

Alegat IXIII

Sprawozdanie

Komisji drogowej o przedłożeniu Wydziału krajowego, wnioskach i petycyach, w przedmiocie sieci dróg krajowych.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą Sejmu z dnia 9. Października 1868. Wydział krajowy otrzymał polecenie przedłożenia projektu do sieci najpotrzebniejszych dróg krajowych, oraz planu pożyczki krajowej, przeznaczonej wyłącznie na budowę tychże dróg.

Polecenie to ponowionem zostało uchwałą Sejmu z dnia 7. Października 1869, w którym to dniu zapadła także następna uchwała polecająca Wydziałowi krajowemu, aby wygotował i przedłożył Rządowi projekt dróg państwowych w Galicyi potrzebnych, i domagał się ich budowy.

W wykonaniu powyższych poleceń, Wydział krajowy zasiągnawszy zdań wszystkich wydziałów powiatowych, Izby handlowych, i Towarzystw rolniczych, i rozpoznawszy mnogie petycye w przedmiocie budowy dróg bądź do Sejmu bądź do Wydziału krajowego wnoszone, przedłożył 25. Września b. r. projekt A. do sieci najpotrzebniejszych dróg w kraju, B. projekt dróg, których budowy od Państwa domagać by się należało.

Uchwałami W. Izby powziętymi na obecnej, sesyi przekazane zostały komisji następujące przedmioty:

1. Sprawozdanie Wydziału kraj. dopiero co wspomniane.
2. Wniosek posła Bauma o uznanie drogi z Suchej przez Wadowice do Zatora za drogę krajową, i o przystąpienie do budowy jej w r. 1872.
3. Wniosek posła Dunajewskiego o uznanie za drogi krajowe od 1. Stycznia 1872. dwóch dróg powiatowych z Starego Sącza do granicy węgierskiej, i z Nowego Sącza na Krynicę do Muszyny.
4. Wniosek posła Polanowskiego o uznanie drogi Lubycza, Bełz, Sokal za drogę krajową, i drugi wniosek tegoż posła o uznanie potrzeby, aby droga z Krystynopola do Dołhobyczowa, za drogę Państwową uznaną została.
5. Wniosek posła Torosiewicza o uznanie drogi z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa za drogę krajową i zarządzenie budowy jej w r. 1872.
6. Wniosek posła Jaworskiego o uznanie drogi z Załoziec do Zborowa za krajową, a jej budowę za nagłą, nareszcie:

7. Wniosek posła Wolańskiego o połączenie Husiatyna z drogą krajową Skalsko - Czortkowską.

8. Następujące petycje w przedmiocie sieci dróg:

- a) L. 227. Wydziału powiatowego Sandeckiego, w przedmiocie dróg, wnioskiem posła Dunajewskiego pod 3. objętych:
- b) L. 48. Wydziału powiatowego Dąbrowskiego o drogę z Tarnowa do Szczucina;
- c) L. 186, 187, 189, 188. Rady powiatowej Kolbuszowskiej, gminy miasta Kolbuszowy, gminy Kolbuszowy górnej i gminy Kupna, o drogę z Rzeszowa, na Głogów, Kolbuszowę do Tarnobrzega;
- d) L. 335. Wydziału powiatowego Żółkiewskiego, o drogę z Żółkwi do Szkała;
- e) L. 108. Wydziału powiatowego w Kamionce strumiłowej, o drogi ze Lwowa do Stojanowa i z Krasnego do Sokala;
- f) L. 196 i 198. Wydziału powiatowego w Rehatynie i miasta Rohatyna o drogę z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa;
- g) L. 133. Wydziału powiatowego w Lesku, o drogę z Leska na Baligród do granicy węgierskiej;
- h) L. 284. Wydziału powiatowego w Horodence, o drogę z Kołomyi do Buczacza, wreszcie
- i) L. 173. Rady powiatowej w Śniatynie, o dobudowanie drogi krajowej Horodeńsko - Śniatyńskiej do stacyi kolei w Załuczu 3.000 sążni.

Komisya po rozpatrzeniu i zbadaniu nader obszernego i liczego materiału, znajdującego się w przedłożeniu Wydziału krajowego, w korespondencyach tegoż z Wydziałami powiatow., Izbami handlowymi i Towarzystwami rolniczymi, dalej we wnioskach i petycyach powyżej wyszczególnionych, przez Wysoki Sejm jej przekazanych, przysłała do przekonania, że:

po 1.) gdy sieć dróg przez Wydział krajowy wypracowana, obejmuje 59 różnych dróg wyłącznej długości około 330 mil, a drogi te po największej części rzeczywiście przedstawiają potrzebę kraju i w przeważnej części posiadają ważność kwalifikującą je do uznania za drogi krajowe,

gdy koszt tych dróg uwzględniając nawet, że około piąta ich część dziś już mniej lub więcej dokładnie kosztem powiatów i gmin jest zbudowaną, co najmniej 16 milionów złr. by wynosił, gdy nakład na jedną gałąź gospodarstwa krajowego jakkolwiek ważnego w tej wysokości zbyt wielkie ciężary naraz na kraj nakładając, siły jego nad możność by obciążył, nie pozostaje nic innego jak rozłożyć budowę dróg, których część przeważna słuszenie siecią przez Wydział krajowy wypracowaną objętą została, na cztery po sobie następujące okresy, z których każdy kilkoletniego czasu wymagać będzie.

Komisya pragnęła przystąpić równocześnie do wypracowania projektu wszystkich czterech okresów, i zaproponowania Wys. Izbie porządku w którym wszystkie drogi zdaniem jej ważność krajową mające miałyby być budowane.

Już jednak sam wzgląd, że prawdopodobny bliski termin końca sesyi sejmowej, stanąłby na przeszkodzie tak wykończeniu dzieła tego nie cierpiącego dalszej zwłoki w komisyi, jak wyczerpnięciu rozległej dyskusyi, jakaby ocenienie wszystkich tych dróg, w Izbie wywołać musiało, spowodował komisję do przedłożenia Wysokiej Izbie na teraz, tylko projektu dotyczącego okresu pierwszego.

Ocenienie reszty dróg nadto dziś już, zatem na lat kilka naprzód, nie miałyby praktycznego skutku, a mogłyby stracić wartość swą po przebiegu tych kilku lat, przez zmianę stosunków miejscowych, możliwe budowy kolei żelaznych i t. p.

W pierwszym okresie umieściła komisya drogi takie, które zdawały się jej być przed wszystkimi innymi potrzebne, a konieczność niezwłocznego wybudowania onych nagląca, z powodów przy wylizczeniu każdej z tych dróg poniżej poszczególnionych.

po 2. że drogi przez Wysoki Sejm za najnajlejsze uznać się mające, powinny być w roku 1872 trasowane, kosztorysy ich sporządzone, rokowania do ekspropyacji potrzebnych gruntów przeprowadzone, szutrowiska zabezpieczone i wymagane ustawą przyzwolenie władz politycznych i wojskowych uzyskane.

po 3. że koszt budowy tych dróg wyniesie prawdopodobnie podług przybliżonego obliczenia sumę około czterech milionów zlr., którą to sumę w myśl uchwały Wysokiego Sejmu z 7. Października 1869. pożyczką krajową pokryć wypadnie,

że zatem należy zarządzić, ażeby Wydział krajowy w ciągu roku 1872. przeprowadził rokowania co do zaciągnięcia tej pożyczki i co do warunków, pod jakimi takowa z najmniejszym o ile być obciążeniem funduszu krajowego do skutku doprowadzoną być może, i ażeby wyniki tych rokowań Sejmowi na najbliższej sesji do zatwierdzenia przedłożone zostały.

po 4. że z pomiędzy dróg tych, najpotrzebniejszych i najnaglejszych, niektóre są takie, iż spieszne wybudowanie ich leży nie tylko w interesie kraju, lecz w interesie całego Państwa, że zatem takowe winny być budowane kosztem skarbu Państwa, a to tem więcej, że te właśnie drogi z powodu odległości szutrowisk stosunkowo większych wymagać będą kosztów i wysiłku, a tym samym nie mogłyby być budowane z pośpiechem takim, jakiego interes państwowy zdaniem komisji niezbędnie wymagają, że zatem Wysoki Sejm niezwłocznej budowy i utrzymywania tych dróg kosztem skarbu Państwa domagać się winien:

Za takie drogi uznała komisja:

- a) Drogę z Tarnowa do Szczucina;
- b) Drogę ze Zboisk do Stojanowa;
- c) Drogę z Krystynopola do Dolhobyczowa.

po 5. że prócz dróg przez komisję do okresu pierwszego zaliczonych, istnieją jeszcze w kraju inne drogi pożyteczne które przeważnie ze względów strategicznych i wojskowych są potrzebne, a których budowę c. k. Rząd bądź kosztem skarbu Państwa już rozpoczął, bądź też o budowę ich sam z własnej inicjatywy w różnych czasach wyraźnie objawiał życzenia, że co do dróg tych po największej części już w budowie będących, należałoby, aby Wydział krajowy rozpoczął rokowania z c. k. Rządem celem przyspieszenia ich budowy lub wykończenia.

Komisja uznała potrzebę domagania się następujących robót przy takich drogach rządowych:

- a) przebudowania gościńca rządowego żywiecko-węgierskiego, z odnogą do Pietrasiny;
- b) przebudowania gościńca eraryalnego z Izdebnika do Wieliczki, w części z Podgórze do Kobierzyna i dalej, w celu wyminięcia góry w Mogilanach;
- c) wykończenia gościńca eraryalnego z Myślenic do Spytkowic, w przerwach między Myślenicami a Skomielną;
- d) wybudowania drogi Nadwiślańskiej z Ujścia solnego do Zaborowa, i z Ujścia Jezuickiego do Szczucina;
- e) wybudowania drogi z Rymanowa na Bukowsko do Szczawnego;
- f) przebudowania i wykończenia drogi Baligrodzkiej;
- g) przedłużenia drogi Jarosławsko-Pruchnickiej do Nienadowy.

po 6. że z pomiędzy dróg tych strategicznych cztery, tak zwane gościńce wojskowe równoległe w zachodniej części kraju z polecenia c. k. Rządu budowane, dotąd utrzymywane bywają w pewnej części, na podstawie nie publikowanego w Dzienniku ustaw krajowych Najwyższego postanowienia z 18. Sierpnia 1866., kosztem graniczących właścicieli gruntów, że zatem uwolnienia konkurencji od przyczyniania się do utrzymywania dróg tych państwowych w myśl obowiązującej Ustawy drogowej, domagać się należy,

Drogi te są:

- a) gościńiec z Białej na Oświęcim do Podgórze;
- b) gościńiec z Niepołomic do Bochni;
- c) gościńiec z Gdowa do Gorlic;
- d) gościńiec z Gorlic do Zmigrodu.

po 7. że po wybudowaniu kilku kolei żelaznych przeżynających kraj, których stacye nie dotykają dróg bitych, bądź krajowych bądź nawet eraryalnych, interes nietylko krajowy ale przeważnie państwowy, wymaga niezwłocznego wybudowania dojazdów od najbliższych punktów dróg bitych do stacyi kolei żelaznych, celem połączenia wzajemnego środków tych komunikacyjnych, że zatem niezwłocznego wybudowania takich dojazdów kosztem skarbu Państwa domagać się należy.

Dwanaście dróg, które komisya Wysokiemu Sejmowi przedstawia, do uznania za najnaglesze, to jest za takie, które mają być przed wszystkimi innemi budowane mają łącznej długości mil $72\frac{1}{2}$, z których około 13 mil dziś już mniej lub więcej dokładnie są zbudowane.

Po wyłączeniu zaś trzech dróg, któreby kosztem skarbu Państwa zbudowane być winne, pozostałoby 9 dróg kosztem kraju budować się mających w ogólnej długości 53 mil i ćwierć.

Te dwanaście dróg, wyliczając takowe od zachodu ku wschodowi są następujące:

I. Droga z Suchej na Wadowice do Zatora mil 4 i pół.

Okolice którą by droga ta miała przechodzić, przerzięta jest od granicy Szlązka i Prus, zatem w kierunku od zachodu ku wschodowi trzema drogami państwowemi, mniej więcej równolegle bieżącemi, a mianowicie gościńcem wojskowym nadwiślańskim, pierwszym gościńcem rządowym i gościńcem karpackim. Drogi te rządowe w kierunku północno-południowym nie mają między sobą połączenia.

Droga proponowana nietylko zaradziłaby dotkliwemu temu brakowi, dotykając zarazem miejscowości w całej tej okolicy najważniejszych, lecz połączyłaby równocześnie górne Węgry najbliższą linią z Prusami na Oświęcim i skierowałaby niewątpliwie cały ruch płodami surowemi i fabrycznemi ku kolei żelaznej w Oświęcimie.

Posiada ona zatem wszelkie warunki drogi krajowej. Nagłą potrzebę tej drogi najlepiej dowodzi ta okoliczność, że część jej w długości dwóch mil z Suchy do Zatora zbudowana jako droga powiatowa, i omycona, nietylko że się dochodem z myta utrzymuje, ale nawet nadwyżka dochodu zysk przynosi. Po przyjęciu tego kawałka drogi powiatowej na kraj, koszta przebudowania nie będą znaczne — a niema wątpliwości, że po całkowitem wykończeniu całej tej $4\frac{1}{2}$ milowej drogi, kraj żadnych na jej utrzymanie kosztów ponosić nie będzie, bo te docbód z myt pokryje.

W okolicy znaczne są zakłady fabryczne, mianowicie huty żelazne w Górcie węgierskiej, w Obszarze, w Rayczy i w Suchej, huta szkła i tartak parowy w Ujsołach, sławne stawarnie i inne zakłady hutnicze i tartaki, tak że projektowana ta droga dla przemysłu krajowego i zagranicznego niepośledni przedstawia interes; komisya zatem zalicza drogę tę między drogi nagłe.

II. Droga z Szczucina na Dąbrowę do Tarnowa, 4 mile 3.000 sążni.

Droga ta przeżyna najżyźniejszą okolicę Powiśla i łączy Tarnów jedno z pierwszorzędných miast naszego kraju z komorą graniczną do Królestwa Polskiego pod Szczucinem, za którą znajduje się komora Rataje w Królestwie Polskim, na drodze do Kielc wiodącej.

Sejm krajowy już uchwałami poprzedniemi, a to z dnia 3. Października 1868 i z 9. Października 1869, zwrócił uwagę Wydziału krajowego na ważność tej drogi, i polecił mu uwzględnienie jej przy sporządzeniu sieci dróg krajowych.

Droga proponowana uznaną także została tak przez Wydziały powiatowe w Dąbrowie i Tarnowie jak przez Izbę handlową i Towarzystwo rolnicze Krakowskie, za niezbędną potrzebną dla znacznej przestrzeni kraju przeszło 24 mil kwadratowych obejmującej, która zamknięta Wisłą od północy, Dunajcem od zachodu a Wisłoką od wschodu, nie posiada na całym tym rozległym obszarze ani jednej drogi bitej, która by ją z koleją żelazną a nawet z resztą kraju łączyła.

Gdy jednak okolice ta odznacza się nietylko znaczną produkcją rolniczą, ale też wielkim ruchem handlowym tak wewnętrznym jak zewnętrznym, gdy szlakiem tym ciągną się już dziś mimo najgor-

szej drogi nieustannie transporta zboża, machin rolniczych, win i innych produktów, przeto komisya i tę drogę za nader ważną i nagłą Wysokiemu Sejmowi przedstawia.

A ponieważ c. k. Rząd krajowy oddawna już zwracał uwagę na potrzebę drogi tej ze względów państwowych, komisya tuszy, że takowa mając wszelkie warunki drogi państwowej, kosztem Skarbu Państwa niezwłocznie zbudowaną zostanie, a odpowiedni wniosek przedkłada komisya do uchwały Wysockiej Izby.

III. Droga z Nadbrzezia na Zalesie, Nisko, Sokołów do Rzeszowa, mil 12.

Cała okolica Nadwiślańska między powyż wzmiankowaną drogą Tarnowsko-Szczucińską a koleją żelazną, w kierunku ku wschodowi położona nad Wisłą i Sanem zwłaszcza, licząca się do żyźniejszych w kraju, ogolona jest z wszelkich środków komunikacyjnych.

Wzgląd już ten, równie jak wzgląd na nagłą potrzebą połączenia kolei żelaznej galicyjskiej ze znaną w Polsce z urodzajności ziemią Sandomierską i nadzieją handlu, jaki by się po wybudowaniu tej drogi z Królestwem Polskim rozwinął, spowodowały komisję do uznania jej nagłości.

Pod względem kierunku tej drogi, zdania reprezentacyi powiatów, przez które droga miałaby przechodzić różnią się, i mimo kilkakrotnych usiłowań dążących do wzajemnego porozumienia, takowe nie nastąpiło.

Powiaty bowiem Tarnobrzeski i Kolbuszowski stanowczo wskazują na kierunek drogi z Rzeszowa przez Głogów, Kolbuszowę, Majdan, Machów do Nadbrzezia.

Za kierunkiem takim podnoszą okoliczności: że kierunek ten właśnie połączyłby Rzeszów najprostsza — zatem najkrótszą linią z samym Sandomierzem, dalej, że droga przechodziłaby nie przez same lasy, lecz przez stosunkowo ludniejsze okolice, nareszcie, że część tej drogi z Rzeszowa do Głogowa to jest 1½ mili, już jest wybudowaną, że zatem połączenie Rzeszowa z Królestwem Polskiem w tym kierunku przy całkowitej odległości około siedmiu mil z użyciem nadto drogi Głogowskiej już wybudowanej, prawdopodobnie połową tego kosztu dałoby się uskutecznić, jakiego wymagać będzie kierunek drogi na Sokołów, Nisko i Rozwadów.

Powiaty przeciwnie Rzeszowski i Niski obstają przy kierunku na Sokołów, Nisko i Rozwadów przytaczając: że miasteczka Sokołów, Rudnik, Ulanów i Rozwadów prowadzą już znakomity handel produktami surowymi, zbożem, skurami, terpentyną i bydłem, także handel drzewem do Gdańska, że linia ta przez Rząd jeszcze przed kilkunastu laty uznana za niezbędnie potrzebną, zdaje się być ze względów strategicznych najodpowiedniejszą, dalej że Zalesie najbliższym jest punktem od Chwałowic, z kądem w Królestwie Polskiem dwa gościńce się rozchodzą, jeden na Zawichost w Sandomierskie, drugi w Lubelskie, nareszcie że w Nisku należy się spodziewać założenia znacznych przedsiębiorstw fabrycznych.

Komisya ze względu przeważnie na urodzajną dolinę Sanu między Niskiem a Zalesiem, którą by droga ta przechodziła, oświadczyła się w większości swej za ostatnim tym kierunkiem, który też Wysokiemu sejmowi proponuje.

IV. Droga z Lubyczy, na Uhnów, Bełz do Sokala z połączeniem tej drogi z Krystynopolem.

Północno-wschodnia część kraju, tak zwana ziemia Bełzka, znana z urodzajności swej i rozległych łąnów, pod względem środków komunikacyjnych w najopłakańszym znajduje się stanie. Od Rawy i Tomaszowa aż po Złoczow i Brody zatem na przestrzeni około 90 mil kwadratowych nie masz dotąd, prócz kawałka mającej się budować drogi do Krystynopola, ani jednej bitej drogi.

Komisya zatem na wiekszej troskliwosci godna te okolice, szczegolna swa, i jak mniema slusna zwrócila uwage, a obecnie proponowana, rownie jak trzy nastepne drogi zdaniem komisji najpilniejsze potrzeby kraju i okolicy tej na teraz zaspokoja.

Ze handel z Belzkiego odbywa sie przewaznie w kierunku zachodnim ku Jaroslawowi, juz kilkakrotnie w tej Izbie zostalo podniesionem. Okolicznosc te poswiadcza ja nietylko reprezentacje powiatow Sokalskiego i Rawskiego, lecz takze i Izba handlowa lwowska.

Droga zatem z Lubyeczy na Uhnów. Belz do Sokala, wraz z polaczeniem jej z Krystynopolem ile byc moze najkrótszem, laczac ziemie Belzka z Jaroslawiem, odpowiada by zywotnym interesom rolniczym i handlowym tej okolicy.

Droga ta od lat kilku stalym jest corocznym przedmiotem obrad w Sejmie krajowym, który uchwala z dnia 9. Listopada 1869 polecil Wydzialowi krajowemu uwzglednienie jej przy sporzadzeniu sieci dróg krajowych.

Komisya mniema, iz w mysli uchwały tej postepuje, zaliczajac potrzebną i wazną te droge do okresu pierwszego.

V. Droga z Krystynopola do granicy Królestwa Polskiego pod Dołhobyczowem, mil 4.

Komunikacya stolecznego miasta Lwowa z graniczącem królestwem Polskiem, w kierunku ku północy, droga bita, obecnie tylko do Krystynopola jest zapewniona. Droga krajowa z Zółkwi na Bojaniec do Krystynopola, do roku 1874 zostanie wybudowana.

Jakkolwiek dla ustalenia handlu między dwoma graniczącymi krajami w tej okolicy, doprowadzenie drogi krajowej Krystynopolskiej do granicy kraju pod Dołhobyczowem, musiałyby z natury rzeczy byc w interesie krajowym bardzo požadaniem, to jednak komisya jest zdania, ze wzgledy państwowe bardziej jeszcze aniżeli wzgledy krajowe, za dobudowaniem tego szlaku przemawiaja.

Koszta wybudowania tej drogi, będą stosunkowo znaczniejsze, z powodu zupełnego braku kamienia i szatru nad granicą, który to material zatem z odleglych miejsc prowadzonym byc musi. Ten to zapewne wzgled kosztów powodowal Wydzial krajowy, iz drogi tej waznej w szereg najpilniejszych dróg krajowych nie umiecil.

Wniosek posla Polanowskiego, przez licznych poslów poparty, uchwala Wysokiej Izby z dnia 28. Wrzesnia b. r. komisji drogowej przekazany, ząda uznania przez Wysoki Sejm potrzeby wybudowania tej drogi, kosztem skarbu Państwa.

Komisya uznajac ten wniosek za zupełnie uzasadniony, a zarazem kierujac sie przekonaniem, iz w chwili w której kraj do tak znacznych gotów jest wysilen, by podniec sie ze smutnego polozenia w którym sie dotad znajduje, z powodu tyloletniego zaniedbania najpotrzebniejszych srodków komunikacyjnych, skarb Państwa do budowy takich przynajmniej dróg waznosć państwową majacych, przyczynic sie zechce, których wybudowaniu sily kraju żadną miarą sprostać nie mogą, uchwalila przedstawic Wysokiej Izbie naglosć takze drogi z Krystynopola do Dołhobyczowa.

VI. Droga ze Zboisk na Kamionkę strumiłową do Stojanowa, mil 10 i 3.000 sążni.

Droga ta majaca polozyc koniec tyloletniemu osieroceniu i opuszczeniu ogromnej przestrzeni kraju, dotad niestety zupełnie zapomnianej, polozonej między stolecznym miastem Lwowem a granicą kraju w północno-wschodnim kierunku, zdaniem komisji, też samą co i poprzednia ma waznosć państwową.

Komisya wstrzymuje się od bliższego uzasadnienia niezbędnej potrzeby i szczególnej nagłości drogi, której brak na pierwszy rzut oka tak w oczy jest bijący, iż nieledwo na najpierwszem miejscu postawić by ją wypadało.

Koszta budowy tej drogi będą stosunkowo wyższe z powodu, iż materyał twardy po większej części z odleglejszych miejsc sprowadzać wypadnie.

Komisya wychodząc z przekonania, iż c. k. Rządowi nie tajną jest konieczność baczenia na nieprzeciążenie sił opodatkowanych, w chwili tak znacznego wysilenia się kraju, zarazem w przeświadczeniu o ważności tej drogi ze względów tak strategicznych jak państwowych, proponuje Wysokiej Izbie uznanie bezwzględnej jej nagłości, zarazem przedstawia poniżej wniosek o uznanie potrzeby wybudowania jej, kosztem skarbu Państwa.

VII. Droga z Mierówki pod Chołojowem, na Busk do stacyi kolei w Krasnem, około 4 mil.

W uzupełnieniu powyższej drogi Zboisko-Stojanowskiej, komisya przedstawia Wysokiej Izbie nagłą potrzebę połączenia jej z koleją żelazną Lwowsko-Brodzką.

Kolej ta szczególne i jedyne w swoim rodzaju przedstawia zjawisko, od początkowego bowiem jej punktu do końcowego, czy to z prawego jej brzegu czy też z lewego, ani jedna droga bita do niej nie przytyka.

Komisya uznała nagłą potrzebę, aby w środkowym punkcie tej kolei jedna bita przecznica, i to na teraz w północnym przynajmniej kierunku prostopadle na nią wpadała.

Do uznania nagłości tej drogi, znalazła komisya dalszy powód w okoliczności, że droga ta w kierunku prostopadłym od kolei oddzielić się mająca, przechodząc przez miasteczko Busk, już w odległości mil czterech dobieży do drogi bitej Lwowsko-Stojanowskiej, i nie tylko tę drogę ożywi a nią nawzajem zostanie ożywioną, ale nadto po wybudowaniu drogi przez Wydział krajowy na drogę krajową przedstawionej, między Chołojowem a Krystynopolem, stworzy nieprzerwaną arterję dróg, przerynącą kraj cały od północy ku południowi w środku wschodniej zatem najdłuższej części kraju, i w nieprzerwanym kierunku, a mianowicie od granicy pod Dołhobyczowem przez Krystynopol, Chołojów, Krasne, Złoczów, Brzeżany, Manasterzyska do Stanisławowa i do Zaleszczyk.

Komisya sądzi, iż brak 4-milowej przestrzeni w całej tej arterji, już teraz do Chołojowa mającej być zapewnioną, usprawiedliwić by się nie dał, a to tem mniej, że ze strony Dyrekcji kolei żelaznej, Rady powiatowej Kamioneckiej, niemniej Rady miasta Buska i obszaru dworskiego tamże, częścią wniesione już zostały, częścią spodziewane są deklaracye na ofiary dobrowolne, celem przyłożenia się do budowy tej drogi.

Droga ta dostarczy z nadzwyczaj obszernych i dorodnych lasów, znaczną część powiatu Kamioneckiego obejmujących. Podolowi drzewa materyałowego i opalowego, którego brak tam dziś już tak dotkliwie czuć się daje.

VIII. Droga z Załoziec na Młynowce do Zborowa w długości 4 mil.

Na przestrzeni kolei żelaznej Lwowsko-Podwoleczyskiej, między Złoczowem a Tarnopolem świeżo wybudowanej, nie masz w tej chwili ani jednej przecznicy, któraby czy to w kierunku północnym czy też południowym ułatwiła komunikację w obszernym trójkącie między Brodami, Brzeżanami i Tarnopolem z jednej, a granicą kraju z drugiej strony.

Wydział krajowy uwzględniając ten brak, umieścił w sieci dróg krajowych szlak z Załoziec jako najważniejszego miasteczka tej okolicy, do stacyi kolei w Płuchowie.

Komisya jednak mniema, że szlak ten odpowiedniej będzie prowadzony, jeżeli droga z Załoziec ciągnąć się będzie w kierunku, któryby w przedłużeniu wpadał wprost na miasto Brzeżany, który przecinałby zatem trójkąt ten przez środek.

Kierunek taki za najodpowiedniejszy uznany, znalazła komisya w linii prostej z Załoziec na Młynowce do stacyi kolei w Zborowie, pomijając kierunek proponowany przez Wydział krajowy, skręcający na zachód do Płuchowa.

Tenże sam kierunek wytknięty jest we wniosku licznemi podpisami opatrzonym, uchwałą Wys. Izby z dnia 28. Września b. r., komisji przekazanym.

Jakkolwiek komisya umieszczonej przez Wydział krajowy w sieci dróg krajowych linii z Tarnopola do Brodów za nagłą nie uznała, to jednak nie podlega wątpliwości, że linia ta ma ważność krajową i w swoim czasie kosztem kraju zbudowaną zostanie. Ze wówczas dziś już za nagłą przez komisję uznane połączenie środkowego punktu tej linii, to jest Załoziec z koleją żelazną Tarnopolską, jak najtrafniej odpowie potrzebom kraju i właściwych powiatów, nie potrzebuje za świadectwem mapy bliższego dowodzenia.

Z uwagi zatem na wszystkie powyższe okoliczności, komisya przedstawia potrzebę uznania nagłości drogi z Załoziec do Zborowa.

IX. Droga ze Smykowiec na Skałat, Grzymałów, Chorostków do Kopyczyniec, mil 7 i 3.000 sążni.

Część wschodnia żyłnego Podola między Tarnopolem i Kopyczyncami z jednej, a granicą kraju od Wołoczysk do Husiatyna z drugiej strony, w całej swej przestrzeni ogołocona jest z wszelkich dróg bitych.

Droga krajowa Tarnopolsko-Wołoczyska położona na krańcu urodzajnej tej przestrzeni kraju od północy, po zbudowaniu kolei Tarnopolsko-Wołoczyskiej straciła dotychczasową swą ważność, i nie może być więcej liczoną do dróg przynoszących korzyść krajowi lub okolicy. Zbudowanie tej kolei jednak wskazuje zarazem na nagłą potrzebę przerznięcia przestrzanej ściany z nią graniczącej, w kierunku ku południowi, drogą bitą stykającą się z drogami tak rządową jak krajowemi poniżej już istniejącymi. Cel do jakiego komisya proponując obecną drogę zmierzała, da się osiągnąć skromnemi stosunkowo środkami. Część bowiem tej drogi od Smykowiec do Grzymałowa, na przestrzeni 4 mil 2560 sążni, i inna jeszcze część z Chorostkowa do Kopyczyniec na przestrzeni 2 mil, już kosztem powiatów, przez które przechodzi, została zbudowaną. Prócz tego kilku właścicieli obszarów dworskich nad drogą położonych, oświadczyło już gotowość swą przyczynienia się do kosztów budowy ofiarami w materiałach i gotówce. Komisya wyraża nadzieję i przekonanie, że wielokrotne oświadczenia ustnie czynione, niezwłocznie obowiązującymi deklaracyami zastąpione zostaną. Pospiech w wniesieniu obowiązujących tych deklaracyi, będzie zarazem dla Wydziału krajow. miarą nagłości, z jaką do rozpoczęcia robót przygotowawczych przystąpić mu wypadnie.

Komisya uwzględniając wszystkie powyższe okoliczności, proponuje Wysokiej Izbie uznanie drogi z Smykowiec do Kopyczyniec za nagłą.

X. Droga z Borszczowa na Jezierzany, Kołędziany, Krzyweńkie do Husiatyna, w długości około 5 i pół mil.

Uchwałą Wysokiej Izby z dnia 28. Września b. r. przekazanym został komisji i uznanym za nagły, wniosek posła Wolańskiego 27. podpisami opatrzony, o uznanie drogi z Husiatyna na Krzyweńkie do Kołędzian celem połączenia dróg krajowych Husiatyńsko - Kopyczynieckiej z Skalsko - Czortkowską, za drogę krajową.

Przedłożenie Wydziału krajowego nadto, przedstawia nagłą potrzebę przedłużenia drogi krajowej od granicy kraju pod Okopami, na Mielnicy, Krzywce do Borszczowa już istniejącej, do drogi państwowej w Jagielnicy.

Droga ta atoli mająca przechodzić przez Jezierzany, zbliżyłaby się w tym ostatnim punkcie w odległości tylko trzech ćwierci mili do wsi Kołędziany w pośrodku drogi Skalsko-Czortkowskiej położonej, z kądem sama nasuwa się myśl zaoszczędzenia reszty drogi od Jezierzan do Jagielnicy budować się mającej, przez połączenie Jezierzan z Kołędzianami.

Komisja zważywszy, że obszerne przestrzenie kraju między Kopyczyńcami a Zaleszczykami z jednej, a granicą kraju między Husiatynem a Okopami z drugiej strony, jakkolwiek w kierunku od wschodu na zachód dwoma przecznicami opatrzone, w kierunku od południa ku północy dotąd drogą bitą nie są połączone.

zważywszy, że ruch handlowy odbywający się z Mułtan, Wołoszczyzny i Podola rosyjskiego przez Okopy do Galicyi, mimo tak dotkliwego utrudnienia komunikacyi, dziś już przez wybudowanie kolei Czerniowieckiej znaczne przybrał rozmiary, a po zaprowadzeniu odpowiednich środków komunikacyjnych w głąb kraju, niewątpliwie o wiele się jeszcze wzmoże,

zważywszy nadto, że droga gminna z Husiatyna do Krzyweńkiego obecnie już jest wybudowaną i kamienną powłoką dokrytą, postanowiła przedstawić Wysokiej Izbie nagłość połączenia całej tej części najżyźniejszego Podola w kierunku południowo-północnym, z użyciem dwóch przestrzeni dróg bitych dziś już między Okopami a Borszczowem, i między Krzyweńkiem a Husiatynem istniejących, drogą z Borszczowa na Jezierzany, Kołędziany, Krzyweńkie do Husiatyna.

Długość tej drogi wyniesie $5\frac{1}{2}$ mil, z których jednak przestrzeń $1\frac{1}{2}$ milowa posiada już pokład kamienny.

Komisja mniema, że przez przyjęcie tego projektu osiągnęłaby się nadto ta korzyść, iż proponowana przez Wydział krajowy droga z Jezierzan do Jagielnicy, połączeniem Jezierzan z Kołędzianami stałaby się zbyteczną.

XI Droga z Wyszkowa na Wełdzirz do Hoszowa mil 6 i 2.000 sążni.

Droga ta dla kraju a szczególnie podkarpackiej jego części bardzo ważna, — której potrzebę Rząd król. węgierski uznał, i znaczną sumę przeznaczył na jej jak najspieszniejsze wykończenie po stronie węgierskiej aż do granicy naszej, co też prawdopodobnie już w roku przyszłym skutecznionem zostanie.

Droga ta łączy dwa kraje i dwie koleje, gdyż u nas dotknie bezpośrednio prawie linię kolei Stryj-Stanisławów, będzie oraz najkrótszem i najłatwiejszem przejściem Karpat.

Cała jej długość wyniesie $6\frac{1}{2}$ mili, — buduje się podług planu przez Wydział krajowy zatwierdzonego w szerokości i sposobem dróg krajowych, jako droga gminna za pomocą dawanych od roku 1866. przez Wydział krajowy subwencyj; naczelnie kierownictwo budowy powierzył Wydział krajowy Prezesowi Rady powiatowej Dolińskiej posłowi Höppen, który je prowadzi w sposób zasługujący na uznanie umiejętnej troskliwości. Koszt budowy tej drogi jest tak mały, jak żadnej innej w kraju, bo w przecięciu mila kosztuje 12.000 złr. wraz z mostami. Inżynier Wydziału krajowego w bieżącym roku objeżdżał drogę tę aż do granicy, i znalazł kawałki drogi przed 5 laty zbudowane, mimo braku wszelkiej konserwacyi w bardzo dobrym stanie, z powodu bardzo dobrej roboty, — a most przez Swicę 56° długi doskonale podług planu wykonany. — Na budowę tej drogi dał już Wydział krajowy różnemi czasy 34.000 złr. i temi pieniędzmi wybudowano $2\frac{1}{2}$ mili drogi i rzezonony most przez Swicę, — zostają do zrobienia jeszcze 4 mile, z których 1 całą milę zobowiązało się państwo Wełdzirz własnym kcsztem wybudować, jeżeli reszta jako droga krajowa funduszem krajowym wybudowaną będzie; po odliczeniu tej mili, zostaje jeszcze 3 mile do zrobienia.

Ze względu na ważność tej drogi, — na niewielki fundusz potrzebny do wykończenia jej, — na znaczne fundusze krajowe na tę drogę już wydane, i potrzebę wykończenia jak najspieszniej już dla

samemu spożytkowaniu i utrzymaniu wybudowanych części, i przez ustanowienie myt uzyskania na jej konserwację funduszu, — ze względu nareszcie, że plany, kosztorysy, niwelacje są gotowe, cały dukt drogi wytyczony, wywłaszczenia w największej części uskutecznione, szutrowiska, a nawet materiał drzewny już zapewnione, — komisya uznała budowę drogi tej za nagłą, i ażeby umożliwić budowę jej szybko i jak najtańszą, uznała komisya zarazem w porozumieniu z referentem Wydziału krajowego, potrzebę prowadzenia dalszego tej budowy, w sposób dotychczasowy, i pozostawienia naczelnego kierownictwa budowy w rękach dotychczasowego kierownika.

Na pokrycie zaś kosztów budowy w roku 1872, proponuje komisya przeznaczenie sumy 18.000 złr. w. a. z funduszków krajowych.

XII. Przedłużenie drogi krajowej Horodenka-Śniatyn, ze Śniatyna do stacyi kolei żelaznej w Załuczu, w długości 3 tysięcy sążni.

Wykończenie drogi krajowej Śniatyn-Horodeńskiej do stacyi kolei żelaznej w Załuczu jest kwestyą żywotną nietylko dla nadzwyczaj ożywionego ruchu handlowego Śniatyna i okolicy, lecz zarazem w interesie handlu krajowego. Drogą krajową już istniejącą ze Śniatyna do Horodeuki, — dalej z Horodeuki gościńcem eraryalnym na Czortków do Tarnopola uskutecznione jest prawie połączenie kolei Czerńowieckiej z Tarnopolską w prostej linii, — do uzupełnienia tego połączenia brakuje jeszcze około 3000 sążni już istniejącej drogi krajowej Horodeńskiej do stacyi kolejowej w Załuczu, — komisya uważa to wykończenie za jedną z najnaglejszych robót, i stosowny wniosek Wysokiemu Sejmowi przedkłada.

Powyżej wymienione zostały te 12 dróg, których nagłość komisya uznała, i których budowę w pierwszym zaraz okresie proponuje. Następujące zaś drogi, których nagłość bądź w przedłożeniu Wydziału krajowego, bądź też we wnioskach i petycjach do Wysokiego Sejmu wniesionych była podniesioną, komisya nie uznała za takie, których budowę w pierwszym zaraz okresie zarządziwszy należało, o to:

I. Droga mająca połączyć Krynicę i Szczawnicę w kierunku prostopadłym

bliżej nieoznaczonym z koleją żelazną Tarnowsko-Preszowską, mil 4, dalej droga dotąd powiatowa Stary-Sącz Piwniczna-Mniszek do granicy węgierskiej i droga powiatowa Nowy-Sącz, Tylicz do Muszynki, z ramieniem Krynica-Muszyna.

W obwodzie dawniej Sandeckim istnieje droga krajowa w dwóch ramionach, z których jedno stanowi drogę powiatową pod Czorsztynem i pod Szczawnicą granicy Węgier dotykająca, łącząca się z ramieniem drogi powiatowej w Krościenku, i bieżąca dalej na Łącko, Stary Sącz do Nowego Sącza.

Prócz tego istnieją dwie drogi powiatowe, z których jedna od granicy Węgierskiej pod Piwniczną poczynająca kończy się w Nowym Sączu, druga zaś w dwóch ramionach pod Muszyną i pod Muszynką z Węgier do Galicji wkracza i dąży przez Krynicę, Lubawę do Nowego Sącza. Obydwie te drogi powiatowe w dosyć dobrym znajdują się stanie, a przy bliskości kamienia we wszystkich punktach, i przy obfitych lasach, łatwo i stosunkowo tanim kosztem utrzymane być mogą.

Komunikacje te ze stanowiska krajowego zdawały się komisyi dla tej okolicy w stanie, w jakim się znajdują, na teraz dostateczne. Co do drogi mającej przerzynać koleją żelazną Tarnowsko-Preszowską,

to jakkolwiek połączenie uczęszczanych zdrojowisk krajowych spodziewaną koleją byłoby bardzo pożądane, to jednak droga taka wtedy dopiero wytyczoną być może, kiedy kierunek kolei żelaznej, i punkta stacyi kolejowych stale będą oznaczone; rzecz bowiem jasna, że kierunek właśnie kolei, niemniej jak punkta, w których znajdować się będą stacye kolejowe, przeważnie o kierunku drogi stanowić muszą. Nieuwzględnienie linii i stacyj kolejowych przy wytyczeniu drogi, może zdaniem komisji po zbudowaniu kolei, pociągnąć za sobą zupełną bezużyteczność drogi.

Wniosek zaś, aby obydwie drogi powiatowe tej okolicy, przeszły z dniem 1. Stycznia 1872 roku na koszt kraju, mógłby wprawdzie odpowiadać interesom powiatów Saudeckiego i Nowotargskiego, lecz ze stanowiska krajowego, zdaniem komisji, względnej nagłości nie przedstawia, a to tem mniej, że Wydział krajowy udzielił już w bieżącym roku na utrzymanie tych dróg powiatowych i naprawę elementarnych ich uszkodzeń, subwencje w kwocie 5.000 zhr., zatem w wysokości trzeciej części całej sumy przez Wysoki Sejm na wsparcie wszystkich dróg powiatowych w kraju przeznaczonych.

II. Droga do z Tarnopola do Zbaraża, mil 2 i 2 tysiące sążni.

Komisja nie zapoznawała bynajmniej ważności tej drogi, sądziła jednak, że po wybudowaniu kolei Tarnopolsko-Podwoleczyskiej, ważniejszym i naglejszym dla tej okolicy będzie połączenie Zbaraża ze stacją kolei w Maxymówce 1 milę od Zbaraża odległą, aniżeli połączenie tego miasta ze znacznie odleglejszym Tarnopolem.

III. Droga z Kołomyi a raczej z Ceniawy na Obertyn, Łąkę, Potok do Buczacza, mil 8 i 3 tys. sążni.

Gdy komisja uważała za obowiązek swój, uwzględnić przedewszystkiem owe przestrzenie kraju, które dotąd żadnych lub stosunkowo najmniej mają środków komunikacyjnych, przeto za bezpośrednio nagłością tej drogi oświadczyć się nie mogła.

W Kołomyi bowiem łączą się dziś już *a*) droga eraryalna na Horodenke-Czortków do Tarnopola, *b*) także droga eraryalna do Kutt. *c*) droga eraryalna do Peczeniżyna. *d*) droga eraryalna do Nadwórny i Stryja, *e*) droga krajowa do Tyśmienicy. Nadto jest w Kołomyi stacya kolei żelaznej.

IV. Droga z Jagielnicy na Waszkowce, Jezierzany do Borszczowa mil 5 i 3 tys. sążni.

Zbyteczność tej drogi wykazaną już została powyżej w ustępie, traktującym o drodze z Borszczowa do Husiatyna.

Tu nadmienić jeszcze należy, że z Jagielnicy ciągnie się gościniec rządowy, cały kraj przeryniający, i że w pobliżu Jagielnicy, mianowicie od Czortkowa i od Thustego prowadzą na Zachód dwa gościniec krajowe.

W bliskości Jagielnicy leży wprawdzie znane z jarmarków miasteczko Ułaskowce, komisya jednak mniema, że połączenie Ułaskowiec z Jagielnicą drogą bitą, odpowiadałoby bardziej jeszcze interesowi tych, którzy rokrocznie z jarmarków znaczne ciągną korzyści, aniżeli interesowi krajowemu.

V. Droga z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa.

Komisya nie uznała pierwszorzędnej nagłości tej drogi z powodu, iż miasto Brzeżany posiada już: na wschód gościniec krajowy do Tarnopola, na północ gościniec krajowy do Złoczowa, na zachód gościniec rządowy do Przemyślan, i na południe gościniec rządowy do Manasterzysk. Miasteczko Rohatyn zaś posiada gościniec rządowy do Lwowa. drugi gościniec krajowy w innym kierunku także do Lwowa dążący, nareszcie drogę eraryalną do stacyi kolei w Bursztynie.

VI. Droga ze Żółkwi do Szklia.

O drogę tę petycjonuje Wydział powiatowy Żółkiewski. Gdy jednak c. k. Rząd wniósł już do Rady państwa przedłożenie o upoważnienie do nadania koncesyi na kolej ze Lwowa na Żółkiew do Tomaszowa, istnieje na dziś prawdopodobieństwo połączenia Żółkwi ze Lwowem koleją żelazną.

W takim wypadku komunikacya Żółkwi z Jarosławiem stosowniej odbywać się będzie koleją żelazną na Lwów, aniżeli projektowaną drogą na Szklia. Innej zaś ważności krajowej projektowana droga zdaniem komisyi nie ma.

VII Droga z Leska na Baligród do granicy Węgierskiej.

Droga ta w kierunku równoległym z właśnie budującą się koleją Łupkowską, i w niewielkiej od kolei tej odległości wraz z nią do granicy Węgierskiej bieżąca, obecnie jest drogą powiatową i buduje się równocześnie z drogą z Ustrzyk do Lutowisk kosztem powiatu.

Fundusz krajowy przyszedł jednak już w pomoc dwom tym drogom powiatowym w powiecie Leskim budującym się, zaliczką w kwocie 10.000 złr., z której to zaliczki suma 3108 złr. 34 ct. funduszowi krajowemu zwróconą została.

Prócz tego udzielił Wydział krajowy dla dróg tych dwukrotnej subwencyi w łącznej kwocie 4000 złr.

Obecnie budująca się kolej żelazna Przemyśko-Łupkowska, zdaniem komisyi usuwa nagłość potrzeby przejścia drogi Lesko-Baligrodzkiej na fundusz krajowy.

W myśl powyższych wywodów komisya stawia następujące wnioski:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

A. I. Sejm królestwa Galicyi uznaje następujące drogi za nagłe, to jest za takie, które przed wszystkiemi innemi budowane być winne:

1. Drogę z Suchej na Wadowice do Zatora, mil $4\frac{1}{2}$.
2. Drogę ze Szczucina na Dąbrowę do Tarnowa, 4 mile 3000 sążni.

3. Drogę z Nadbrzezia na Zalesie, Nisko, Sokołów do Rzeszowa, mil 12.
4. Drogę z Lubyczy na Uhnów, Belz do Sokala, wraz z połączeniem jej z Krystynopolem, o ile być może najkrótszem, mil 8.
5. Drogę z Krystynopola do granicy królestwa Polskiego pod Dołhobyczewem, mil 4.
6. Drogę ze Zboisk na Kamionkę Strumiłową do Stojanowa, 10 mil 3000 sążni.
7. Drogę z Mierówki pod Chołojowem na Busk do stacji kolei w Krasnem, około 4 mil.
8. Drogę z Załoziec na Młynowce do Zborowa w długości czterech mil.
9. Drogę ze Smykowiec na Skałat. Grzymałów, Chorostków do Kopyczyniec, 7 mil 3000 sążni.
10. Drogę z Borszczowa na Jezierzany, Kołędziany, Krzyweńkie do Husiatyna, w długości około $5\frac{1}{2}$ mil.
11. Drogę z Wyszkowa na Wełdzirz do Hoszowa, 6 mil 2000 sążni.
12. Przedłużenie drogi krajowej Śniatyn-Horodeńskiej — ze Śniatyna do stacji kolei żelaznej w Załuczu, w długości 3000 sążni.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby droga Wełdzicka w sposób dotychczasowy i pod dotychczasowem kierownictwem nieprzerwanie była budowaną, i przeznacza na ten cel w roku 1872 sumę 18.000 złr. z funduszków krajowych.

III. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby budowa drogi i mostu między Śniatynem a Załuczem w roku 1872 została rozpoczęta, i przeznacza na ten cel 15.000 złr. z funduszków krajowych.

IV. a) Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby jak najspieszniej wypracował projekta, plany i kosztorysy dróg ad I. wymienionych, przeprowadził rokowania co do ekspropriacji potrzebnych gruntów, zabezpieczył szutrowiska i przedsięwziął kroki potrzebne do uzyskania, wymaganego ustawą do zakładania nowych dróg krajowych. przyzwolenia władz politycznych i wojskowych.

b) Zarazem poleca, aby Wydział krajowy na podstawie kosztorysów przeprowadził rokowania celem zaciągnięcia pożyczki krajowej, a wyniki tych rokowań Sejmowi na najbliższej sesji do zatwierdzenia przedłożył.

V. Sejm upoważnia Wydział krajowy do przybrania czasowo nadetatowej służby technicznej.

VI. Sejm wyznacza na pokrycie kosztów robót przygotowawczych, w roku 1871 i 1872 roczną sumę 15.000 złr. z funduszków krajowych.

VII. Sejm wyraża przekonanie, że drogi:

- a) ze Zboisk na Chołojów do Stojanowa,
 - b) z Tarnowa na Dąbrowę do Szczucina,
 - c) z Krystynopola do Dołhobyczowa,
- powinny być budowane i utrzymywane kosztem skarbu Państwa.

Sejm przeto wzywa c. k. Rząd, aby uznanie tych dróg jako państwowe w drodze właściwej wyjednał.

B. I. Sejm uznaje potrzebę dróg w sprawozdaniu Wydziału krajowego z dnia 3. Sierpnia b. r. L. 9316, pod B. II. wymienionych, i wyraża przekonanie, iż drogi te kosztem funduszów Państwa zbudowane lub przebudowane i utrzymane być winne.

II. Sejm wyraża przekonanie, że obowiązek prestacyi konkurencyjnych do budowy i utrzymania dróg równoległo wojskowych, mianowicie: z Białej na Oświęcim do Podgórze, z Niepołomic do Bochni, z Gdowa do Gorlic i z Gorlic do Żmigrodu, powinien być zniesiony.

III. Sejm wyraża przekonanie, że dojazdy, to jest drogi, łączące stacje kolei żelaznych, z najbliższymi drogami bitymi, powinny być budowane i utrzymywane kosztem skarbu Państwa.

IV. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby rokowania z c. k. Rządem w myśl powyższych uchwał niezwłocznie rozpoczął, i Sejmowi na najbliższej sesyi zdał sprawę.

C. I. Sejm przechodzi do porządku dziennego nad następującymi wnioskami:

a) nad wnioskiem posła Dunajewskiego o uznanie za drogi krajowe od 1. stycznia 1872 dwóch dróg powiatowych ze Starego Sącza do granicy Węgierskiej, i z Nowego Sącza na Krynicę do Muszyny.

b) nad wnioskiem posła Torosiewicza o uznanie drogi z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa za drogę krajową, i zarządzenie budowy jej w roku 1872.

II. Sejm przechodzi do porządku dziennego:

a) nad petycją Wydziału powiatowego Żółkiewskiego do L. 335, o budowę drogi z Żółkwi do Szklą.

b) nad petycją Wydziału powiatowego w Horodence, do L. 284, o drogę z Kołomyi do Buczacza.

Wysoki Sejm raczy przyjąć do wiadomości, że powyższymi uchwałami załatwione zostały także

1. następujące wnioski:

a) Wniosek posła Bauma o uznanie drogi z Suchej do Zatora za drogę krajową,

b) Wniosek posła Polanowskiego o uznanie drogi z Sokala do Lubyczy za drogę krajową, i wniosek tegoż posła, aby droga z Krystynopola do Dolhobyczowa za drogę państwową uznaną została.

c) Wniosek posła Jaworskiego, o uznanie drogi z Załoziec do Zborowa za krajową, i

d) Wniosek posła Wolańskiego, o połączenie Husiatyna z drogą krajową Skalsko-Czortkowską.

2. i następujące petycje:

a) L. 227. Petycja Wydziału powiatowego Sandeckiego, w przedmiocie dróg powyższym wnioskiem posła Dunajewskiego objętych.

b) L. 48. Petycja Wydziału powiatowego Dąbrowskiego, o drogę z Tarnowa do Szczucina,

c) L. 186, 187, 188 i 189. Petycje Rady powiatowej i Rad gminnych w powiecie Kolbuszowskim, o drogę z Rzeszowa na Głogów, Kolbuszową do Tarnobrzęga,

d) L. 108. Petycja Wydziału powiatowego w Kamionce, o drogi ze Lwowa do Stojanowa i z Krasnego do Sokala.

e) L. 196 i 198. Petycje Wydziału powiatowego i Rady gminnej w Rohatynie o drogę z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa,

f) L. 133. Petycja Wydziału powiatowego w Lesku, o drogę z Leska na Baligród do granicy Węgierskiej,

Lwow dnia 29. września 1871.

Przewodniczący:

Smarzewski.

Sprawozdawca:

Badeni.

Z drukarni J. Dobrzańskiego & K. Gromana.