, projektowana od granicy Królestwa w Uhrynowie na Sokal, Krystynopol, Chołojów, Busk, do kolei w Krasnem i złałaby się w jeden wielki nieprzerwany trakt aż do granicy Węgier.

Z tych więc powodów droga z Podhajczyk na Gliniany do Krasnego powinna być za drogę krajową uznana.

B.² W powiatach Żydaczowskim, Bobreckim, Rohatyńskim i Brzeżańskim proponuje Wydział krajowy.

XLIX. drogę z Rozwadowa na Rozdół, Brzozdowce, Chodorów, Knihynicze, Robotyn, Cześniki, Kurzany do Brzeżan około mil 11.

Propozycja ta jest co do powiatów Rohatyńskiego i Brzeżańskiego zgodna z wnioskami tychże Wydziałów powiatowych; Wydział powiatowy Żydaczowski zaś proponuje jako przedłużenie drogi Wełdziskiej drogę od Sokołowa w powiecie Stryjskim na Balicze podróżne, Sulatycze, Lachowice podróżne, Włodzimircze do Żurawna i ztąd na Adamówkę, Łapszyn, Holeszów do kolei w Bortnikach; — a Wydział powiatowy Bobrecki drogę z Bóbrki na Podhorodyszcze, Romanów, Pozarków i dalej na Kurowice, Wyzniany i Laszki królewskie do kolei w Zadwórzu; oraz drogę z Bóbrki na Strzałki i dalej na Świrz, Niedzieliska do Brzuchowice, a nakoniec drogę z Borynicz na Brzozdowce, Rozdół do Mikołajowa.

W propozycji swej nie uwzględnił Wydział krajowy tych wniosków z następujących powodów:

a) Co do powiatu Żydaczowskiego.

Powiat Żydaczowski położony w całej swej 6 milowej długości i dwumilowej szerokości w środku między koleją Czernowiecką i projektowaną koleją Lwowsko-Stryjską, obecnie zaś gościńcem Lwowsko-Stryjskim, nie ma oprócz części tegoż gościńca zresztą żadnej drogi bitej. Z natury położenia tego powiatu nie mniej ze względu na ogólny ruch handlu krajowego okazuje się tutaj potrzeba zakładania dróg, któreby powiat ten w poprzek przecinały. Przez powiat ten bowiem muszą przechodzić z jednej strony transporty przeznaczone od zachodu do kolei Czernowieckiej, z drugiej zaś strony transporty od wschodu ku kolei Stryjsko-Węgierskiej.

W tych kierunkach właśnie dążą ku temu powiatowi dwa główne przez nas proponowane trakty handlowe, jeden od wschodu, a drugi od zachodu, które połączone ze sobą najodpowiedniej w stacji kolei Czernowieckiej w Chodorowie stanowiłyby jeden wielki, srodkiem kraju bieżący i wszystkie koleje na poprzek przecinający trakt krajowy.

Pierwszym jest projektowana przy powiecie Mościskim, Gródeckim i Rudeńskim droga krajowa od zachodu z Sądowej Wiszni na Komarno do Drohowyża i Mikołajowa, a z tąd na Rozdół, Brzozdowce do Chodorowa; dru-

gim zaś projektowana w powiecie Brzezańskim i Rohatyńskim droga z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa, a ztąd dalej w powyższym kierunku na Rozdół do kolei Stryjskiej.

Część drogi tej w powiecie Żydaczowskim położona stanowiłaby nie tylko uzupełnienie dwóch głównych traktów krajowych, ale zarazem ważny dla powiatu gościniec poprzeczny łączący go z dwiema kolejami żelaznymi. Z tych powodów droga ta powinna być za drogę krajową uznana.

Co do proponowanej przez Wydział powiatowy drogi od Bortnik na Żurawno, Lachowice, Balicze i Sokołów do gościńca Karpackiego koło Bolechowa wykazuje się w poglądzie na komunikacje powiatu Stryjskiego, a nawet Wydział powiatowy sam to przyznaje, że droga ta z wybudowaniem kolei Stryjsko-Stanisławowskiej straci zupełnie na dzisiejszem swem znaczeniu, a zatem w obec koncesyonowanej właśnie rzeczonyj kolei nie może być za drogę krajową uznana, lecz powinna być w interesie powiatu jako droga dojazdowa do obu kolei ze środków powiatowych budowana.

b) Co do powiatu Bobreckiego.

Powiat Bobrecki obejmujący około 12 mil odznacza się głównie dostatkami zboża i produkcją drzewa tak budulcowego, jako też opałowego w dobrze zagospodarowanych lasach.

W skutek położenia swego w pobliżności Lwowa zbywa powiat ten produkta swe przeważnie we Lwowie, z czego wynika, iż cały ruch handlowy powiatu ku stolicy ciąży.

Kolej Czerniowiecka z 6 stacyami i równoległa z tąż koleją droga krajowa Lwowsko-Rohatyńska odpowiadają w zupełności potrzebom tego powiatu.

Proponowanym przez Wydział powiatowy drogom nie można znaczenia dróg krajowych przyznać już ze względu na niekorzystny teren powiatu tego, który dla przykrych gór, w transportach osi, omijanym bywa, tak, że droga krajowa Lwowsko-Rohatyńska właściwie dla użytku samego powiatu służy, już też ze względu na nieznaczny z powodu tego ruch przewozowy w tym powiecie.

Owszem wszystkie te proponowane drogi mają cechę dróg czysto miejscowych, mianowicie powiatowych.

I tak droga z Bóbrki do kolei Tarnopolskiej w Zadwórzu służyłaby wyłącznie do użytku powiatu Bobreckiego i części Przemysłańskiego, jako poprzeczna droga dojazdowa do stacyi kolei, droga zaś z Bóbrki na Strzeliska, Stoki i Świrz do Brzuchowic byłaby tylko połączeniem drogi Lwowsko-Rohatyńskiej z gościńcem rządowym Brzezańskim w interesie samego powiatu Bobreckiego, gdyż z drogi tej przez znaczne góry wiodącej korzystaliby tylko ci co muszą, to jest, jadący z Bóbrki do Brzeżan lub odwrotnie.

Wreszcie droga z Boryniec do Brzozdowiec, jakkolwiek ważna, w kierunku od zachodu do kolei Czerniowieckiej, ustąpić musi projektowanej drodze z Mikołajowa na Brzozdowiec do Chodorowa i ztąd na Rohatyn do Brzeżan, gdyż ta ostatnia dogadza interesom handlowym w dwóch kierunkach, to jest od zachodu do kolei Czerniowieckiej i od wschodu do kolei Stryjsko-Węgierskiej.

Z tych więc względów wnioski Wydziału powiatowego Bobreckiego uwzględnione być nie mogą.

Natomiast uwydatnić tu należy wniosek Wydziałów powiatowych Rohatyńskiego i Brzezańskiego względem budowy drogi z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa w powiecie Bobreckim.

Ważność tego traktu uzasadniają liczne przedstawienia stron i izb handlowych, jakoteż orzeczenia władz rządowych.

c) Co do powiatu Rohatyńskiego.

Powiat Rohatyński odznacza się obfitością w ziemiopłody i dość znaczne lasy, jakoteż przemysłowością mieszkalców, którzy jako kuśnierze, sukiennicy i krawcy trudnią się wyrobem i handlem kozuchów, sukna halinowego,

siermiąg i opończ włociańskich. Dla tych przedmiotów odbywają się tu znaczne targi tygodniowe w Rohatynie, Knihyniczach i w Chodorowie.

Przy nieznacznej rozległości powiatu tego możnaby istniejące wzdłuż całego powiatu komunikacje, jako to kolej żelazną Czerniowiecką, gościniec Bursztyński, Czerniowiecki i drogę krajową Lwowsko-Rohatyńską, jakoteż Stanisławowsko-Bursztyńską uważać za dostateczne dla samego powiatu środki transportowe. Lecz wzięwszy na uwagę handel przewozowy, szczególnie zaś ruch odbywający się tędy od wschodu ku kolei Czerniowieckiej w transportach zboża, bydła i spirytusu, od zachodu zaś w transportach soli, nafty, gipsu i drzewa, który to produkt od Zalesia Dniestrem spławiany, drogą na Bursztyn i Rohatyn do ubogiego w lasy Podola sprowadzanym bywa, okazuje się konieczna potrzeba drogi w szerz powiatu poprzecznie do kolei Czerniowieckiej wiodącej.

Stosunkom tym najbardziej odpowiada droga od Mikołajowa na Rozdół do Chodorowa, a ztąd w myśl wniosku dla powiatów Rohatyńskiego i Brzeżańskiego na Knihynicze, Rohatyn do Brzeżan — a gdy takowa nie tylko interesom kilku powiatów, lecz oraz ogólnemu ruchowi handlowemu jako uzupełnienie traktu Tarnopolskiego w kierunku najkrótszym tak do kolei Czerniowieckiej, jakoteż przyszłej kolei Lwowsko-Stryjsko - Węgierskiej w zupełności dogadza, powinna droga ta za drogę krajową być uznana.

d) Co do powiatu Brzeżańskiego:

W powiecie tym obfitym w ziemiopłody i dość znaczne lasy, przeciętym od północy na południe gościńcem rządowym Podhajczyki - Brzeżany, Stanisławowskim i drogą krajową Brzeżany-Złoczowską, a od wschodu drogą krajową Brzeżany-Podwołoczyską, położonym prócz tego w pobliżu kolei Tarnopolskiej i połączonym z nią obu pomienionymi drogami krajowymi, brak tylko komunikacji w kierunku zachodnim dla połączenia go z koleją Czerniowiecką.

Takiej komunikacji domaga się Wydział powiatowy, proponując drogę z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa, którą to drogę tak Izba handlowa jak i Wydziały powiatowe Rohatyński i Bobrecki zalecają i Wydział krajowy już we wnioskach specjalnych Wysokiemu Sejmowi w r. 1868. i 1869. przedstawiał.

Z tych zatem względów droga pomieniona jako wszechstronnie pożądana winna być za drogę krajową uznana.

C.² W powiatach Stryjskim, Dolińskim, Kałuskim, Bohorodczańskim i Stanisławowskim, Wydział krajowy proponuje tylko

L. W powiecie Dolińskim drogę z Wyszkowa od granicy Węgierskiej doliną Świcy na Weldzisz do gościńca Karpackiego koło Hoszowa (między Bolechowem a Doliną) około mil 6 i 2.000 sążni; — a w powiecie Stryjskim zakończenia wykazanych już dróg ze Sambora na Podbuż, Kropiwniki do Synowudzka, i z Ustrzyk na Lutowiska, Turkę, Borynię i Smorze do Tuchołki ze względu na konieczność połączenia dróg tych z gościńcem Stryjsko-Węgierskim, a właściwie budować się mającą koleją ze Lwowa na Stryj do Węgier.

W powyższych powiatach z wyjątkiem Wydziału powiatowego Bohorodczańskiego, który oznajmił, iż w powiecie tamtejszym nie zachodzi potrzeba żadnej nowej drogi, reszta Wydziałów powiatowych proponuje także inne drogi, a w szczególności:

Wydział powiatowy Stryjski drogę ze Stryja na Słobudkę, Wierczany, Podhorce, Komarów niemiecki i Daszawę, a dalej na Juseptycze, Hanowce, Rudę, Łowczyce, Zabłotowce, Młyniska i na Huleszów do kolei w Bortnikach.

Wydział powiatowy Doliński jako przedłużenie drogi Weldziszkiej drogę z Geryni przy gościńcu Karpackim na Huziejów, Wolę zaderewacką i dalej na Sokołów, Balicze i Żurawno do kolei w Bortnikach.

Wydział powiatowy Kałuski, drogę z Kałusza na Kopanki, Niegowce, Dołhę do Żurawna, tudzież z Kałusza na Dobrowlany, Nowicę, Landestreu do Łdzian i drogę z Kałusza na Mościska, Wierchnię, Zawadkę, Bołochów i Turzę Wielką do Stryja.

Wydział powiatowy Stanisławowski drogę z Nadwórnej na Cucylów, Tyśmieniczany, Chomiaków, Czemiejów, Chryplin, Mykietyńce, Podłuże i Hanuszowce do drogi krajowej Sielec-Zaleszczyckiej koło Poberezia, a dalej na Mariampol, Delejów do Horożany; tudzież drogę z Bednarowa od gościńca Karpackiego na Sapohów, Wiktorów do Sielec.

Wniosków tych nie uwzględnił Wydział krajowy w swojej propozycji z następujących powodów:

a) Co do powiatu Stryjskiego:

Powiat Stryjski ubogi wprawdzie w ziemiopłody, jak w ogóle powiaty górskie, obfituje jednak w rozległe lasy i posiada kilka hut żelaznych, jako to: w Dembini koło Synowudzka, w Sopocie, Augustowie pod Skolem i oraz huty szkła w Koziowej.

Nie można też pominąć znacznego chowu i wypasu bydła, którym się mieszkańcy tego powiatu zajmują.

Ważniejszym jeszcze jest powiat ten z powodu komunikacji z Węgry, która właśnie z wybudowaniem kolei żelaznej Lwowsko-Munkackiej tak dalece zapewnioną będzie, iż przecinający powiat ten samym środkiem gościniec rządowy Stryjsko-Lwowski i Klimiec-Stryjski z wyjątkiem części od granicy Węgierskiej do Skolego dla ruchu handlowego wszelką ważność utraci.

Gdy zaś rzeczona kolej cały powiat wzdłuż przechodzić będzie, przeto istotną ważność mieć będą tylko drogi poprzeczne do kolei wiodące.

Na teraz jest tylko jedna taka droga w północnej części powiatu, to jest gościniec Karpacki; nadzwyczaj ważną zaś nie tylko dla powiatu, ale dla ogólnego ruchu krajowego byłaby droga od Boryni na Smorze do gościńca rządowego w Tuchołce, której potrzeba dostatecznie udowodnioną została we wnioskach dotyczących powiatów Liskiego i Turczańskiego, i która z przytoczonych tamże powodów za drogę krajową uznaną być powinna.

Równie ważną jest następnie droga od Podbuża w powiecie Drohobyckim na Załokiec, Smolnę, Kropiwnik, a ztąd doliną Stryja na Dolhe, Sopot, Podhorodce, Kruszelnicę i Korczyn do Synowudzka, gdzieby się z gościńcem rządowym oraz z koleją żelazną łączyła.

Ze względu, iż droga ta stanowiłaby bardzo ważną przecnicę między koleją Naddniestrzańską i Lwowsko-Węgierską od Sambora do Synowudzka, powinna takowa tem bardziej za drogę krajową być uznana, ileże na przestrzeni blisko 40 mil wynoszącej, od Sambora po Skole i od Drohobycza po Turkę nie ma żadnej drogi bitej, a droga taka samym środkiem tej przestrzeni wiodąca, wielkiej jest wagi tak dla powiatów Samborskiego, Drohobyckiego, Stryjskiego, jakoteż Dolińskiego.

Co się zaś tyczy proponowanej przez Wydział powiatowy drogi ze Stryja do kolei Czerniowieckiej w Bortnikach w kierunku na Daszawę, Rudę i Huleszów, lub też w kierunku z Daszawy na Nowesioło, Jajkowce i Żurawno do Huleszowa zauważać należy, iż droga ta dzisiaj jest istotnie bardzo ważną z powodu, że w najkrótszym kierunku łączy z koleją Czerniowiecką dostarczającą znaczną ilość wołów opasowych powiaty Żydaczowski i Stryjski, oraz obfity w naftę, sól i t. d. powiat Drohobycki; atoli znaczenia krajowego drodze tej trudno przyznać, gdyż głównie pożądanym celem połączenia Stryja z koleją Czerniowiecką osiągniętym będzie z wybudowaniem koncesyonowanej właśnie kolei żelaznej Stryj-Stanisławowskiej, a cały ruch handlowy, jaki dziś temi drogami się odbywa, zwrócić się musi w kierunku Lwowa koleją Stryj-Lwowską, a w kierunku Czerniowiec koleją Stryj-Czerniowiecką.

Z tych powodów wniosek o uznanie drogi powyższej za krajową tem mniej uwzględnionym być może, ileże przez najbliższej interesowany powiat Żydaczowski poparty nie jest. Przeciwnie proponując w odmiennym kierunku drogę z powyższą prawie równoległą z Bortnik na Żurawno, Lachowice, Balicze i Sokołów do gościńca Bolechowskiego przyznaje Wydział powiatowy Żydaczowski, iż droga powyż wskazana z wybudowaniem kolei Stryj-Stanisławowskiej i Stryjsko-Lwowskiej zupełnie na znaczeniu dzisiejszym straci.

b) Co do powiatu Dolińskiego :

Powiat ten z powodu istniejących żup solnych w Bolechowie i Dolinie, tudzież fabryk żelaznych w Mizuniu, Żakli i Roźniatowie, garbarni w Bolechowie, fabryki parkietów w Wełdzirzu i kilka tartaków, niemniej znacznych lasów jest nadzwyczaj ważnym pod względem handlu i przemysłu.

Gdy wszakże powiat ten przeważnie jest górzysty i mało zaludniony, a znaczniejsze miejscowości położone są w północnej jego części, którą gościniec rządowy Karpacki i część gościńca Roźniatowskiego od zachodu na wschód przecina, gdy dalej w tym samym kierunku od Bolechowa na Dolinę do Kałusza przechodzić będzie kolej Stryjsko-Stanisławowska, a połączenie kolei tej i gościńca rządowego z Węgrami przez budowę drogi Wełdzirskiej jest zapewnione, przeto można twierdzić, że istniejące tamże środki komunikacyjne będą zupełnie dostateczne, tak ze względu na interesa powiatu, jakoteż na interes kraju.

Ważność drogi przez Wełdzirz do Węgier wiodącej uznaną została tak ze strony krajowych władz rządowych i Izby handlowej, jakoteż ze strony rządu węgierskiego; a gdy nadto Wydział krajowy po objęciu czynności byłej komisji głodowej na budowę tej przez wspomnianą komisję rozpoczętej drogi od r. 1868. z funduszu krajowego subwencją już do 40.000 złr. udzielił, przeto powinna takowa tem bardziej uznaną być za drogę krajową, ileż w przeważnej części kosztem funduszu krajowego i na sposób dróg krajowych jest zbudowaną, a jako przecznica do kolei żelaznej, oraz jako uzupełnienie traktu głównego do Węgier ma wszelkie znamiona drogi krajowej.

Co się tyczy projektowanego przedłużenia powyższej drogi od gościńca rządowego w Geryni przez powiat Stryjski i Żydaczowski do kolei Czerniowieckiej w Bortnikach, to powody przytoczone przeciw uznaniu tej drogi za krajową przy powiatach Stryjskim i Żydaczowskim odnoszą się także do części tejże w powiecie Dolińskim.

c) Co do powiatu Kałuskiego :

Powiat ten ważny szczególnie z powodu żup solnych i kopalni potażu w Kałuszu, z nieznacznym swym obszarem wciśnięty wązkim, a górzystym klinem między powiaty Doliński i Bohorodezański ku granicy Węgier — ma wzdłuż północnej swej połowy gościniec bieżący od Stryja i Doliny dwoma ramionami do kolei Czerniowieckiej na Bursztyn i Stanisławów, a prócz tego pośrodku gościniec Roźniatów-Rosulniański. Jest on zatem zaopatrzony w odpowiednie środki komunikacyjne, a z wybudowaniem kolei żelaznej Stryjsko-Stanisławowskiej będą komunikacje powiatu tego stosownie do potrzeby ruchu i handlu krajowego w całości uzupełnione.

Proponowane przez Wydział powiatowy połączenie gościńca Karpackiego z Roźniatowsko-Rosulniańską drogą z Kałusza do Łdzian, odpowiada wyłącznie interesowi powiatu, równie jak i droga z Kałusza do Żurawna; droga nareszcie z Kałusza na Mościska, Zawadkę do Stryja traci w obec projektowanej kolei Stryjsko-Stanisławowskiej zupełnie na ważności.

d) Co do powiatu Bohorodezańskiego :

Powiat ten przy niezacznym obszarze zaledwie 14 mil kwadratowych w większej połowie górzysty, mając wszczególnie wzdłuż powiatu gościniec rządowy Karpacki i Roźniatowski, zapewniające mu komunikację z sąsiednimi powiatami, a za pośrednictwem gościńca Delatyńskiego w powiecie Nadwórniańskim także z Węgrami, nadto położony w pobliżu kolei żelaznej Czerniowieckiej i projektowanej Stryj-Stanisławowskiej i z temże gościńcem połączony, ma dostateczne środki komunikacyjne, odpowiadające zupełnie warunkom rozwoju istniejącego w tym powiecie ruchu i przemysłu.

e) Co do powiatu Stanisławowskiego :

Powiat Stanisławowski posiada na przestrzeni 12 mil oprócz przecinającej go na wzdłuż samym środkiem kolei Czerniowieckiej i projektowanej poprzecznej kolei Stryj-Stanisławowskiej także jeden gościniec poprzeczny karpacki w zachodniej połowie powiatu, a dwa gościniec poprzeczne, to jest gościniec Brzeżański i drogę krajową Sielec-Zaleszczycką we wschodniej połowie, do których z wykończeniem drogi krajowej Czortków-Manasterzyskiej do Halicza trzeci gościniec poprzeczny przybędzie. Doliczywszy do tego zbliżone do granic powiatu tego gościniec, jako

to: wzdłuż granicy zachodniej gościniec rządowy Brzuchowice-Bursztyn-Podhorecki, a wzdłuż granicy wschodniej drogi krajowe Tyśmienica-Kołomyjską i Sielec-Zaleszczycką, twierdzić można, że powiat ten zaopatrzony jest w środki komunikacyjne, jak mało który inny i że proponowane przez Wydział powiatowy drogi były by tylko projektami do sprostowania lub skrócenia istniejących już w tych kierunkach gościńców, mianowicie droga od Nadwórny do Poberezia byłaby sprostowaniem gościńca Karpackiego od Nadwórny do Stanisławowa; droga zaś z Bednarowa do Sielec uzupełnieniem drogi Sielecko-Zaleszczyckiej, jako drugiej przecznicy do kolei w zachodniej połowie powiatu, która to przecznica z wybudowaniem kolei Stryj-Stanisławowskiej, jeżeli nie zbyt ciężką się stanie, to przynajmniej tylko cechą czysto miejscowej drogi dojazdowej do kolei żelaznej, czy to Czerniowieckiej lub Stryjskiej nabędzie żadną miarą zaś znaczenia drogi krajowej mieć nie może.

W obec pilniejszych dróg po innych powiatach, gdzie takowych brak zupełny, wniosek Wydziału powiatowego co do uznania powyższych dróg za drogi krajowe uwzględnionym być nie może.

D.² W powiatach Nadworniańskim i Tłumackim zgodnie z wnioskami Wydziałów powiatowych proponuje Wydział krajowy tylko

LI. drogę z Nadwórny na Wołosów, Kamienną, Winograd do Otyunii i ztąd na Tarnowicę połną do Tłumacza około mil 6 i 2000 sążni; podczas kiedy Wydział powiatowy Nadworniański prócz tego proponuje także drogę z Nadwórny na Zieloną do granicy Węgierskiej.

Propozycję swoją uzasadnia Wydział krajowy jak następuje:

a) Co do powiatu Nadworniańskiego:

Powiat ten górzysty i mało zaludniony odznacza się głównie obfitością lasów, bogatych w drzewo budulcowe i materiałowe i ważnym jest z powodu żup solnych w Delatynie i Łanczynie, tudzież hut szklanych w Majdanie górnym i Mikuliczynie. Prócz tego znajdują się tartaki w Pniowie, Pasiecznej, Zielonej i Mikuliczynie.

Gdy wszakże powiat ten, jak to świadczy sprawozdanie Wydziału powiatowego o zanienianiu dróg powiatowych, wcale nie odznacza się ruchem handlowym, a przecinający go samym środkiem wszerz i wzdłuż gościniec Karpacki i Delatyński od Stanisławowa na Nadwórnę, Delatyn i Mikuliczyn do granicy Węgier, oraz od Delatyna na Łanczyn do Kołomyi, najważniejsze miejscowości łączy i komunikację tak z Węgrami jako też z resztą kraju zabezpiecza, przeto można by już te gościńce w stosunku do nieznacznego ruchu w powiecie uznać dostatecznymi dla niego komunikacyami.

Jednakże właśnie dla rozbudzenia handlu i przemysłu, jako też dla zapewnienia lepszego bytu materialnego ludności tego powiatu, oraz w interesie graniczącego powiatu Tłumackiego okazuje się konieczną w powiecie Nadworniańskim bezpośrednią komunikacją z pomijającą go koleją żelazną Czerniowiecką, ku czemu najodpowiedniejszą byłaby stacja kolei w Oatynii na terytorium powiatu Tłumackiego, przy samej granicy owiatu Nadworniańskiego położona.

W tym celu proponuje Wydział powiatowy drogę z Oatynii na Kamienną, Przerósł do gościńca rządowego w Nadwornie.

Gdy droga ta nie tylko jako poprzeczna do kolei żelaznej pod względem wywozu płodów surowych, oraz dowozu zboża na potrzeb ubogiej ludności górskiej dla samego powiatu jest ważną, lecz także dla wschodnich powiatów jako komunikacja ułatwiająca związek z Węgrami bardzo jest pożądaną, przeto zasługuje wniosek Wydziału powiatowego na uwzględnienie, o ile takowy dotyczy uznania za krajową drogi projektowanej z Oatynii do Nadwórny.

Co się zaś tyczy uznania za krajową drogi powiatowej z Nadwórny na Zieloną do granicy Węgierskiej nie podpada wątpliwości, — że gdy droga ta nie tylko dla braku wszelkiego ruchu w tej okolicy według wyżej wspomnianego sprawozdania Wydziału powiatowego żadnego znaczenia nie ma, lecz oraz jedyną jej cel, to jest komunikacja

z Węgami zapewnioną jest gościńcem rządowym z Delatyna na Jabłonicę wiodącym, wniosek na jej wcielenie do sieci dróg krajowych nie może być uwzględnionym.

b) Co do powiatu Tłumackiego :

Powiat Tłumacki odznaczający się pod względem gospoarczym żyzną ziemią i znacznym chowem bydła, ważniejszy jest pod względem przemysłowym z powodu istniejącej w Tłumaczu cukrowni, która jest jedną z najznacześniejszych w państwie austriackiem.

Głównie też ze względu na rzezoną fabrykę wymaga powiat ten w interesie przemysłu krajowego takiego urządzenia środków komunikacyjnych, któreby do wzniesienia tej fabryki i ułatwienia jej odbytu przyczynić się mogło.

Droga krajowa Sielec-Zaleszczycka przecinająca powiat w całej długości samym środkiem i poprzeczny gościńiec rządowy Stanisławowsko-Brzeżański po części i droga krajowa Tyśmienica-Kołomyjska umożliwiają fabryce Tłumackiej wszelką komunikację na zachód, północ i wschód; brak jej tylko w kierunku południowym, mianowicie do kolei żelaznej, jako i do Węgier.

Potrzebie tej zapobieżę ze wszechmiar proponowana przez Wydział powiatowy droga z Tłumacza do stacji kolei żelaznej w Otyunii.

Droga ta łączyłaby powiat bezpośrednio w najkrótszej linii z koleją żelazną, a w dalszym połączeniu z drogą krajową Tyśmienica-Kołomyjską, ułatwiłaby mu komunikację z Bukowiną, tudzież dowóz węgla z Myszyna i Nowosieliczy.

W razie wybudowania projektowanej drogi z Otyunii do Nadwórny otworzyłaby się nowa komunikacja z Węgarami, z południowymi powiatami górskimi, obfitymi w drzewo budulcowe i opałowe tym najgłówniejszym warunkiem utrzymania fabryki w ruchu.

W skutek bowiem niezwyklej dla fabryki potrzeby materiału opałowego, dosięgającej rocznie 20,000 sągów drzewa i przeszło 100,000 cetnarów węgla, przetrzebiono już mocno lasy w powiecie Tłumackim tak, iż powiat ten obecnie prawie wyłącznie pociąga drzewo budulcowe z powiatu Nadwórniańskiego, a nawet drzewem opałowym z tamtąd zasilać się musi.

Droga od Nadwórny na Otynię do Tłumacza jest już teraz głównym traktem Podolskim, którądy znaczne transporty drzewa meteryałowego i budulcowego, soli, szkła i cementu z powiatów górskich, a wina i innych artykułów z Węgier na Podole przechodzą, i którądy się napowrót uboższe powiaty górskie i północna część Węgier zbożem zaopatrują.

Z tych zatem powodów droga z Tłumacza do Otyunii, jako ważna droga krajowa uzupełniająca trakt węgierski i jako przecznica do kolei żelaznej, powinna być do sieci dróg krajowych wcielona.

E.² W powiecie Podhajeckim Wydział krajowy nie uwzględnił wniosku Wydziału powiatowego względem budowy dróg z Podhajec do Horożanki i przedłużenia tej drogi z Podhajec na Nowosiółkę i Rosochowaciec do Chodaczkowa; oraz drugiego wniosku względem budowy drogi z Kozowej na Litatyn, Bożyków, Szumlany i dalej na Bybło, Kąkolniki i Słobudkę do kolei w Haliczu.

Powiat Podhajecki posiada wprawdzie tylko jeden gościńiec od północy ku południowi, lecz właśnie gościńiec ten, samym środkiem powiatu idący, stanowi główny trakt krajowy, wiodący na północ przez Brzeżany do kolei Tarnopolskiej w Złoczowie — na południe przez Manasterzyska do kolei Czerniowieckiej w Stanisławowie i nareszcie na Buczaczu w Czortkowskie i na Bukowinę.

Z wybudowaniem uznanej już za krajową drogi z Manasterzysk do Halicza i projektowanej w sieci drogi z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa, uzyska powiat prócz tego dwie nowe przecznice do kolei Czerniowieckiej. Nadto subwencyonowana przez Wysoki Sejm droga gminna z Podhajec do Horożanki, w połączeniu z drogą krajową Manasterzysko-Haliczką uprości i skróci znacznie komunikację z koleją pod Haliczem.

Tym sposobem powiat Podhajecki zapewnioną ma najważniejszą komunikację i jeżeli zachodzi potrzeba dróg nowych oprócz wyżej pomienionych, to takowe wyłącznie tylko w interesie samego powiatu są pożądane; dla ruchu zaś i handlu krajowego, o ile powiat Podhajecki wpływa na podniesienie tegoż, są powyższe środki komunikacyjne zupełnie dostateczne.

Z tych powodów proponowane przez Wydział powiatowy drogi z Podhajeć na Rosochowacice do gościńca Brzeżańsko-Tarnopolskiego w Chodaczkowie i od tegoż gościńca z Kozowej na Bożyków, Szumlany i Kąkolniki do Bołszowiec nie zażądane ani przez Wydział powiatowy Tarnopolski, ani Brzeżański, nie mogą być za drogi krajowe uznane.

Ponieważ główny prąd handlu skierowany jest na zachód, a zatem dla Tarnopola ważniejszym jest przedłużenie drogi z Brzeżan do Chodorowa, przeto odpada potrzeba pierwszej z wyżej wymienionych dróg, a to tem bardziej, ileże dla Podhajeć byłaby ona tylko sprostowaniem i skróceniem istniejącej już drogi na Brzeżany. Ważniejszą od drugiej drogi zaś jest droga projektowana z Brzeżan na Rohatyn, z którąby ona właśnie w przeważnej części była równoległą. Zresztą drogę tę zastąpi zupełnie droga z Podhajeć do Horożanki, którą powiat przy dochodach z myt jako drogę powiatową z łatwością utrzymywać może.

F.² W powiatach Kosowskim i Śniatyńskim proponujemy:

LII. drogę od granicy Węgier doliną Czarnego Czeremoszu na Zabie, Krzyworównię, Jaworów, Sokółkę, Kosów, Rożniów, Dzurów, Tuczapy, Kniaże do Śniatyna około mil 15.

Propozycja ta zawiera w sobie zarazem wniosek samoistny Wydziału krajowego o przedłużeniu drogi krajowej Śniatyn-Horodeńskiej ze Śniatyna do kolei w Załuczu i wniosek o uznanie za krajową drogi powiatowej Kosów-Zabioskiej.

Odmienne są od wniosków Wydziałów powiatowych Kosowskiego i Śniatyńskiego w tem, iż Wydziały rzeczzone proponują drogę z Kut do Śniatyna i z Kosowa do Tuczap; a Wydział powiatowy Śniatyński także drogę z Rożniowa na Nowosielice, Trościańce, Iłłince do Zabłotowa.

Propozycję swą uzasadnia Wydział krajowy jak następuje:

a) Co do powiatu Kosowskiego:

Powiat ten jakkolwiek do najuboższych i najmniej zaludnionych powiatów górskich się liczy, ważnym jest jednak tak z powodu istniejących tu salin w Kosowie i Utoropach, jakoteż z powodu nieprzebranych zasobów drzewa materiałowego i budulcowego. Niemniej odznacza się powiat ten chowem bydła, przedewszystkiem owiec i dostarcza znaczną ilość surowej wełny.

Również pod względem ruchu handlowego ważnym jest powiat ten z powodu położenia swego przy granicy Węgier i Bukowiny.

W Wyżnicy, miasteczku powiatowem Bukowińskiem położonem przy samej granicy po tamtej stronie Czeremoszu na przeciw Kut, zbiega się kilka szlaków bardzo ważnych z Bukowiny, Węgier i Siedmiogrodu, któremi znaczne transporty surowych ziemiopłodów w powiat Kosowski, a stąd jedynym w powiecie gościńcem Kucko-Kołomyjskim dalej na zachód, głównie zaś do kolei w Załuczu przechodzą.

Same zaś miasto Kuty zamieszkałe przez przemysłową ludność ormiańską prowadzi nader ożywiony handel bydłem, łojem i skórą tak surowymi, jakoteż na safian wyprawionemi.

Z tych więc powodów proponowana przez Wydział powiatowy Kosowski, jako też Śniatyński droga w jednym z projektowanych kierunków, to jest albo z Kut na Kobaki, Popielniki, Tuczapy, albo z Kosowa na Wierzbowice, Rożniów, Dzurów, Tuczapy i dalej na Kniaże do kolei Czerniowieckiej w Załuczu powinna być w interesie handlu krajowego uznana za drogę krajową.

Z wyżej wymienionych obu kierunków, którymi by bardzo blisko obok siebie drogi z Kosowa i Kut do Tuczap prowadzone być mogły, główniejszym i oba wymienione punkta bardziej uwzględniającym jest kierunek z Kosowa na Rożniów i Tuczapy.

Kierunek ten jest odpowiedniejszym ze względu na idącą samym środkiem powiatu drogą powiatową Kosów-Zabioską jako jedyną i bardzo ważną komunikację z Węgrami.

Gdy jednakże droga ta tylko do Zabiego doprowadzona, dalej dla braku funduszków siłami powiatu nie może być budowaną, a nawet w części już zbudowanej należycie utrzymywaną, a przecież pod względem komunikacji z Węgrami nie tylko dla powiatów Śniatyńskiego i Kosowskiego, lecz w interesie ruchu krajowego jako uzupełnienie gościńca rządowego Kutty-Kołomyjskiego do granicy Węgierskiej jest niezbędną, przeto należy i drogę tę uznać za drogę krajową.

b) Co do powiatu Śniatyńskiego:

Za potrzebą drogi ze Śniatyna do Kosowa przemawiają te same powody, które za ważnością drogi tej w powiecie Kosowskim przytoczono.

Wykończenie zaś drogi krajowej Śniatyn-Horodeńskiej w części ze Śniatyna do stacji kolei żelaznej w Załuczu około 2000 sążni i wybudowanie mostu w tej części nad Prutem jest kwestyą żywotną nie tylko dla nadzwyczaj ożywionego ruchu handlowego miasta Śniatyna, lecz zarazem w interesie handlu i przemysłu krajowego, jako uzupełnienie projektowanego traktu od granicy Węgierskiej na Kosów do kolei w Załuczu, oraz istniejącego już gościńca ze Śniatyna na Horodenkę, Czortków, Trembowłę aż do kolei Lwowsko-Tarnopolskiej w Tarnopolu, lub teże z Horodenki na Buczacz, Brzeżany do kolei w Złoczowie.

Z resztą w powiecie tym zaledwie 9 mil □ obejmującym, przeciętym na wzdłuż koleją żelazną i gościńcem rządowym Karpackim, a na poprzek drogą krajową Śniatyn-Horodeńską byłyby po przedłużeniu drogi tej w wyżej wymienionym kierunku środki komunikacyjne zupełnie dostateczne.

G.² W powiatach Kołomyjskim, Horodeńskim i Buczackim zgodnie z wnioskami Wydziałów powiatowych proponuje się

LIII. drogę z Ceniawy przy gościńcu rządowym w pobliżu Kołomyi na Turkę, Dzurków, Obertyn, Harasymów, Łukę, Wozitów, Połok, Sekołów, Soroki do Buczacza około mil 8 i 3000 sążni.

Wydział powiatowy Horodeński przedstawia także drogę z Obertyna do kolei w Korszowie, a Wydział powiatowy Buczacki drogę z Zielonej na Osowce, Bobulińce i Modzelówkę do gościńca rządowego Brzeżany-Stanisławowskiego.

W uzasadnieniu swej propozycji przytacza Wydział krajowy następujące powody:

a) Co do powiatu Kołomyjskiego:

W powiecie Kołomyjskim odznaczającym się ziemią nader obfitą w wszelkie ziemiopłody i dostatkami lasów, oraz nieposlednim chowem bydła, posiadającym prócz tego kilka zakładów przemysłowych, jak młyn parowy w Korszowie, kopalnię węgla w Myszynie, fabrykę zapalników w Wierzbicy niżym, jest ruch handlowy z powodu sąsiedztwa z Węgrami i Bukowiną nadzwyczaj ożywiony, do czego się także miasteczka handlowe tak w samym jako i w sąsiednich powiatach, mianowicie Gwoździec, Obertyn, Jabłonów, Korczów, Peczyńszyn i inne nadzwyczaj przyczyniają.

Atoli potrzebom ruchu tego niezupełnie odpowiadają istniejące w powiecie komunikacje.

Powiat ten prawie środkiem koleją przecięty posiada wprawdzie po stronie południowej teże kolei 4 gościńce na zachód, południe i wschód bieżące, mianowicie gościniec Karpacki, Kutty-Kołomyjski, Uścieczko-Kołomyjski i drogę krajową Tyśmienica-Kołomyjską, jednak cała po północnej stronie kolei położona przestrzeń tak w tym, jak i w sąsiednich powiatach Horodeńskim i Buczackim jest zupełnie ogołoconą z gościńców poprzecznych do kolei.

Jak wielką zaś jest w tym kierunku potrzeba dobrej komunikacji dowodzi najlepiej znaczny ruch handlowy odbywający się tedy obecnie zwykłymi drogami gminnymi. Na przestrzeni tej znajdują się nadzwyczaj handlowe miasteczka, jak Buczacz, Jazłowiec, Obertyn, i temi gminnymi drogami przeobiodzą znaczne transporty tak z Kołomyjskiego i z Węgier na Podole jakoteż naodwrot.

Z wybudowaniem drogi łączącej się z gościńcem wiodącym z Kołomyi na Delatyn do Węgier i z Kołomyi na Kosów, Kuty do Bukowiny wzmógłby się handel budulcem i drzewem, bydłem, solą i wszelkimi produktami okolic górskich i Podola, jakoteż Węgier i podniósłby się nierównie bardziej dowóz dó kolei.

Z tych więc powodów powinna być droga proponowana przez Wydziały powiatowe Kołomyjski, Buczacki i Horodeński, oraz przez Izbę handlową, od gościńca rządowego Kołomyjsko-Uścieckiego pod Ceniawą na Dzurków w powiecie Buczackim, następnie na Obertyn, Niezwiska i Łukę w powiecie Horodeńskim, a dalej na Woziłów, Potok, Sokółów i Soroki w powiecie Buczackim w interesie ogólnego ruchu handlowego tem bardziej uznana za drogę krajową, ile że stanowiłaby ona uzupełnienie wielkiego traktu z jednej strony od Tarnopola na Mikulińce do Buczacza, a z drugiej strony od granicy Węgier na Delatyn, i z Bukowiny na Kuty i Kosów do Kołomyi wiodącego.

Droga proponowana z Obertyna do stacyi kolei w Korsowie ma, jak to samo uzasadnienie propozycji dowodzi, cechę drogi czysto miejscowej. Może ona być niezbędną dla ułatwienia dojazdu do kolei dla najbliższej okolicy, lecz z tego wynika tylko, iż powinna być za drogę powiatową uznana i kosztem powiatu budowana.

b) Co do powiatu Horodeńskiego:

Uzasadnienie potrzeby drogi powyższej w powiecie Kołomyjskim odnosi się w zupełności i do powiatu Horodeńskiego.

Z przyjęciem tej propozycji powiat Horodeński przecięty na wzdłuż drogą krajową Sielec-Zaleszczycką i Śniatyn-Horodeńską, a wszszer gościńcem rządowym Uścieczko-Kołomyjskim zaopatrzone będzie dostatecznie w potrzebne środki komunikacyjne.

c) Co do powiatu Buczackiego:

Ważność i potrzeba drogi z Buczacza do Kołomyi opiera się na motywach przytoczonych przy powiecie Kołomyjskim. Co się zaś tyczy proponowanej przez Wydział powiatowy drogi ze Zielonej do Modzelówki, oraz drogi zaleconej przez Izbę Brodzką z Buczacza do Dobrowód — obie te drogi mające na celu tylko skrócenie gościńca z Podhajec na Manasterzyska do Buczacza wiodącego o jedną lub o pół mili, nie noszą na sobie cechy dróg krajowych, i są nawet w obec istniejącej równoległej drogi krajowej z Buczacza do Manasterzysk dla samego powiatu bardzo podrzędnej wartości.

Z resztą powiat ten mając wszszur idącą drogą krajową Czortków-Manasterzyską, a na wzdłuż we wschodniej swej połowie drogą Strusów-Buczacką w połączeniu z Tłuste-Buczacką, nareszcie w zachodniej części gościńcem Brzeżańsko-Stanisławowski, będzie po wybudowaniu drogi z Buczacza do Kołomyi dostatecznie zaopatrzone w środki komunikacyjne.

H². W powiatach Złoczowskim, Brodzkim, Tarnopolskim i Zbaraskim proponujemy:

LIV. Jako sprostowanie drogi krajowej Złoczów-Brzeżańskiej, drogę z Czyżowa na Snowicz do Złoczowa około mil 2 — prócz tego

LV. drogę ze stacyi kolei w Płuchowie na Wołczkowce, Olejów, Trościaniec, do Załoziec około mil 4 i 2000 sążni;

LVI. drogę z Radziechowa w powiecie Kamioneckim na Łopatyn, Stanisławczyk, Brody, Nekwaszę, Podkamień, Załozce, Mszaniec, Ihrowice, Płotycze do Tarnopola około mil 16 i 2000 sążni;

LVII. drogę z Tarnopola na Szlachcińce, Czerniechowce do Zbaraża około mil 2 i 2000 sążni.

Pierwsza z propozycji powyższych jest samoistnym wnioskiem Wydziału krajowego, dalsze propozycje zgodne są z wnioskami Wydziałów powiatowych.

Nie uwzględniono zaś wniosków Wydziału powiatowego Złoczowskiego względem budowy drogi z Jezierny na Białkowce, Bzowice, Olejów, Harbuzów, Kołtów do Sasowa i ztąd na Białykamiień do Krasnego, oraz drogi z Książego na Lackie małe, Gołogóry do Narajowa, a następnie Wydziału powiatowego Brodzkiego względem budowy drogi z Ohladowa w powiecie Kamioneckim na Toporów, Stołpin i Bajmaki do Ożydowa.

W postawieniu swych propozycji miał Wydział krajowy następujące stosunki na względzie :

a) Co do powiatu Złoczowskiego :

Powiat Złoczowski obfity w ziemiopłody i dość znaczne lasy, szczególnie w północnej swej części — mając przez całą swą długość, samym środkiem przechodzącą, kolej żelazną Lwowsko - Tarnopolską i równoległy gościniec Złoczowsko - Zaleszczycki, oraz wzdłuż północnej granicy swej kolej Brodzką — przytem gościniec ku Brodom wiodący, zaopatrzone jest w dość odpowiednie środki komunikacyjne.

Wszakże w interesie ruchu i handlu krajowego okazuje się w powiecie tym potrzeba nowych środków komunikacyjnych.

W pierwszym rzędzie staje projektowana już przy powiecie Przemysłańskim droga z Krasnego na Gliniany do gościńca Podhajczyki-Stanisławowskiego jako uzupełnienie tegoż gościńca do kolei Brodzkiej i Tarnopolskiej, również jak i sprostowanie drogi krajowej Brzeżańsko - Złoczowskiej w części od Pomorzana wprost na Czyżów, Snowiec do stacyi kolei żelaznej w Złoczowie.

Część bowiem tej drogi od Pomorzana do gościńca rządowego pod Zarwanicą stała się po wybudowaniu kolei dla braku odpowiedniego z nią połączenia niepraktyczną, i bywa teraz już mało uczęszczaną.

Ważną nareszcie jest droga ze stacyi kolei w Płuchowie na Wołczkowce, Olejów, Trościaniec do Założec tak ze względu na handlowe miasteczko Założce, jakoteż z powodu, iż łącząc się z projektowaną drogą Brodzko-Tarnopolską stanowić będzie dla przeważnej części powiatu Brodzkiego i Złoczowskiego niezbędną przecznicę ku kolei.

Proponowane zaś przez Wydział powiatowy drogi nie mają ze względu na ogólny ruch krajowy żadnego znaczenia. Droga od kolei w Jezierny na Olejów, Kołtów, Sasów, Biały kamiień do kolei w Krasnem byłaby obok gościńca Złoczów-Zaleszczyckiego drugą równoległą z koleją bieżącą i tylko w przecięciu o jedną milę od niej oddaloną komunikacją.

Nawet dla powiatu samego nie ma droga ta szczególnego interesu, gdyż dla niego w myśl przyjętej w ogóle zasady tylko prostopadłe do kolei drogi pożądane być mogą.

Droga od kolei w Książem na Gołogóry do Narajowa, a raczej do Brzeżan nie ma również cechy drogi krajowej w obec istniejącej i równoległej drogi krajowej Złoczów-Brzeżańskiej, której sprostowanie się projektuje.

b) Co do powiatu Brodzkiego :

Powiat Brodzki należy do najważniejszych w kraju tak pod względem ekonomicznym z powodu urodzajnej ziemi, oraz znacznych obszarów leśnych, jakoteż pod względem przemysłu i handlu z powodu nadzwyczaj ożywionego ruchu handlowego w Brodach, tudzież istniejących tu kilku fabryk, jakimi są: młyny parowe w Brodach i w Smarzewie, przędzalnia lnu w Brodach, kilka fabryk likierów i przeszło 10 gorzeln; nadewszystko zaś z powodu położenia swego przy granicy rosyjskiej i wynikających ztąd nadzwyczaj ożywionych stosunków handlowych z przyległym Wołyniem.

Wszakże pod względem komunikacji należał do niedawna powiat ten do najbardziej zaniedbanych, mając tylko jedyny gościniec z Brodów do Lwowa.

Dopiero kolej żelazna przyczyniła się do wzniesienia ruchu odpowiedniego stosunkom handlowym.

Pomimo to jest jednak komunikacja z Brodów na Radziechów do Sokala i z Brodów na Podkamiień, Założce do Tarnopola żywotną potrzebą nie tylko dla samego powiatu Brodzkiego, lecz zarazem dla powiatów Sokalskiego, Kamioneckiego, Tarnopolskiego i dalszych na południe położonych powiatów.

Droga ta ułatwi z jednej strony transport drzewa budulcowego, z lasów Łopatyńskich i Radziechowskich do żeglownego Bugu, równie jak i na Podole, oraz wywóz wszelkich wyrobów przemysłowych z Brodów na Sokal do Królestwa; z drugiej strony zaś stanowi ona będzie ważną przecznicę dla wszelkich transportów tak do kolei Brodzkiej z północy i z południa, jakoteż z Brodów i od północy do kolei Tarnopolskiej.

W interesie ruchu i handlu krajowego nareszcie przybędzie z drogą tą ważny trakt poprzeczny od granicy Królestwa w Sokalskiem, przechodzący przez okolice w zupełności gościńców pozbawione, łączący koleje Brodzką i Tarnopolską i uzupełniający w skutek połączenia z gościńcem w Tarnopolu komunikację Podola, a pośrednio i Bukowiny z północnymi powiatami i z Królestwem.

Z tych więc powodów powinna być droga powyższa za drogę krajową uznana.

Wniosek Wydziału powiatowego względem budowy drogi z Ohladowa na Toporów, Stołpin do Ożydowa upada w obec projektowanych w tym samym kierunku dróg z Cholejowa do Krasnego i z Radziechowa do Brodów.

c) Co do powiatu Tarnopolskiego:

Powiat Tarnopolski mając prócz kolei żelaznej od zachodu na wschód, także krzyżujące się w Tarnopolu jako punkcie centralnym dwa gościńce, to jest: Złoczowsko-Zaleszczycki i drogę krajową Brzeżańsko-Podwołoczyską zaopatrzony jest w kierunkach na zachód, wschód i południe w dostateczne środki komunikacyjne.

Tylko w kierunku północnym brak komunikacji tem bardziej czuć się daje, ileż stosunki handlowe Brodów z Tarnopolem są znaczne i rozpoczęta już w tym kierunku droga powiatowa Ihrowicka obecnie jako przecznica do kolei żelaznej o wiele ważniejszą się stała. Gdy potrzeba i ważność tej drogi uzasadnioną już została we wniosku dotyczącym powiatu Brodzkiego, przeto postawiony tam wniosek względem wcielenia tej drogi do sieci dróg krajowych tutaj tylko powtórzonym być może.

Dla powiatu Tarnopolskiego jest wniosek ten tem ważniejszy, ileż na rzecz budowy rzeczonyj drogi zalegają znaczne należytości konkurencyjne, które po ściąganiu i przeprowadzeniu obrachunku przysporzyć mogą pierwszy fundusz na dalszą budowę tej drogi.

Część drogi krajowej Brzeżańsko-Podwołoczyskiej od Smykowie aż do Podwołoczysk traci z wykończeniem kolei Tarnopolskiej, z którą równolegle jest położoną, zupełnie na znaczeniu i powinna być jako droga krajowa zaniechana.

Natomiast nabywa ważności droga powiatowa Smykowie-Skałat-Grzymałowska jako przecznica do kolei Tarnopolskiej tak, że wcielenie jej do sieci dróg krajowych jest ze wszechmiar pożądane. Gdy jednakże droga ta w najważniejszej części znajduje się w powiecie Skałackim, przeto odnośna propozycja stawia się we wniosku dotyczącym powiatu Skałackiego.

Wykazać tu jeszcze należy ważność i potrzebę drogi w północno-zachodnim kierunku od kolei żelaznej w Tarnopolu na Szlachcińce, Czerniechowce do Zbaraża, której to drogi budowę już władze rządowe zamierzały i w tym celu rozprawy konkurencyjne rozpoczęły. Po objęciu zarządu dróg w r. 1868. porozumiewał się też Zbarski Wydział w skutek uchwały Rady powiatowej z Tarnopolskim Wydziałem w sprawie uznania i budowy drogi tej jako powiatowej, atoli tenże Wydział powiatowy nie przechylił się, chociaż z własną szkodą, do propozycji powiatu Zbarskiego.

d) Co do powiatu Zbarskiego:

Jak już wyżej nadmieniono, jest droga z Tarnopola do Zbaraża nie tylko dla powiatu Zbarskiego jako przecznica do kolei żelaznej, lecz i dla powiatu Tarnopolskiego nadzwyczaj ważną komunikacją.

Powiat Zbarski należy do najżyźniejszych okolic w Galicyi, a jedyne miejsce targowe powiatu miasto Zbaraż, jest po Tarnopolu najznaczniejszym i najhandlowniejszym w całym dawniejszym obwodzie Tarnopolskim. Mianowicie

koncentruje się w Zbarażu cały i to znaczny handel zbożowy i innych produktów powiatu, i stąd dopiero rozchodzi się dalsze transporta w różne strony.

Nadto zakupują tutejsi kupcy rozległe lasy na Wołyniu, graniczące z powiatem Zbarskim i mając na przecięg lat 12. dozwolony przewóz przez linię graniczną zaopstrują drzewem opałowym i budulcowem ubogie w lasy powiaty Zbarski i Tarnopolski.

Wszelkiemu rozwojowi rolnictwa, handlu i przemysłu stoi jednak na przeszkodzie brak odpowiedniej komunikacji w powiecie.

Pominąwszy potrzebę dróg poprzecznych do kolei, które ze względu na konfigurację powiatu dwóch mil długości nie przenoszą, a zatem raczej jako drogi dojazdowe tylko dla powiatu istotną ważność mieć mogą, jest droga ze Zbaraża do Tarnopola w interesie obu tych powiatów niezbędną.

Bywają bowiem tygodnie, a nawet i miesiące całe, w których żaden transport towarów, a często nawet i przesyłki pocztowe między Zbarażem a Tarnopolem choćby za największym wynagrodzeniem miejsca mieć nie mogą.

Niemniej dotkliwie daje się czuć ludności powiatu Zbarskiego częsty brak soli z powodu niemożliwości przywozu, przeczo cena tego niezbędnego produktu do niezwyklej wysokości się podnosi; dla Tarnopola staje się brak ten komunikacji przyczyną nadzwyczaj wysokich cen drzewa opałowego.

Ze względu na wykazaną ważność drogi powyższej i na niepodobieństwo zbudowania jej siłami powiatu, winna droga ta być uznana za drogę krajową, zwłaszcza, iż byłaby ona zarazem uzupełnieniem istniejącej już drogi Brzeżańsko-Podwoleczyńskiej od Tarnopola ku granicy rosyjskiej.

1.^a W powiatach Skałackim i Husiatyńskim zgodnie z wnioskiem Wydziałów powiatowych proponujemy:

LVIII. Drogę ze Smykowiec i stacyi kolei w Borkach na Chodaczków mały, Kołodziejówkę, Skałat, Grzymałów, Kluwińce i Chorostków do Kopyczyniec około mil 7 i 3.000 sążni.

W propozycji tej mieści się oraz wniosek uznania za krajową drogi powiatowej Smykowce-Grzymałowską.

Za propozycją tą jednomyslnie przez oba Wydziały powiatowe i Izbę handlową popartą, przemawiają następujące powody:

a) Co do powiatu Skałackiego:

Powiat ten ważnym jest tak z powodu wielkiej obfitości ziemiopłodów i znacznych lasów, tudzież chowu bydła, jakoteż z powodu odrywającego się w nim niezwykłego ruchu handlowego.

Ruch ten utrzymują odznaczające się tygodniowemi bardzo uczęszczanemi jarmarkami miasteczka: Skałat, Grzymałów, Chorostków, Kopyczyńce i Husiatyn, również wzbudzają go rozległe stosunki handlowe powiatu spowodowane wywozem drzewa materyałowego i budulcowego w powiat Tarnopolski, tudzież zboża i innych produktów w ubogie powiaty górskie, z kąd znowu sól w wielkiej ilości tak dla ludności jak i dla bydła sprowadzaną hywa.

Niemniej odznacza się powiat ten przemysłem, mając młyn parowy i olejarnię w Grzymałowie i około 20 gorzelń. Uwzględniając równocześnie przyległy powiat Husiatyński, wykazujący równą obfitość ziemiopłodów i przemysł, jak to świadczą istniejące tu fabryki oleju w Czarnokońcach i Kopeczyńcach, tudzież mnoga ilość gorzelń, oraz zważywszy nadzwyczaj ożywione stosunki handlowe powiatów tych z przyległym Podolem rosyjskim i Wołoszczyzną, z kąd cały ruch na Husiatyn się odbywa, wypada oba te powiaty pod względem ekonomicznym i przemysłowym zaliczyć do najważniejszych w kraju.

Gdy zaś cała waga pomyslnego rozwoju tych rozlicznych stosunków handlowych w powiecie Skałackim wyłączenie na drodze Smykowiecko-Grzymałowskiej jako jedynej komunikacji polega, a droga ta w przedłużeniu do Kopyczyniec zarazem jedyną komunikację powiatu Husiatyńskiego ku północy stanowi, dla obu powiatów zaś z wy-

Budowaniem kolei Tarnopolskiej tem ważniejszą się staje, ponieważ najdogodniejszą wprost do stacji w Borkach wielkich wiodącą przecznicę tworzy, przeto droga ta ze wszech miar dla ruchu krajowego ważna, powinna być za drogę krajową uznana.

b) Co do powiatu Husiatyńskiego:

Powiat ten mając gościniec Złoczowsko-Zaleszczycki i drogę krajową Husiatyn-Kopyczynecką, a więc drogi łączące najważniejsze miejscowości i skierowane ku północnemu i południowemu zachodowi, tudzież ku wschodowi, zaopatrzone jest dostatecznie w środki komunikacyjne.

Pożądanem jest jedynie uzupełnienie tychże w kierunku północnym na Grzymałów do Tarnopola, której to drogi potrzebę w poglądzie na powiat Skałacki uzasadniono.

K.² W powiecie Trembowelskim Wydział krajowy pomimo wniosku Wydziału powiatowego względem budowy drogi z Trembowli na Hławcze do Skałatu i z Trembowli na Płdhajczyki do Mogielnicy, tudzież z Janowa do gościńca rządowego koło Mszącica, nie proponuje żadnej drogi.

Powiat Trembowelski zaledwie 8 mil obejmujący, przecięty od północy ku południowi w połowie wschodniej gościńcem Złoczowsko-Zaleszczyckim, a w połowie zachodniej drogą krajową Strusowsko-Buczacką, ma zabezpieczone komunikacje na północ z koleją w Tarnopolu, na zachód za pomocą drogi Czortków-Manasterzyskiej z koleją Czerniowiecką, na wschód z powiatem Husiatyńskim i Podolem rosyjskim, a na południe pośrednio dwoma traktami z Bukowiną i Węgrami, tak, że w interesie ruchu i handlu krajowego przynajmniej nie zachodzi potrzeba nowych komunikacji w tymże powiecie.

Proponowane przez Wydział powiatowy drogi, mianowicie z Trembowli do Mogielnicy i z Janowa do Mszącica, pierwsza długości 1 1/2, druga jednej mili, nie wychodzące przytem po za granicę powiatu, są czysto miejscowymi drogami, mającemi nawet w interesie samego powiatu podrzędne znaczenie.

Droga nareszcie z Trembowli do Skałata, której wyłącznym celem mogłoby być tylko połączenie tych dwóch miejscowości, ma raczej cechę drogi powiatowej i odpowiada wyłącznie interesowi samego powiatu Trembowelskiego, gdyż Wydział powiatowy Skałacki o potrzebie tej drogi wcale nie wspomina. Z tych więc powodów żadna z powyższych dróg za drogę krajową uznaną być nie może.

L.³ W powiatach Czortkowskim, Zaleszczyckim i Borszczowskim zgodnie z wnioskiem Wydziałów powiatowych proponuje się:

LIX. Droge z Jagielnicy na Ułaskowce, Jezierzany, Łanowce i Borszczów do Krzywca około mil 5 i 3.000 sążni.

Prócz tej drogi proponuje Wydział powiatowy Czortkowski także drogę od gościńca Złoczów-Zaleszczyckiego pod Kobylówkami w powiecie Trembowelskim na Budzanów, Wierzbowiec, Kosów, Romaszówkę, Słobudkę, Dzuryn, Połowce, Bazar i dalej na Świerzkowce do Dniestru, i drogę z Czortkowa do Budzanowa, — a Wydział powiatowy Zaleszczycki drogę z Tlustego na Jezierzany do Borszczowa i drogę z Uściczka na Szutromińce, Drohiczówkę do Głębokiej.

W propozycji powyższej miał Wydział krajowy następujące stosunki na względzie:

a) Co do powiatu Czortkowskiego:

W powiecie Czortkowskim, zamykającym niejako przystęp do położonych w samym południowo-wschodnim zakątku kraju powiatów Zaleszczyckiego i Borszczowskiego, zamkniętych z jednej strony Dniestrem, z drugiej strony Zbruczem, leży właściwy węzeł komunikacji pomienionych powiatów z resztą kraju.

Pod tym względem odpowiadają wszakże istniejące komunikacje powiatu Czortkowskiego w części tylko swemu przeznaczeniu.

Przechodzący przez powiat ten od północy na południe gościniec rządowy Złoczowski - Zaleszczycki ułatwia komunikację rzeczonych powiatów z północą, a nadewszystko z koleją Tarnopolską; droga zaś krajowa Czortkowski-Manasterzyska idąca od wschodu na zachód wraz z dotykającą część tylko powiatu drogą Tłuste-Buczacką stanowią znów komunikację z zachodem i koleją Czerniowiecką.

Wszakże przez to zapewnioną jest tej części kraju komunikacja tylko na zewnątrz, związek zaś powiatu Czortkowskiego z powiatem Borszczowskim, któryby ułatwiał komunikację tych powiatów między sobą nie jest dostateczny.

Główny bowiem trakt handlowy tej części kraju, którym wyłącznie tak przewóz zagranicznych jak wywóz krajowych płodów odbywać się może, jest droga od Kozaczówki, ostatecznego punktu granicznego z Podolem rosyjskim, wzdłuż powiatu Borszczowskiego na Okopy, Mielnicę, Krzywce, Borszczów, Jezierzany i Ułazkowce do Jagielnicy, gdzie się z gościńcem rządowym Złoczów-Zaleszczyckim łączy.

Droga ta w części od Kozaczówki na Okopy do Borszczowa za krajową uznana, jest jednak tylko do Krzywca zbudowaną i będzie wykończoną jeszcze do Borszczowa, ztąd zaś do Jagielnicy nie jest ona nawet za drogę krajową uznana. Przerwa tak ważnego traktu tamuje komunikację z resztą kraju i oddziałuje bardzo szkodliwie na ogólny ruch i handel krajowy. Tędy bowiem przechodzą główne transporta wszelkich produktów zagranicznych z komory w Okopach do kraju i dalej na zachód. Istniejące w Uściu biskupim zakłady, jako to: młyn parowy z fabryką oleju i fabryką cukru, tudzież kilkanaście gorzelni powiatu tym tylko traktem wywozić mogą wyroby swe w głąb kraju i do kolei żelaznej. Z niem łączy się w Uściu biskupim Bukowińska krajowa droga od Mosorówki do Czerniowiec, wiodąca z Podola i Bessarabii, tędy odbywa się corocznie dostawa tytoniu do magazynu w Jagielnicy, dokąd tysiące fur ładownych w porze jesiennej i zimowej zdążają, a kilka tygodni trwający jarmark w Ułazkowcach ściąga liczne transporty towarów i nieustanny napływ kupców krajowych i zagranicznych.

Uwydatnić również musimy, że przez powiat Borszczowski, w którym się 5 zakłady kontumacyjne w Skale, Okopach i Horozowy znajdują, przychodzą do nas z Podola i z Bessarabii liczne stada przeznaczonych do wypasu, jakoteż wypasionych i roboczych wołów.

Z tych więc powodów droga z Jagielnicy na Ułazkowce, Jezierzany do Borszczowa powinna być przede wszystkim za drogę krajową uznana i wraz z budową tejże część dalsza do Krzywca jak najrychlej wykończona.

Proponowanym przez Wydział powiatowy Czortkowski drogom z Czortkowa do Budzanowa i z Kobyłówek do gościńca Zaleszczyckiego na Budzanów, Wierzbowiec, Romaszówkę, Dzuryn, Bazar, Świerzkowce do Dniestru nie można przyznać znaczenia dróg krajowych, celem bowiem ich mogłoby być tylko ułatwienie komunikacji wewnątrz powiatu, a wyż poszczególnione gościniec z przyjęciem jeszcze projektowanej drogi z Kopyczyniec do Skalata są w interesie ruchu i handlu krajowego zupełnie dostateczne.

b) Co do powiatu Zaleszczyckiego:

Gdy proponowana przez Wydział powiatowy droga z Tłustego na Jezierzany do Borszczowa odpowiada w części wnioskowi Czortkowskiego i Borszczowskiego Wydziału powiatowego, przemawiającym za drogą z Jagielnicy na Ułazkowce, Jezierzany do Borszczowa, gdy dalej droga z Jagielnicy na Ułazkowce, Jezierzany ważniejszą jest, jak z Tłustego, przeło nie może wniosek Wydziału powiatowego Zaleszczyckiego co do tej drogi być uwzględnionym. Droga z Uściczka do Głębokiej zaś byłaby tylko sprostowaniem gościńca Kołomyja-Uściczko, a zatem komunikacją odpowiednią miejscowym potrzebom powiatu.

c) Co do powiatu Borszczowskiego:

Stosunki powiatu tego wyluszczone są w poglądzie na komunikację powiatu Czortkowskiego — przytoczone więc tamże powody przemawiające za ważnością i potrzebą drogi w propozycji umieszczonej odnoszą się w zupełności do tego powiatu.

Rozróżniając wyż projektowane drogi na dwie kategorie to jest, po 1.) na gotowe już drogi powiatowe, które tylko odpowiedniego przebudowania potrzebują, i po 2.) na drogi zupełnie nowe, które z fundamentu budowane być muszą, okazuje się według załączonego tu zestawienia potrzeba

1. przebudowania dróg powiatowych w długości przeszło	62 mil
2. wybudowanie zaś całkiem nowych dróg przeszło	266 „
	Ogółem około 328 mil.

Przyjąwszy koszta budowy jednej mili zupełnie nowej drogi w przecięciu na 56.000 złr., koszta zaś przebudowania jednej mili drogi powiatowej na 15 000 złr, wynosiłyby koszta wybudowania powyższych 328 mil co do pierwszej kategorii przeszło 900.000 złr., co do drugiej kategorii zaś około 15.000.000 złr., czyli razem wzięwszy więcej 16.000.000 złr.

Budowa wszystkich wyż wykazanych dróg nie może już ze względu na nadzwyczajne koszta, któreby kraj nad możność obciążały, od razu być rozpoczętą, musi ona być rozłożoną na kilka po sobie następujących epok. Gdy atoli w przebiegu tego czasu prawdopodobnie nowe koleje żelazne powstaną, które na zmianę powyższego projektu sieci w ten sposób wpłynąć muszą, iż budowa niektórych teraz projektowanych dróg z czasem stanie się zbyteczną, przeto Wydział krajowy nie przedstawia już teraz Wysokiemu Sejmowi wniosków względem uznania wszystkich powyższych dróg za drogi krajowe, lecz uważa odpowiednijszem wyszczególnić te drogi, dla których nie ma widoków, aby tak rychło kolejami mogły być zastąpione, a które jednak nie tylko ze względu na zupełny brak i nagłą potrzebę komunikacji w niektórych częściach kraju, lecz zarazem ze względu na interes krajowego handlu i przemysłu w ogóle przed innemi zbudowane być winny.

Drogi te wyliczając od zachodu ku wschodowi są:

1) Droga łącząca Krynice i Szczawnicę w kierunku prostopadłym z koleją żelazną Tarnowsko-Preszowską. W razie, gdyby kolej dolną Popradu na Sącz poprowadzoną była, wypadałoby tej drodze nadać kierunek na Muszynę, Żegestów, do Piwnicznej. Długość jej wynosiłaby w przybliżeniu 4 mil;

2) droga ze Szczucina na Dąbrowę do Tarnowa 4 mile i 3000 sążni;

3) droga z Nadbrzezia na Nisko, Sokołów do Rzeszowa mil 12;

4) droga ze Sokala na Krystynopol, Bełz, Uhnów do Lubyczy mil 8 i 3000 sążni;

5) droga z Wyszkowa na Wełdzierz do Hoszowa mil 6 i 2000 sążni;

6) droga ze Zboisk na Kamionkę strumiłową do Stojanowa mil 10 i 3000 sążni;

7) droga z Tarnopola do Zbaraża mil 2 i 2000 sążni;

8) Droga ze Smykowiec na Skałat, Grzymałów, Chorostków do Kopyczyniec mil 7 i 3000 sążni;

9) droga z Kołomyi a raczej z Ceniawy na Ohertyn, Łukę, Potok do Buczacza mil 8 i 3000 sążni;

10) droga z Jagielnicy na Ułaszkwce, Jezierzany, Borszczów do Krzywca mil 5 i 3000 sążni;

11) przedłużenie drogi krajowej: Śniatyn-Horodeńskiej ze Śniatyna do stacyi kolei w Załuczu około 3000 sążni.

Razem wynosiłaby długość tych dróg około 72 mil. Po odliczeniu zaś 2 mil drogi Wełdzirskiej zbudowanych w zupełności i nie wymagających zmian, oraz jednej mili tejsze drogi, którą skarb Wełdzirski własnym kosztem budować jest obowiązany, zmniejszy się cyfra ta do 70 mil, a między temi znajdują się jeszcze 3 mile drogi powiatowej Smykowiecko-Grzymałowskiej, które tylko przebudowania wymagać będą.

Według powyższej wskazówki rachunkowej wynosiłyby koszta budowy tych dróg około 3,750.000 złr., a uwzględniając prócz tego budowę kilku znaczniejszych mostów, jako to: na Prucie, pod Śniatynem, na Serecie w Ułaszkwcach, na Bugu w Kamionce strumiłowej, oraz urządzenie przewozu w Sokalu przyjąć je można w okrągłej liczbie na 4,000.000 złr. w. a.

Podany w przybliżeniu koszt budowy jednej mili drogi na 56.000 złr., czyli jednego sążnia na 4 do 15 złr. nie jest wcale przesadny; stosunki bowiem terenu i możliwości dostania materiałów do budowy, układają się w kraju naszym w ten sposób, iż w razie pomyślności jednych, zachodzą trudności co do drugich. — O ile bowiem w południowej przeważnie górzystej połowie kraju większa jest łatwość dostania materiałów do budowy, o tyle trudniejsze są roboty ziemne i większa potrzeba mostów; gdy przeciwnie przy korzystniejszym terenie w płaszczynach północnej połowy kraju, zachodzą większe trudności w dostarczeniu materiału kamiennego.

Przechodząc do drugiej części uchwały Wysokiego Sejmu względem przedstawienia planu pożyczki przeznaczonej wyłącznie na budowę dróg projektowanych — uważa Wydział krajowy przedstawienie takiego planu teraz za przedwczesne. Z powzięciem bowiem przez Wysoki Sejm decyzji zezwalającej na budowę powyższych dróg, zachodzi najprzód potrzeba robót przygotowawczych tak technicznych, jak i administracyjnych, mianowicie trasowania, sporządzenia projektów, planów i kosztorysów, rozpraw celem wywłaszczenia gruntów i zapewnienia kamieniołomów i szutrowisk.

Roboty te potrzebują dłuższego czasu, a nie wymagają tak znacznych kosztów, iżby już dla nich potrzeba zaciągać pożyczki.

Nareszcie i to nadmienić nam wypada, iż projekta odnośnych ustaw przedłożone być mogą dopiero po dokładnym zbadaniu i oznaczeniu kierunku pojedynczych dróg oraz po porozumieniu się z władzami administracyjnymi i wojskowemi.

Z tych zatem względów Wydział krajowy wywiązując się z przytoczonego na wstępie pierwszego polecenia Wysokiego Sejmu co do przedłożenia projektu do sieci dróg przedstawia następujące wnioski:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby bezzwłocznie zarządził roboty przygotowawcze, mianowicie wytknięcie trasy, sporządzenie projektów, planów i kosztorysów, rozprawy wywłaszczenia gruntów i zapewnienia kamieniołomów i szutrowisk w celu budowy następujących dróg:

1) z Krynicy w prostym kierunku do budować się mającej kolei żelaznej węgiersko-galicyskiej z Przeszowa do Tarnowa;

2) ze Szczucina na Dąbrowę do Tarnowa;

3) z Nadbrzezia na Nisko, Sokołów do Rzeszowa;

4) z Sokala na Krystynopol, Bełz, Uhnów do Lubyczy;

5) ze Zboisk na Kamionkę strumiłową do Stojanowa;

6) z Tarnopola do Zbaraża;

7) z Ceniawy na Obertyn, Łukę, Potok do Buczacza;

8) z Jagielnicy na Ułaszkwce, Jezierzany, Borszczów do Krzywca;

tudzież w celu przebudowania i przedłużenia gotowych już w części dróg;

9) ze Smykowiec na Skalał, Grzymałów, Chorostków do Kopyczyniec, i

10) z Wyszkowa na Weldzisz do Hoszowa;

nareszcie w celu wybudowania dojazdu ze Śniatyna do dworca kolei Czerniowieckiej w Załuczu.

II. Sejm upoważnia Wydział krajowy do przybrania czasowo nadetatowej służby technicznej i do pokrycia z funduszu krajowego wszelkich kosztów, jakich wymagać będą powyższe roboty przygotowawcze.

III. Na podstawie wypracowanych projektów i planów przedłoży Wydział krajowy na najbliższym zebraniu projektu do ustaw względem uznania powyższych dróg za drogi krajowe, oraz plan pożyczki celem budowy tych dróg zaciągnąć się mającej.

IV. Co do dojazdu w Śniatynie, jako też co do drogi Wełdzirskiej, upoważnia Sejm Wydział krajowy po ukończeniu robót przygotowawczych do podjęcia samejże budowy, o ile na to zezwolone budżetem fundusze wystarczą.

Ad B.

Drugie polecenie Wysokiego Sejmu, ażeby Wydział krajowy wygotował i przedłożył Rządowi projekt potrzebnych w Galicyi dróg państwowych i domagał się ich budowy, miał Wydział krajowy przy układaniu sieci dróg szczególnie na uwadze.

Atoli ściśle odróżnienie dróg kosztem Państwa w kraju budować się mających od dróg, których budowę fundusz krajowy ponosić winien, jest tak trudne, a określenie pierwszej kategorii dróg tak względne, iż Wydział krajowy opierając się na wyraźnie objawionem życzeniu Rządu względem budowy pewnych dróg ważnych głównie ze względów strategicznych, niektóre z nich tylko wykazać może.

Drogi te wskazane już we wnioskach specjalnych dzielą się również na drogi już istniejące rządowe i powiatowe, które należytego przebudowania lub wykończenia potrzebują i na drogi zupełnie nowe, któreby wybudować należało.

Drogi te są:

1) Gościniec rządowy Soll-Żywiecki, także Żywiecko-Węgierski zwany, potrzebujący w części od Radziechowa do Kamesznicy w długości około 2 mil przebudowania takiego, iżby rzeczona część zgodnie z przyjętym przez Rząd lecz dotąd nie wykonanym projektem zaniechana, nowa zaś droga po prawym brzegu Soły na Cięcinę i Miłówkę do Krzywej przeprowadzoną była.

2) W ścisłym związku z kwestyą przebudowania powyższego gościńca pozostaje wykazana przez Żywiecki Wydział powiatowy potrzeba przebudowania drogi powiatowej Pietrasińskiej, wynoszącej tylko 2.200 sążni, która do końca r. 1865. była częścią powyższego Soll-Żywieckiego gościńca rządowego, lecz z polecenia Rządu exkamerowaną i na drogę powiatową zamienioną została.

Droga ta jest ważną jako jedyną i najkrótszą komunikacyą ze Szląskiem austryackim przesmykiem na Jabłonków. Z powodu jednak, iż droga ta przez same strome góry wiedzie, a nadto od czasu exkamerowania zupełnie zaniedbaną została, koniecznem okazuje się odbudowanie jej jako nieodłącznej części wyż pomienionego gościńca rządowego, wszelako w kierunku dogodniejszym z Krzywej doliną Kamesznicy po lewym boku teje do Pietrasińcy.

3) Droga gminna z Podgórze na Ludwinów, Kapelanę do Kobierzyna. Budowy i utrzymania drogi tej domaga się komenda wojskowa Krakowska dla umożliwienia artyleryi obozującej w Krakowie stałego dojazdu na miejsce ćwiczeń strzelniczych w Pychowicach.

W skutek tego zamieniono ją też z nakazu władz rządowych kosztem gmin i obszarów dworskich na drogę bitą.

Gdy wszakże niepodobna ciężaru takiego na gminy nakładać, a droga ta istotnie potrzebną jest nie tylko w celach wojskowych, lecz także wedle relacyi Krakowskiej Izby handlowej dla ruchu handlowego, zaś gościniec rządowy Izdebnicko-Podgórze-Wielicki z powodu przykłej góry w Mogilanach przebudowania potrzebuje, przeto przedstawia się budowa powyższej mało co więcej nad 3000 sążni długiej i w oddaleniu zaledwie 500 sążni równo gle z go-

ścińcem Podgórskim bieżącej drogi jako kwestya zmiany kierunku pomienionego gościńca w części od Podgórze do Koberzyna i dalej w Mogilanach. Z tego powodu powinna droga ta być uważaną jako gościniec rządowy i kosztem Państwa przebudowaną.

4) Gościniec rządowy Myślenicko-Spytkowicki stanowiący szczególnie ważną komunikację z Węgrami, dotąd jeszcze w przerwach między Myślenicami a Skomielną nie jest wykończony. Należy zatem Rząd do rychłego wykonania potrzebnych robót zaważać.

5) Gościniec rządowy ze Sambora na Rudki do Gródka nie jest ukończony w części z Hoszan do Gródka.

Potrzebę wykończenia tego uznało też c. k. Namiestnictwo i zażądało już opinii Wydziału krajowego co do kierunku, w którym gościniec do Gródka poprowadzonym być ma. Należy się więc spodziewać, że budowa tej drogi jak najrychlej do skutku przyjdzie.

6) Droga Nadwiślańska wzdłuż Wisły po prawym brzegu tejże jako ciąg dalszy gościńca rządowego Niepołomicko-Proszowskiego od Mikłaszowic na Uście solne, Zaborów, Zabno, Szczucin, Otałęż, Baranów, Tarnobrzeg, Gorzyce, tudzież wzdłuż Sanu na Rozwadów do Leżajska długości 50 mil.

Ponieważ droga ta jako trakt wojskowy ze względów strategicznych jest nadzwyczaj ważną, również jednak przez wszystkie powiaty Nadwiślańskie jako nader potrzebna dla ruchu handlowego wykazaną została, przeto gdy w jednej części budowa tej drogi kosztem funduszu krajowego już jest zarządzona, mianowicie od Mielca do Nadbrzezia, a inne jej części przyjęte zostały do projektu sieci dróg krajowych, wypada domagać się od Rządu, ażeby ze swej strony również przynajmniej w części do budowy tej drogi się przyezynił, szczególnie zaś aby do uzupełnienia tejże w przerwach z Uścia solnego na Szczurową do Zaborowa i z Ujścia jezuickiego do Szczucina razem około mil 5, przystąpił.

Drogi, których budowę lub utrzymanie w stanie należytem Rząd sam jako konieczną potrzebę wykazuje, są następujące :

7) droga dotąd komunikacyjna z Rymanowa na Bukowsko do Szczawnego około mil 4;

8) droga powiatowa Baligrodzka długości 6 mil.

Do odpowiedniego celom strategicznym, przytem nadzwyczaj kosztownego urządzenia tych dróg zaważali w skutek polecenia ministeryalnego Starostowie Sanocki i Liski dotyczące Wydziału powiatowe.

9) Droga powiatowa Jarosławsko-Pruchnicka z Jarosławia do Dubiecka około mil 4, której budowę Namiestnictwo ze względów na fortyfikacye Przemyśla i Jarosławia jako bardzo pożądaną wykazuje. Nakoniec

10) droga Wełdzińska, której ważność c. k. Namiestnictwo również z tych samych powodów podnosi.

Ze względu, iż c. k. Rząd rozpoczętą kosztem Państwa budowę niektórych z wyż wymienionych dróg albo wcale nie ukończył, albo ją w taki sposób wykonał, iż później zmiana duktu lub ich przebudowanie koniecznymi się okazały — budowy zaś reszty tychże dróg w interesie Państwa od kraju się domaga, słusznem jest orzec, iż obowiązek budowania wszystkich tego rodzaju dróg na Państwie ciąży i wezwać c. k. Rząd do wypełnienia tego obowiązku.

Wezwanie takie jest tem bardziej wskazanem, ileż Rząd w ogóle pod względem budowy dróg w Galicyi kosztem Państwa nie wiele dotąd zdziałał.

Wszystkich bowiem zbudowanych gościńców rządowych mamy obecnie do 580 mil.

Najważniejsze i najdłuższe gościńce zbudowano jeszcze za czasów panowania cesarza Józefa II. (1780 do 1790), a to według ustawy szarwarkowej z r. 1778. — mianowicie gościniec główny wiedeński mil 54, gościniec węgierski

z Przemyśla do Dukli mil 16, Warszawski ze Lwowa na Żółkiew, Rawę mil 10, gościniec z Pilzna do Dukli przeszło mil 9 i inne krótsze, razem przeszło mil 100.

Następnie od r. 1790. do 1815. zbudowano gościńce:

z Andrychowa do granicy Węgier;

z Kęt na Oświęcim do granicy Szląska pruskiego;

z Radymna na Jaworów do Lwowa;

z Przemyśla do Starejsoli;

z Sambora na Turkę do Węgier;

ze Lwowa do Brodów;

ze Stryja na Bolechów do Stanisławowa i ztąd na Nadwornę do Kołomyi;

ze Stanisławowa do Manasterzysk¹⁾;

i drogi salinarne:

z Bochni do Sierosławic;

z Wieliczki do Niepołomic;

z Drohobycza do Stebnika;

z Kołomyi do Młodiatyna i do Kut — razem również około mil 100.

Dopiero od czasów zniesienia szarwarków w r. 1824. (guber. rozporz. z 11. Października i 24. Grudnia 1824.) budowano i utrzymywano gościńce rządowe wyłącznie kosztem Skarbu Państwa.

W r. 1830. było już ogółem gościńców tych do 320 mil.

Od roku 1830. mniej już budowano gościńców rządowych, natomiast więcej dróg obwodowych i krajowych za pomocą konkurencyi według odnośnych przepisów ustanowionej (okólnik namiest. z 21. stycznia 1851.: dz. pr. kr. i rząd. Część II. Nr. 2./1851. i rozporz. namiest. z 13. marca 1855. I. 9001).

Prócz tego nałożono na kraj obowiązek do końca budowy niektórych kosztem Państwa rozpoczętych gościńców lub też przeniesiono przez tak zwane exkamerowanie utrzymanie ukończonych gościńców na konkurencyę krajową lub powiatową.

Do tych exkamerowanych dróg należą drogi krajowe, Barańska, Lubelska i Prusko-Szląska i drogi powiatowe: Pietrasińska, Wielcko-Gdowska, Rzeszów-Głogowska, Werbiąż-Peczyniżyn-Łanczyńska i kilka dróg salinarnych.

Nadto od roku 1856. budowano także w drodze odrębnej konkurencyi tak zwane gościńce wojskowe paralelne.

Na mocy rozporządzenia ministeryalnego z 11. grudnia 1855. l. 10.848 pokrywano koszta budowy tych gościńców w ten sposób, iż gminy wedle zarządzenia władz politycznych do konkurencyi powołane, obowiązane były do wszelkich robót ziemnych, do wydobywania, dowozu i rozsypania kamienia za pewnem staie oznaczonym wynagrodzeniem ze Skarbu Państwa; koszta zaś budowy mostów, przepustów, murów, poręczy itd., jako też koszta zarządu ponosił wyłącznie Skarb Państwa.

Co do utrzymywania tych gościńców ponosi Skarb Państwa z mocy najwyższ. rozporz. z dnia 23. Lipca 1855. koszta zarządu i jedną trzecią część kosztów konserwacyi z funduszu drogowego, dalszą trzecią część pokrywa dochód z myt, ostatnią trzecią nareszcie ponosić mają stałe gminy konkurencyjne wedle repartycji władz politycznych.

Takie gościńce wojskowe są w Galicyi zachodniej :

- a) gościniec z Białej do Oświęcima i z Oświęcima do Podgórze, czyli Nadwiślański;
- b) z Niepołomic do Bochni (Proszówki);
- c) Gdów-Gorlicki;
- d) z Gorlic do Żmigrodu —

w Galicyi wschodniej zaś zaliczano do kategorii tej w początkach budowy terazniejsze drogi krajowe

Lwowsko-Rohatyńską,

Sielec-Zaleszczycką,

Czortków-Manasterzyską, i

Tłuste-Buczacką oraz zaniechaną drogę krajową Siwka-Halicką.

W skutek zastrzeżenia umieszczonego w najwyższym postanowieniu z d. 18. Sierpnia 1866. o sankcyonowaniu ustawy drogowej cbowiążują powyższe przepisy konkurencyjne o gościńcach wojskowych także i nadal.

W ostatnich latach nie budował Rząd wcale żadnych dróg, owszem ściągano jak wiadomo dotacyę na budowę dróg dla Galicyi przez Radę Państwa wyznaczaną na rzecz Skarbu Państwa tytułem oszczędności, pomimo, iż tak znaczne obszary kraju z wszelkich środków komunikacyjnych są ogołocone.

Najodpowiedniejszym środkiem do usunięcia podobnego dalszą budowę dróg w kraju hamującego postępowania byłoby, aby Rząd w myśl rezolucyi powziętej przy uchwale budżetowej Rady Państwa dnia 22. marca 1870. zarząd dróg państwowych za umówionem ryczałtowem wynagrodzeniem zdał na Reprezentacyę krajową. Zanim to jednak nastąpi, stawia Wydział krajowy odnośnie do uchwały Wysokiego Sejmu przytoczonej na wstępie pod B. następujący wniosek :

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd do zarządzania :

I. aby tak zwane wojskowe równoległe gościńce z wykluczeniem wszelkiej konkurencyi utrzymywane były nadal z funduszków państwowych.

II. Aby również kosztem tegoż funduszu wykonane były w Galicyi budowy wszystkich ze względów strategicznych ważnych dla państwa dróg, mianowicie, aby przystąpiono :

1) do przebudowania gościńca rządowego Zywiecko-Węgierskiego w części od Radziechowa po prawym brzegu Soły na Cięcinę i Milówką do Krzywej, tudzież odbudowania w dalszym ciągu drogi Pietraśnińskiej z Krzywej po lewym brzegu Kamesznicy do Pietrasiny.

2) do przebudowania gościńca Izdebnik-Wielickiego w części z Podgórze na Ludwinów, Kapelanę do Kobierzyna i dalej w celu wyminięcia góry w Mogilanach ;

3) do wykończenia gościńca rządowego] Mysłenice-Spytkowickiego w przerwach między Mysłenicami a Skomielną ;

4) do wykończenia gościńca rządowego Sambor-Grodeckiego w części z Hoszan do Gródka,

- 5) do budowy drogi Nadwiślańskiej w częściach z Uścia solnego na Szczurową do Zaborowa i z Uścia jezuickiego do Szczucina;
- 6) do budowy drogi z Rymanowa na Bukowsko do Szczawnego;
- 7) do rekonstrukcy i wykończenia drogi Baligrodzkiej;
- 8) do budowy drogi Jarosławsko-Pruchnickiej.

Lwów dnia 3. Sierpnia 1871.

Marszałek krajowy

Leon książę Sapieha w. r.

Piotr Gross w. r.

sprawozdawca :

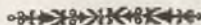
Zestawienie

projektowanych do sieci dróg krajowych według kategorii, o ile w sieć tę wchodzi gotowe już drogi powiatowe, a o ile zupełnie nowe budowane być mają.

Powiat	Trakt projektowany	Ogółem		W tem			
				gotowej drogi powiatowej		zupełnie nowej drogi	
		mil	sążni	mil	sążni	mil	sążni
Biała Żywiec	droga z Czańca na Żywiec do granicy Węgier (cały trakt składa się z dróg powiatowych)	5	2200	5	2200	—	—
Chrzanów Wadowice	droga z Lgoty na Chrzanów, Zator, Wadowice do Suchej " z Zembrzy do Biertowic	8 2	2000 3000	4 —	2000 —	4 2	— 5000
Kraków	" z Krakowa do Szyc	1	—	—	—	1	—
Wieliczka	" z Wieliczki na Dobczyce, Skrzydlną do Dobrej i	7	2000	3	2000	4	—
Limanowa	" z Tymbarku do Zabrzezia	1	500	1	500	—	—
Myslenice	" z Myslenic do Głogoczowa (cała powiatowa)	1	500	1	500	—	—
Nowy Targ	" z Nowego Targu do Piekielnik (cała powiatowa)	2	2500	2	2500	—	—
Bochnia Limanowa	" z Uścia solnego na Bochnię, Wiśnicz do Limanowej (Sowlin)	6	2900	4	1900	2	1000
Brzesko	" ze Słotwiny do Uścia jezuickiego	4	1000	—	—	4	1000
Nowy Sącz	" z Nowego Sącza na Krynicę do Muszynki	6	—	4	—	2	—
	" z Krynicy do Muszyny	1	2000	—	—	1	2000
	" ze Starego Sącza na Piwniczną do Leluchowa	5	5000	2	2000	3	1000
	" ze Szczawnicy do Piwnicznej	2	2000	—	—	2	2000
Grybów	" ze Zborowic do Kızıżówki	5	—	—	—	5	—
Dąbrowa	" z Uścia jezuickiego na Zabno do Tarnowa	4	2000	—	—	4	2000
	" ze Szczucina na Dąbrowę do Tarnowa	4	3000	—	—	4	3000
Mielec	" z Lisiej góry na Radomyśl do Mielca	5	—	—	—	5	—
Tarnów	" ze Zgórska do Szczucina	3	—	—	—	3	—
	" z Tarnowa do Gromnika (na Tuchów)	4	—	4	—	—	—

Powiat	Trakt projektowany	Ogółem		W tem			
				gotowej drogi powiatowej		zupełnie nowej drogi	
		mil	sążni	mil	sążni	mil	sążni
Pilzno	droga z Pilzna do Żarówki	2	3000	—	—	2	3000
Tarnów	„ z Bielów do Tuchowa	5	2000	—	2000	5	—
Tarnobrzeg	„ z Machowa na Majdan, Kolbuszowę do Sędziszowa	7	2000	—	—	7	2000
Nisko	„ z Nadbrzezia na Nisko, Sokółów do Rzeszowa . .	12	—	1	—	11	—
Kolbuszowa							
Ropczyce	„ z Czekaja na Ropczyce do Wiśniowej	4	—	—	—	4	—
	„ z Rzeszowa na Tyczyn do Dynowa	4	—	1	—	3	—
Rzeszów	„ z Rzeszowa na Strzyżów, Fryszak do Turaszówki,						
Jaśło	„ z Fryszaku do Warzyc	9	3000	8	—	1	5000
	„ ze Siepietnicy do Jonin	2	1000	—	—	2	1000
Krosno	„ ze Żmigrodu do Węgier	5	3000	5	—	—	5000
Brzozów	„ ze Strzyżowa na Domaradz, Brzozów do Grabownicy	4	1500	2	—	2	1500
Sanok	„ z Krzemiennej do Olszanic	4	1000	—	—	4	1000
Lisko	„ z Ustrzyk na Lutowiska, Turkę, Borynię, Wysocko						
Turka	„ do Tuchołki	12	—	3	—	9	—
Bircza	„ z Hubie na Rybotycze, Birczę do Dubiecka	5	3000	—	—	5	3000
Łańcut	„ z Łańcuta do Leżajska	4	—	—	—	4	—
	„ ze Szklar na Kańczugę, Przeworsk do Sieniawy . .	6	—	—	—	6	—
Jarosław	„ z Jarosławia na Sieniawę do granicy Królestwa . .	4	2000	—	—	4	2000
Cieszanów	„ z Oleszyc do Niemirowa	4	1000	—	—	4	1000
Rawa	„ z Bełza na Uhnów, Rawę, Niemirow, Jaworów do						
	Sądowej-Wiszni	12	2000	—	—	12	2000
Jaworów	„ z Uhnowa do Lubyczy	2	1000	—	—	2	1000
	„ z Krystynopola na Sokal do Uhrynowa	4	—	—	—	4	—
Sokal	„ z Krystynopola do Bełza i						
	„ z Krystynopola na Witków do Pawłowa	6	—	—	—	6	—
Żółkiew	„ z Żółkwi na Janów do Gródka	3	3000	—	—	3	3000
Gródek							
Mościska	„ ze Sądowej-Wiszni na Rudki, Koniuszki do Oziminy	4	3000	—	—	4	3000
Rudki	„ z Rudek na Komarno do Mikołajowa	5	—	—	—	5	—
Sambor	„ ze Sambora na Podbuż, Kropiwnik do Synowudzka	9	—	—	—	9	—
Drohobycz	„ z Kropiwnik na Drohobycz, Kołodruby do Droho-						
	wyża (Mikołajowa)	7	3000	—	—	7	3000

Powiat	Trakt projektowany	Ogółem		W tem			
				gotowej drogi powiatowej		zupełnie nowej drogi	
		mil	sążni	mil	sążni	mil	sążni
Lwów	droga ze Zboisk na Kamionkę strumiłową, Radziechów do						
Kamionka strumiłowa	Stojanowa	10	3000	—	—	10	3000
	„ z Chołojowa na Busk, Krasne do Podhajczyk . . .	7	2000	—	—	7	2000
Żydaczów							
Bóbrka	„ z Rozwadowa na Chodorów, Rohatyn do Brzeżan	11	—	—	—	11	—
Rohatyn							
Brzeżany							
Dolina	„ z Wyszkowa na Wełdzirz do Hoszowa	6	2000	2	—	4	2000
Nadwórna							
Tłumacz	„ z Nadwórny na Otynię do Tłumacza	6	2000	—	—	6	2000
Kosów							
Śniatyn	„ od granicy Węgier doliną Czeremoszu na Żabie, Kosów, Rożniów, Tuczapy do Śniatyna	15	—	4	—	11	—
Kołomyja							
Horodenka	„ z Ceniawy (Kołomyi) na Ohertyn, Potok do Buczacza	8	3000	—	—	8	3000
Buczacz							
	„ z Czyżowa do Złoczowa	2	—	—	—	2	—
Złoczów	„ z Płuchowa na Wołczkowce, Olejów, Trościaniec do Załoziec	4	2000	—	—	4	2000
Brody							
Tarnopol	„ z Radziechowa na Łopatyn, Stanisławczyk, Brody, Nakwaszę, Założce, Mszaniec do Tarnopola	6	2000	—	2000	6	—
Zbaraż	„ z Tarnopola do Zbaraża	2	2000	—	—	2	2000
Skałat							
Husiatyn	„ ze Smykowiec na Skałat, Grzymałów, Chorostków do Kopyczyniec	7	3000	3	—	4	3000
Czortków							
Borszczów	„ z Jagielnicy na Jezierzany, Borzczów do Krzywca .	5	3000	—	—	5	3000
	Suma	328	1750	62	250	266	1500



Handwritten title or header at the top center of the page.

Date	Text description	Value	Debit	Credit
18-12-1911
19-12-1911
20-12-1911
21-12-1911
22-12-1911
23-12-1911
24-12-1911
25-12-1911
26-12-1911
27-12-1911
28-12-1911
29-12-1911
30-12-1911
31-12-1911
1-1-1912
2-1-1912
3-1-1912
4-1-1912
5-1-1912
6-1-1912
7-1-1912
8-1-1912
9-1-1912
10-1-1912
11-1-1912
12-1-1912
13-1-1912
14-1-1912
15-1-1912
16-1-1912
17-1-1912
18-1-1912
19-1-1912
20-1-1912
21-1-1912
22-1-1912
23-1-1912
24-1-1912
25-1-1912
26-1-1912
27-1-1912
28-1-1912
29-1-1912
30-1-1912
31-1-1912