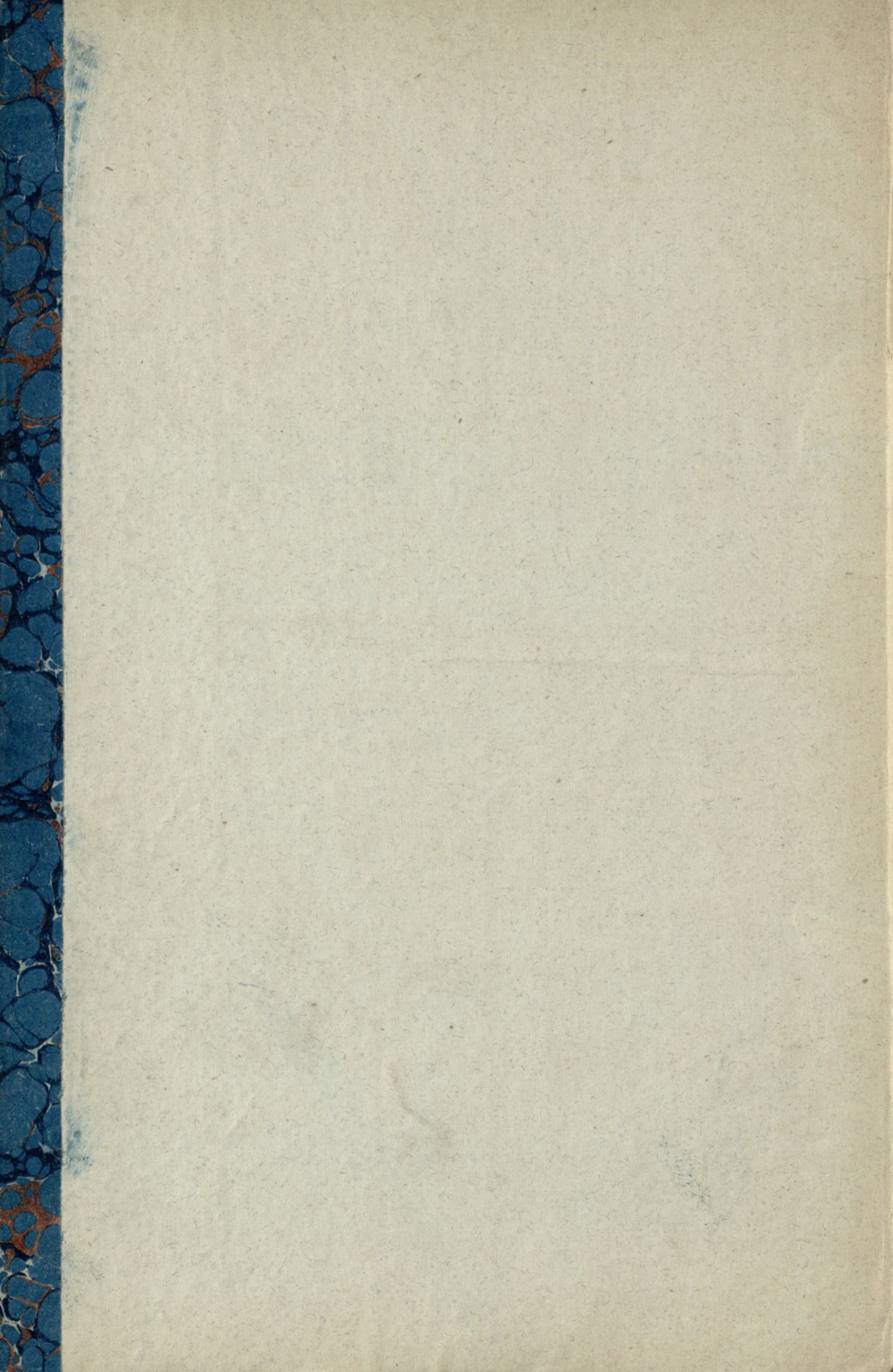


57 199





KOMUNIKACYA.
GOSCIŃCIE I DROGI

W LWOWSKIM OKREGU ADMINISTRACYJNYM

W ROKU 1856,

W SZCZEGÓLNOŚCI

ZE WZGLĘDEM NA KOLEJ ŻELAZNĄ.

Przez

Ku Wa



CBGIOŚ, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5166749

We Lwowie:

Ż ces. król. galicyjskiej drukarni rządowej.

Ż Dodatku tygodniowego, Nakładem Redakeyi Gazety Lwowskiej.

1857.

*J. komunikacyj
zaww. zienie polski*

КОМУНИКАЦИЯ

ДОКЛАДЫ И РАБОТЫ

УЧЕБНО-НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР



57199

НА УЧЕБНО-НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

187

N-4605625

NH-66383/TMK

W dodatku tygodniowym Nr. 19, 20 i 21. z roku upłynionego zebraliśmy główne zarysy historii o komunikacjach krajowych. Wykazano tam, że około r. 1830 budowa nowych gościńców eraryalnych w Galicyi prawie zupełnie ustała, a z tem też i wszelkie czynności ku pomnożeniu i poprawie komunikacyj naszych. Objaśniono posępny stan rzeczy w roku 1850, kiedy dopiero w tej gałęzi administracyi nowy ruch się pojawiać zaczynał, i pierwsze następstwa rozporządzeń, w skutek których w kilku obwodach okręgu administracyjnego lwowskiego władze miejscowe czynności swe — z razu w skromnych tylko rozmiarach — zagaiły. Wyszczególniliśmy nareszcie okoliczności, które spowodowały rządy krajowe w r. 1854 przyjąć główny zarząd tej gałęzi administracyi na siebie i zająć się samoistnie dziełem, którego dokonanie wskutek wiekuistego zaniedbania powszechna opinia wtenczas niepodobnem mieniła.

Działalność rządów krajowych, co do uorganizowania rzeczy w ogólności, i co do ważniejszych szczegółów, określona jest w zmianowanej rozprawie. Skutek tej działalności tam wykazany liczbami, świadczy, że w przeciągu roku 1855 zaprojektowano, i po wielkiej części wymierzono i wytyczono krajowych gościńców mil 132, z których 12 Najjaśniejszy Pan podczas swej bytności w kraju za wstawieniem się namiestnictwa na eraryum państwa objąć raczył. Z pozostałych 121 mil przysposobiono w tymże samym roku mil 30 (właściwie 29 $\frac{1}{4}$). —

Tu przyłączony wykaz *) zaświadcza czynności w roku 1856.— Dobudowano więc mil 22, zatem istotna długość gościńców krajo-

*) Zobacz wykaz Nr. 1. według traktów.

wych z końcem grudnia 1856, to jest po dwóch latach pracy — wynosi mil $51\frac{1}{4}$, a wliczywszy trakt z Okopów do Mielnicy, po największej części do r. 1855 wykonany, 54 mil, między którymi znajduje się $31\frac{2}{4}$ kamienną podwaliną podmurowanych. Tym sposobem ilość naszych gościńców pomnożyła się w okręgu o $\frac{23}{100}$ istniejących gościńców eraryalnych.

Aby należycie ocenić wartość pracy kraju, trzeba sobie przypomnieć, że ta długość wynosi właśnie tyle, co cały trakt wiedeński ze Lwowa do Białej, którego budowa za sprężystych rządów Józefa II, silnem popieraniem z finansów całego państwa, kiedy szło o rychłe przyspojenie nowo nabytej prowincyi do dawno dzierzonych części mocarstwa, trwała lat 7, a to bez łożenia murowanego pokładu. Te $51\frac{1}{4}$ mili w przeciągu 2 lat w 9 cyrkulach budowane stanowią połowę długości wszystkich traktów od r. 1772 do 1790 (18 lat) w całej Galicyi i na Bukowinie do skutku przyprowadzonych. Dla porównania z podobnym postępowaniem za granicą przytaczamy Prusy, albowiem i tam, mianowicie w niektórych prowincjach zaniedbanych, dopiero w nowszych czasach silnie do gościńców się wzęto. Jak np. w prowincyi pruskiej, poznańskiej i pomorskiej w latach 1829 — 1832. Do roku 1852 dobudowano tam 526 mil, więc w przecięciu co dwa lata 48. Powierzchnia tych prowincyi w prawdzie cokolwiek rzadziej zaludnionych jak Galicya, razem wynosi 2279 mil kwadr. geogr. (naszego okręgu 1027). W gubernii Düsseldorf, co stosunkowo 2 razy tak gęstą ludność jak nasz okręg liczy, i najliczniejszymi gościńcami w Prusiech i niemal w całych Niemczech jest zaopatrzona, stosunek gościńców konkurencyą budowanych do rządowych jest największy, przecież nie wynosi więcej jak $\frac{86}{100}$.*) We Francyi zaś, w gościńce prawie najbogatszym kraju w Europie, długość gościńców departementalnych (urządzonych podobnie jak nasze krajowe) tenże sam stosunek wynosi $\frac{122}{100}$.**) Dzieło stu pięćdziesięciu lat.

Wnioski dalsze z tych dat pozostawiamy sądowi publiczności.—

*) Zobacz: „Statystyka barona Reden 1853.“

**) Zobacz: „Statystyka ogólna Fr. Kolb. 1857.“

Dla zapobieżenia mniemaniu, jakoby czynność roku zeszłego mniejsza była, jak w r. 1855, ostrzegamy, że wypadła bliżej się przypatrzeć liczbom wszystkich rubryk wykazu, i mapie, miejscowość i szczegóły dokładnie unaoczniającej.*) Ztąd się wykaże, że znaczna część gościńców w r. 1855 od razu tylko na przedce przysposobionych, w zeszłym dopiero roku należycie wykończoną została. Mianowicie w wielu miejscach w jesieni r. 1855 rozporządzone rozszerzenie gościńców krajowych na sążni 5 (miejscami $4\frac{1}{2}$) dopiero w r. 1856 skutecznione być mogło, i postęp robót w przykry sposób tamować musiało. Prócz tego wszelkie inne roboty różnego rodzaju, wycinanie lasów, tamy wodne i td., które rzadko gdzie się trafiają, w pojedyncze rubryki wykazu osobno zaciągnięte być nie mogły.

Z resztą w liczbę wymiennych mil $54\frac{1}{4}$ włożono tylko te przestrzenie, co już zupełnie są dokonane, to jest albo tylko szutrowane, albo podmurowane i szutrowane; wyłączono zaś wszystkie, na których rowy, nasypy i wykopy, poniekąd i mosty porobiono, więc już w obecnym stanie przy dobrej pogodzie do jakiej takiej jazdy są wyprawione. Ilość tych robót, a mianowicie materiału kamiennego, na miejsce zużycia zwiezionego i do bezpośredniego użycia przysposobionego, który tylko dla późnej już pory w przeszłym roku potrzebowany być nie mógł — wynosi tyle, że dalszych 10 mil w przeciągu kilku tygodni przyjaźnego budowie czasu wykończone być mogą.

Prócz tego w przeciągu roku 1856. techniczne wypracowania planów i kosztorysów, i obrachowania dokładne konkurencji mocno postąpiły, tak, że rządy krajowe prawie zupełnie uzyskały przegląd stosunków, budowę ułatwiających, lub utrudzających, kosztów i środków do pokrycia onychże, więc i pewniejszą podstawę do kierowania czynności podrzędnych władz posiadają, by zagrozić kosztownym restauracyom i poprawkom, jakie brak wyrobionego planu z początku wywołać musiał — aby zabronić z jednej strony szkodliwemu uciskowi z nakładu niestosownej konkurencji wyni-

*) Dla bliższego objaśnienia mapy, uważamy, że żupy wykazane są najprzód główne, w których się cała produkcya za pomocą zaprowadzonych wszystkich ulepszeń w tej gałęzi przemysłu, na wielki rozmiar spotężona, koncentrować ma; i pomniejsze, które później zniesione być mają. Żupy pierwszego rzędu są w Lacku, Stebniku, Bolechowcie, Kałuszu i w Kosowie.

kajacemu, ale też z drugiej strony przynaglać roboty tam, gdzie postęp ich nie odpowiada potrzebie i środkom do dyspozycji będącym. Słowem, cały kierunek tej zupełnie nowej gałęzi administracji krajowej przybrał postać ustalonego już systemu. Oddając słusność, komu się należy, z chlubą składajmy hołd wdzięczności wszystkim klasom mieszkańców, których wspólnemu, równie szczeremu jak wytrwałemu przyczynieniu się do dzieła prawdziwie narodowego zaszczyt społecznych i wdzięczność potomków się przynależy. Całe znaczenie poświęcenia wykazuje się z kosztów jakich dzieło dokonane wymagało, kosztów — które przy obecnej cenie wyrobnika i stosunkach waluty dwójnasób tyle, co przed laty 10 wynoszą, gdyż rachunki złożone, sumę wydatków na materiały i robotę przeciętnie 30 — 40.000 złr. na milę wykazują, któremi kapitał majątkowości krajowej o niemal 2 miliony już został pomnożony.

Patrząc na tak wspaniały objaw siły narodowej, mając przytem dowody, że to natężenie, chociaż cierpkie, z zgubnem wysileniem niebyło połączone, śmiało przemieniamy nadzieje wyrzeczone na pewne przekonanie — że na drodze już stale utworowanej do założonej mety zdążyć możemy i — zdążymy. —

Zważywszy, że doświadczenia każdego roku następnym przysługują, w skutek tego po dłuższem ćwiczeniu kierowanie techniczne i wykonanie robót się ułatwia i wydoskonala;

Zważywszy, że administracja rachunkowości i kontrola, i stosowność rozdziału konkurencji ciąglem podlega polepszeniom;

Zważywszy, że zbieg okoliczności, które na kraju przy rozpoczęciu tych robót ciężły, do wyjątków rzadko się wracających należy, i według zwyczajnego toku rzeczy słusznie pomysłniejszych czasów spodziewać się możemy;

A nadewszystko zważywszy, że błogi skutek ponoszonych ofiar do nowych zachęca, i że przedsięwzięcie budowy kolei żelaznych bez ożywiającego wpływu na postęp komunikacji doń wiodących zostawać nie powinno; pewni być możemy, że dzieło chociaż późno zagajone, w należytem czasie daleko, a może całkowicie do skutku przyprowadzone będzie.

Uzupełniając dalej szczegóły wykazu, dodać należy, że zaraz po ogłoszeniu koncesyi budowy kolei żelaznych w styczniu 1857, rządy krajowe odwołały rozporządzenie względem wykonania gościńca ze Sądowej Wiszni do Wojniłowa zaprojektowanego (mil $16\frac{3}{4}$), bo ten trakt byłby wpadł w szlaki żelaznych kolei, z Przemyśla do prawego brzegu Dniestru koło Stryja a ztamtąd, właściwie od Lwowa, do Czerniowiec zamierzonych. Przytoczono ten gościec tylko dla tego, aby wykaz tegoroczny do przeszłorocznego stosownie przyłączyć i publiczności szczerze złożyć sprawozdanie nie tylko z rezultatów, co pochwały godne, ale i tych, co na naganę zasłużyły, chociaż tą razą zwłoka przypadkiem mniej szkodliwą była.

Aczkolwiek termin do wykonania kolei pierwszej wymienionej nie jest jeszcze wyznaczony, wszelako obawiały się rządy krajowe, te rać siły bez nicodzownej potrzeby, szczczędząc je do gościńców, które, prosto ku kolejom wiodąc, nierównie więcej się przydadzą.

Zamiast mil $16\frac{2}{4}$, które odpadły, wciągnięto już w roku 1856 w poczet gościńców krajowych trakt z Halicza (właściwie ze Sielca, gdzie się z traktem do Bursztyna łączy) do Stanisławowa (rzeczywiście do Pasieczny pod Stanisławowem) mil $1\frac{3}{4}$. Trakt bardzo ważny, co już przed r. 1855 jako droga cyrkularna rozpoczęty, teraz, już to w skutek nadzwyczajnie pomnożonego ruchu na nim, powtóre, że niegdyś będzie poprzecznicą kolei żelaznej, na pożądanym gościńcu przerobiony być musi.

Z Tyśmienicy przez Czerniejów i Otynię do Kołomyi (właściwie do gościńca eraryalnego karpackiego $\frac{3}{4}$ mili od Kołomyi) najprostsza i najwygodniejsza linia między Stanisławowem i Kołomyą, przez którą komunikacya, teraz eraryalnym gościńcem dla byłych lub istniających żup wielkiem kołem i w przykrem położeniu ziemi prowadzona, o $\frac{1}{3}$ skróconą będzie. I ten trakt już w najnowszych czasach w cyrkule Stanisławowskim dosyć dobrze wyporządkono i tam tylko poprawy, ale w kołomyjskim zupełnie nowej budowy wymaga. Wynosi mil $5\frac{3}{4}$.

Ze Skąły do Czortkowa mil $4\frac{3}{4}$. Dla złączenia tej żyznej części Podola z eraryalnym gościńcem przez Tarnopol do Lwowa, i z krajowym z Kopyczyniec w część stanisławowskiego cyrkulu w zboże uboższą, zaś w lasy obfitszą prowadzącym. Nie zaciągnięto tych 3 traktów do wykazu, bo w r. 1855 i 1856 znaczniejszej roboty na nich nie przedsięwzięto.

Czwarty trakt nowo zaciągnięty poczyna od Okopów, historycznie pamiętnego miasteczka w najodleglejszym kącie Galicyi przy ujściu Zbrucza do Dniestru nad granicą rosyjską; stanowisko komory celnej, kędy droga z Podola i Pokucia do Kamieńca, na Ukrainę i do Odessy. Ma się łączyć do gościńca krajowego, od Zaleszczyk przy Korolówce. Tym czasem tylko 3 mile z Okopów od Mielnicy przed rokiem 1855 po największej części już zbudowane, teraz godne nazwy gościńca krajowego, lepiej zostaną wyporządkowane. Dodawszy długość tych czterech traktów (15 mil) do powyższej liczby, odtrąciwszy zaś trakt ze Sądowej Wiszni do Wojniłowa, długość traktów na gościńce krajowe przeznaczonych wynosi mil 120.

Przegląd ogólny rezultatu lat 1855 i 1856 *) wykazuje, że większa połowa gościńców krajowych wybudowanych (29 mil) przypada na dwa cyrkule to jest Czortkowski i Stanisławowski. Tam stosunek istniejących gościńców krajowych do przeciętnej liczby gościńców eraryalnych na jeden obwód wypadających (18 mil) wynosi już $\frac{78}{100}$ — głównie w cyркуle Czortowskim $\frac{89}{100}$. Gdybyśmy też chcieli się dobrze przypatrzeć i temu, co się w pojedynczych częściach kraju dzieje, ile wytrwałość w dohrem i u nas dokonać może, zaiste niepotrzebaby się obzierać o wzory za granicą!

Szczególą jest rzeczą, że gorliwość obywatelską i prawdziwie wspaniałomyślne poświęcenie się populacyi, jako też najskuteczniejszą czynność urzędów miejscowych najbardziej po kończynach kraju poszukiwać musimy, bo właśnie w cyrkulach kołomyjskim i żółkiewskim, zważywszy na okoliczności utrudniające i rodzaj wykonania, znacznie postąpiły roboty. Przecież owe 2 cyrkule ani co do gęstości lub majątkowości mieszkańców, ani co do handlu, przemysłowości lub w jakimkolwiek innym względzie przed innemi nie celują, może nawet pośredniejsze cokolwiek zajmują miejsce za innemi.

Przyczynę uderzającej różnicy w tym postępie przypisać musimy roztropnemu kierunkowi tej gałęzi administracyi ze strony urzędów na miejscu, a mianowicie tej okoliczności, że właśnie w tych dwóch cyrkulach w skutek rozporządzeń władzy krajowej już w roku 1851 — 1854 wydanych, roboty drogowe na większy rozmiar

*) Zobacz: Wykaz Nr. 2 obwodami.

rospieczynano, więc ludność o możliwości i skuteczności dzieła przekonana, chętniej następne wezwania władz przyjęła i z przychylnością wykonała. Że to przekonanie tam w publiczną przeszło opinię, dowodzi jeszcze chlubniej to, że właśnie z tych cyrkulów, co największego dokonały dzieła, czy to od zamożniejszych właścicieli, czy to od uboższego gminu, zażalenia weale nie zachodzą, zażalenia, na których nie zbywa z innych stron, co są wezwane do ofiar nierównie mniejszych.

Przypominając tu jeszcze faktum, że nie dosyć na tem, iż w konkurencyi do gościńca z Bursztyna do Zaleszczyk, towarzystwo akcyonaryuszów cukierni w Tłumaczu w roku 1855 podjąć się budowy nie chciało, zaś w r. 1856 doszły namiestnictwu ztamtąd żądania o zezwolenie rozpoczęcia nowej budowy; i tak większość ludności tamtejszej w czeigodnym zapale gorliwe ale przytem rozwazne dążności rządu wyprzedza. Oby wszyscy równie spólność poświęcenia się za kamień węgielny swobody kraju uznać chcieli!

Następujące szczegóły sądzimy mogą obchodzić czytelników naszych.

W cyrkule sanockim obrót komunikacyjny na gościńcu z Dąbrówki przez Grabowicę do Dynowa już teraz w bardzo znaczny sposób przybywa, chociaż pierwsza część jego do Grabownicy jeszcze niedostatecznie jako droga cyrkularna wyprawiona, a reszta nie ukończoną. Stosownie do potrzeby budowano poprzednio tę drugą część do Dynowa całkiem z nowia, aby potem tamtą do tej należyście przystosować; toczy się sprawa o przyłączenie tego gościńca przez Tyczyn do Rzeszową, i do kolei tam budować się mającej, w skutek czego ten gościniec do głównych traktów handlowych należeć będzie.

Gościniec ze Sanoka do Przemyśla, dla znacznych przerw właśnie w najprzykrzejszych górzystych miejscach pozostawionych, także w przemyskim nieukończony, należyście używany być nie może.

O postępach w przemyskim obwodzie niema wiele co spomnieć, jeżeli nie nadzieję, że na Sanie pod Jarosławiem most duży u końca gościńca krajowego z Bełzca do tego ważnego punktu prowadzącego budowany będzie, co tę komunikację, teraz tylko praniem załatwioną, na korzyść okolicy, miasta, i kolei żelaznej, znacznie podniesie.

Trakt w żółkiewskim z Bełzca za Cieszanów po części i koło Oleszyc ukończony, i bardzo porządnie wykonany. Budowa zaś gościńca ze Żółki do Sokala dla trudnego dowozu odległego materiału zwolna tylko postępować może. Tym czasem budują na nim znaczniejsze mosty na Racie pod Mostami wielkimi i na Bugu pod Sokalem, który ostatni już prawie ukończony.

Oprócz tego postarały się rządy krajowe w przeszłym roku o dokładne opisanie systemu budowania gościńców ceglami przepalonymi (zendrówką *Klinker*) na holenderski sposób, dowiedziawszy się że próba robiona w Węgrzech w tamtejszym stepie, między Dunajem i Cisą, doskonale się udała. Sposób budowania właśnie tam szczególnie stosowny, gdzie kraj piaszczysty, a o glinę i paliwo nie trudno, kamień zaś daleki. Czyli na tym trakcie może być użyty, jeszcze nie rozstrzygnięto, ale na gościńcu krajowym z Brodów do Radziwiłowa, w skutek sprawozdania w tym względzie zażądanego, próba zrobiona będzie, która, jeżeli się uda, ważne zmiany w terażniejszej manipulacji technicznej co do gościńców naszych wywołać może.

Budowa traktu z Brzeżan na Tarnopol do Podwołoczysk, najznaczniejsza w tej części kraju, mogłaby była postąpić sporzej, osobliwie, że się handel zbożem na nim bardzo wzмага.

W stanisławowskim szczególnej wzmianki godny nowo postawiony duży most na Bystrzycy pod Jezupolem 72 sążni długi, na gościńcu z Bursztyna do Zaleszczyk, najdłuższy między wszystkimi, co nie eraryum budowało, w ogólności jeden z najdłuższych w kraju. Spodziewać się należy, że także w Haliczu na Dniestrze most wystawiony będzie, zwłaszcza, że obrót handlowy na tym punkcie, gdzie się teraz 3, właściwie 4 gościńce krajowe schodzą, nadzwyczajnie się wzmógł, więc i przewóz tam istniejący, dla częstej komunikacji nie jest dostateczny.

I na gościńcu z Manasterzysk do Czortkowa zupełnie już wykończonym taki ruch się pojawia, jak na gościńcach eraryalnych mało gdzie żywszy, tak dalece, że ten gościniec w przeszłym roku 4 razy musiał być szutrowany. Zaprowadzono na nim regularny bieg szybkozożu. O gościńcu z Halicza do Stanisławowa i z Tyśmienicy do Kołomyi już wspomniano. W ogólności w tym obwodzie nie tylko wiele, ale i bardzo porządnie budowano.

Zamierzone rozszerzenie części gościńca z Bursztyna do Zaleszczyk wzdłuż Dniestru prowadzącego, tak w obwodzie stanisławo-

wskim jak w kołomyjskim (tu jeszcze z jedną $\frac{1}{4}$ m. wynoszącą przerwą) ukończonego, jako też wyprawienie wołowej drogi obok gościńca odwołano w skutek koncesyi na budowę kolei żelaznej do Czerniowiec, gdyż po największej części tę samą okolicę i w tym samym kierunku przerzynać będzie.

W czortkowskim cyrkule, jak z wykazu widoczno, długość gościńców krajowych największa; tym sposobem ten obwód, co prócz tarnopolskiego i żółkiewskiego najmniej ma gościńców eraryalnych i do najnowszych czasów z najgorszego stanu swych komunikacyj był znany, sława nie mała w Galicyi, że teraz tak gęstą siecią już gotowych lub projektowanych gościńców jest pokryty, iż niemasz prawie jednej gromady, któraby, do jakiego gościńca nie była, albo jeszcze nie konkurowała — i są takie, co się częściowo i do dwóch traktów razem przyczyniają. W krótkim czasie ten obwód będzie miał gościńców tyle, że wszystkie słuszne żądania co do komunikacyi, tamże za zupełnie zaspokojone uważane być mogą. Przy doświadczonej już gorliwości nie wątpimy, że przerwy na trakcie Husiatyn — Kopyczyńce i Zaleszczyki — Skała, tu zostawione tylko dla bardzo wielkiej trudności przeprowadzenia się przez głęboką i skalistą dolinę Seretu w Kasperowcach — jako też most przez rzekę tamże w niezbyt długim czasie zostaną wybudowane.

Spodziewamy się, że na wyszczególnienie postępów budowy gościńców krajowych w innych cyrkulach w niedalekiej przyszłości przyjemniejsza wydarzy się sposobność. Przytém wspomnąć należy, że w skutek doświadczenia o przyczynieniu się urzędów powiatowych w zakresie gościńców krajowych, namiestnictwo w przeszłym roku rozporządziło, żeby tymże urzędem powiatowym część wykonawczą i wspólność kontroli ze strony cyrkularnych urzędów powierzono.

Trudno zakończyć sprawozdanie o polepszeniu stanu komunikacyi, nie wspominając o gorszących sarkaniach, na dzielność rozwiniętą poniekąd się pojawiających.

Są tacy, co wzręcz twierdzą, że nam lepszych komunikacyi wcale nie potrzeba, bo za dawnych czasów tak bywało. Jest to zdanie najciemniejszego gminu, i małej liczby innych nie wiele wyżej nad gminem stojących. Dysputa z niemi na nic by się nie zdała. Kto niepojmuje abecadła ekonomii narodowej, temu „badania o

naturze i warunkach bogactwa narodów“*) zawsze hieroglifami zostaną.

Inni przypuszczają, że komunikacye lepsze są potrzebne, ale że ich mamy dostatkim w gościńcach eraryalnych. Są to zdania ponajwiększej części nie szczerze, pokrywają tylko wstyd wynurzenia się otwarcie, że albo użyteczności komunikacyi wcale nie pojmują, albo że pomnożenie ich natężenia nie warte, więc po prostu, że się bez nich obejść można. — Tym, co na serio istniejące gościńce za dostateczne uważać mogą, odpowiadamy, że 2 mile gościńca 2 razy tyle lepsze jak jedna, i że dobrego nigdy nie można mieć za wiele. Że zaś u nas tego dobrego za mało, pokaże się liczbownie z porównania z krajami sąsiednimi, co ani większej ludności nie mają, ani w żadnym innym względzie od przyrody nie są lepiej wyposażeni jak my.

A przecie wypada się przypatrzeć sąsiadowi, gdzie gospodarstwo jest lepsze niżeli temu, [gdzie jest gorsze. Z resztą, miarą ilości i długości gościńców rządowych nie była i nie mogła być potrzeb istotna jednej prowincyi, ale możliwość ponoszenia wydatków na to z finansów państwa, więc wniosek z tej możliwości lub niemożliwości na zaspokojenie wymagań co do komunikacyi w kraju zupełnie mylny, tem bardziej, że my we względzie ilości gościńców eraryalnych niżej niżeli wszystkie inne kraje koronne Austrii, prócz Węgier i dawniej doń należących prowincyi stoimy. Powtóre nie tylko środki finansów, ale też inne, więcej ogólnych interesów mocarstwa niżeli pojedynczej prowincyi tyżące się okoliczności, na budowę gościńców eraryalnych, jako też ich kierunek wypływają. Mamy o tem dowód oczywisty na trakcie karpackim, najdłuższym między wszystkimi tego okręgu, który powstał cały z licznych gościńców, co wyłącznie tylko dla żup eraryalnych zostały budowane, ale nie dla uzupełnienia sieci komunikacyjnej dla całego kraju potrzebnej.

Patrząc wstecz na postęp budowli gościńców eraryalnych w lwowskim okręgu i całej Galicji od lat 30, znacznego pomnożenia komunikacyi krajowych gościńcami eraryalnemi spodziewać się nie można. Trudno narzekać o krzywdę, kiedy we wszystkich prowincjach w czasie od r. 1828 do r. 1850 pomnożenie długości gościń-

*) Wielkopomne dzieło Adama Smitha, podstawa od niego poczynającej umiejętności ekonomii narodowej.

ców eraryalnych nie wynosiło nad mil 378. *) Między temi połowa wypada na gościńce konkurencyjne, które rząd objął na siebie, i na przebudowanie pojedynczych przestrzeni w inny kierunek, tak że istotne pomnożenie do roku w całej monarchii ledwo 10 mil wynosiło.

Nawet tam, gdzie rząd pieniędzy nie szczędzi, postęp budowy gościńców równie jak innych budowli eraryalnych zwykle nader jest powolny, jak to wykazuje rezultat czynności w tym okręgu z roku 1855 i 1856, w którym zamierzono wykończenie przerwy traktu ze Sambora do Węgier pod Borynią i Butelką, przy granicy $\frac{1}{2}$ m., dalsze wykonanie budowy podobnej przerwy traktu Jaworowskiego, w okolicy Jaworowa i Krakowca $5\frac{1}{2}$ m., i traktu do Węgier, zaczawszy od Delatyna $6\frac{1}{4}$ mili. Na pierwszym mimo obfitych środków pieniężnych nie zbudowano nic, na drugim ledwo $1\frac{1}{2}$ mili, na trzecim przerwami 1 milę.

Manipulacya, która tu musi być zawilsza, i brak bezpośredniego interesowania się wrzeczy ze strony budowniczych, są przeszkodami, których żaden rząd wyłącznie z funduszków eraryalnych budując zupełnie uchylić nie jest w stanie.

Pomnożenia naszych komunikacyj ze strony rządów państwa teraz tem mniej oczekiwać można, kiedy rząd przekonawszy się o korzyści przedsiębiorstw prywatną spekulacyą podjętych nad swojemi, co do kolei przybrał system koncesyonowania, własne towarzystwom prywatnym odstąpił i dalej odstępywać będzie, i że środki finansów państwa prócz innych wydatków, a między temi szczegółowo co do budżetu ministerstwa handlu, całą siłą do ukończenia kolei żelaznych, rozpoczętych w innych częściach państwa i do budowy gościńców w Węgrzech i niegdyś do Węgier należących krajach koronnych, do najnowszych czasów prawie zupełnie w tym zawodzie opuszczonych, użyte być muszą. Niema więc innej nadziei poprawy naszych komunikacyj, nad tę, którą się z budowy gościńców krajowych spodziewać możemy.

Inni zgadzają się na poprawę komunikacyi, ale żeby nie była kosztowna. Bo czyż się godzi wydawać kilkadziesiąt-tysięcy za jedną milę gościńca w kraju tak ubogim, budować mosty, coby na cesarskim gościńcu paradować mogły. Należałoby poprawiać raczej ważniejsze trakty niż się kusić o gościńce, bo to zbytek, to przykrejsze lekarstwo jak choroba.

*) Zobacz: Statystyka Austrii Hein. 1853.

Kto chce skutku, musi chcieć także środki do osiągnięcia go zdolne. Mamy już dosyć doświadczeń, do czego patryarchalna skromność w poprawie komunikacji naszych doprowadziła. „Polska droga“ oto wszędzie treściwa satyra na stan komunikacji, służąca na wzór, jakie komunikacje być nie powinny. Rzymskie gościńce, całe powstające z gładu ściśle cementem spojenego, trwają jeszcze, już im 2000 lat. Francuzkie gościńce z czasów ministra Kolberta murowane i formalnie brukiem wyłożone jak najporządniej, są teraz jeszcze, po 200 latach, wymienite.

Nasze stosunki nie pozwalają budowania gościńców w taki sposób, przyjęto więc powszechny system makadamizowania, nie równie tańszy. Szczędzi się więc przy gościńcach krajowych, ile można bez uszczerbku użyteczności i trwałości. Szczędzić więcej byłoby to samo, co tyrać pracę ludu nadaremnie, by ją rok w rok odnawiać przychodziło i wydawać w przeciagu lat kilku ciągłej łataniny w dwójnasób tyle, co porządna budowa od razu by była kosztowała. Ladażaka poprawa, któraby przywary dawniejszej manipulacji zatrzymała, odnowiłaby tylko pod inną, uciążliwszą formą popełnione błędy, i musiałaby zapaść w krótkie w dawną niedbałość, której skutki ciężko na kraju się pomściły. Z resztą kraj w którym kapitały na kilkadziesiąt mil kolei żelaznych zebrać można było, i na budowę gościńców, w porównaniu nawet dziesiątą część onych nie kosztujących, zdobyć się powinien.

Inni nie tylko przypuszczają, ale owszem twierdzą, że gościńce krajowe są potrzebne, wychwalają dzielność władz, ale żądają, aby sposób konkurencji zmienić w ten sposób, ażeby ciężar na pewne zwalić klasy. Jedni żądają, ażeby konkurencję rozłożyć tylko na zamożniejszych, bo wszakże oni mają karety, kute ozdobne konie, podróżują często i daleko, mają karczmy, lasy, młyny, zasoby pierwopłodów, fabryki, składy towarów i td., więc i gościńca więcej używają, i mają z czego nań płacić.

Inni znowu woleliby rozłożyć konkurencję głównie na gmin, bo przecież budowa gościńców wyłącznie prawie z prostych robót powstaje, więc pracującej klasie, co tak wiele próżnuje, budowa gościńców tylko na zdrową komocję służyć może, odrobi swoje spieszenie, sam niewie kiedy, a już jest gościńiec, a gotówki nie kosztuje. Wszakże chłopstwo liczy się na miliony, panowie na setki, czyż to się godzi, żeby dziedzic, co jest sam jeden, i sam za siebie tylko jeździ, konkurował tyle, co kilkuset gospodarzy całej

wsi, a którzy przynajmniej parę razy na tydzień byle targ do miasteczka gościńca używają.

Chrześcianie chcą, żeby wziąć się do żydów, bo oni mają pieniądze, dzierżą cały handel i furmankę i żyją z zysku na całym narodzie; żydzi zaś proszą się, żeby ich uwolnić, bo przecież oni przy gościńcach robić nie mogą, i od niepamiętnych czasów nigdy tej nie doznawali sromoty, przecież nie mają ani wsi, ani gruntów, oni tylko składają siódmy procent ludności, i tylko okupem jej zarobku żyją, nareście słuszność każe, żeby ci tylko z wszystkich powinności obywatelskich się uiszczali, co też i wszystkich praw obywatelstwa używają. Dość na tem, wszyscy w tym sposobie protestują, ci zgadzają się na potrzeb gościńców, jako też na konkurencyę wszystkich klas z osobna, z wyjątkiem tej do której należą, żądają rozłożenia jej na dziedziców, gminy wiejskie, miejskie i żydowskie, cechy rzemieślnicze, gremia kupieckie, na wszystkich, tylko — nie na siebie.

Ktoby mógł zebrać argumenta tych wielu, co dowodzą, że inni konkurować mają, a oni nie, spisałby dzieło, jakiego jeszcze świat nie widział, nie brakowałoby do zupełności jego nic, jak tylko wynalezienia systemu konkurencyi ogólnej, przy której z osobna nikt konkurować nie potrzebuje. Lepszaby krótka zasada: „Jeżeli każdy przed swym domem umiecie, miasto chędogie będzie.“

Wielu uznając szczerze potrzebę gościńców, nawet przyczynienia się do nich cokolwiek, żądają rozłożenia kosztów na cały kraj, biorąc je całkowicie na fundusz krajowy, albo przynajmniej tej części, co łożenie brukowanego traktu kosztuje, to jest (o czem nie wszyscy wiedzą) $\frac{3}{4}$ ekspensów, albo żądają rozłożenia konkurencyi na znacznie większy obszar na około gościńców, na cały cyrkuł, i tp.

Byłobyto śmiesznością zarozumiałością dowodzić, jakoby obecny system żadnej możliwej nie dopuszczał poprawy; ale śmiało twierdzić można, że niebyło i nie będzie sposobu konkurencyi, któryby wszystkim do niej powołanym bez wyjątku był dogodny — któryby w praktykę wprowadzony, nie podlegał krytyce może surowszej, niż obecny system poniekąd doznaje.

Cała kwestya o sposobie konkurencyi mało znacząca, jeżeli, jak u nas, potrzeb gościńców nie ogranicza się na tę lub ową oko-

licę, ale daje się czuć po całym kraju. Przy takich stosunkach rozchodzi się tylko o to, czyli nakłady mają być kolejowo rozłożone tam, gdzie się właśnie buduje, czyli zaś ogółowo bez różnicy, czy miejscowość to wymaga, czyli nie. Suma w pewnym czasie potrzebna, zawsze zostaje ta sama i z tych samych źródeł czerpana być musi.

Przypuszczając, że istotnie poprawa komunikacji jest rzeczą krajową, że ogółowi równie jak pojedynczym okolicom jest przydatną, że wymiar korzyści, które pojedynczym okolicom przypadają i stosunek onychże do korzyści kraju w ogólności matematycznie obliczony być nie może, zawsze system konkurencyi, więcej miejscowej niżeli ogółowej, niezaprzeczone ma zalety.

Starano się dowieść, że czem mniej komunikacja jaka doskonała, tem bardziej wpływ jej w pewnej okolicy się wywiera i w niej się ogranicza. Z tej zasady wychodząc, komunikacje najpośledniejszego rzędu, drogi komunalne, jak już ich nazwa oznacza, wszędzie tylko środkami gmin się utrzymują, w których obszarze się znajdują, chociaż i na nich nie tylko członkom tej samej gminy, ale też każdemu podróżować wolno, rozumie się, o ile fizycznie można. Gościńce krajowe stanowią przechód między gościńcami eraryalnemi, co się na koszt państwa, a między drogami komunalnemi, co się na koszt gmin sposobią, więc logicznie wypada, żeby te gościńce krajowe budować po części kosztem funduszu publicznego, a po części kosztem okolic, które przecinają. Tak też się dzieje u nas i wszędzie, gdzie komunikacje lepsze, we Francyi, w Belgii, w Prusiech.

Jezeli pierwsza część z funduszu krajowego pokryta u nas jest znacznie mniejsza, dzieje się to z powodu, że nakłady na podatki stałe, stanowiące jedyne źródło dochodów jego, bez ciężkiego ucisku znacznie podniesione być nie mogą, że snadniej ludności okolicy, gościńce nabywającej, przyczynić się do niej znaczniejszą sumą, niżeli mniejszą — ludności wszystkich krain odległych, albo komunikacji porządných wcale nie mających, albo tymczasem jako tako w nie zaopatrzonych.

Główna zaś zaleta konkurencyi na pewne, z gościńcami w bliższym stosunku stojące obszary ograniczonej, leży w doświadczeniu, że gościńce, co się po większej części kosztem konkurencyi okolicznej w pośród niej buduje, i utrzymuje, staje się interesem okolicy, którego w ten czas „pańskim strzeże okiem“.

Tak szczęsny węzeł interesu prywatnego z ogólnym plenne wydaje owoce. Taki stosunek dozwala powierzyć bezpośrednio kierowanie czynności męzom zaufania, którym postępek kraju czczem nie jest marzeniem, męzom, co pragną sposobności, przyczynić się osobiście do dzieła, z tym postępem nierozdzielnie połączonogo. — Uważamy to za naszą powinność z osobna składać dzięki wszystkim zacnym obywatelom; co się temu powołaniu poświęcili, szczególnie zaś zalecić wdzięcznej pamięci ziomków nazwiska tych, co się w tym zawedzie gorliwością najskuteczniej wyszczególnili, mianowicie: Wielmożni Gustaw Postruski, Waleryan Podlewski, Rudolf Horodyski, Jan Jocz w obwodzie czortkowskim; Jan Baron Brunicki w obwodzie żółkiewskim; Felix Pohorecki, Julian Zatorski, w obwodzie sanockim; Józef Ochocki, w obwodzie tarnopolskim; nie ubliżając skromności, która raczej w cichem uczuciu godności własnej, nizeli w powszechnem uznaniu jedyną nagrodę szlachejnych czynów znajduje.

Przeciwnie zaś budowy publiczne z funduszów, do których nikt szczególowo do przedmiotu się nie przyczynia, stają się rzeczą więcej władze nizeli kraj obchodzącą, i podpadają szkodliwemu wpływowi, niestety powszechnej ale przeto niemniej mylnej zasady: że co jest interesem wszystkich w ogólności, jest interesem niczym w szczególności. Przeważny wpływ tych względów okazuje się w uderzającym świetle z porównania postępu naszych gościńców konkurencyą okoliczną, z postępem gościńców ze skarbu państwa budowanych, chociaż obadwa pod zarządem jednego i tego samego rządu stoja.

Ograniczenie się na przestrzeń 2 mil na około gościńców krajowych ma głównie w tym swoją przyczynę, że na tę odległość ręczną pracą przyczyniającym się stronom jeszcze odrobieć swoje na miejscu bez zbytecznej straty czasu na drogę podobna; z resztą ten, a niemniejszy obszar właśnie wystarcza, żeby środkami z niego zebranemi budowa gościńców o tyle przysporzoną być mogła, by jeszcze pokolenie, co je budowało, dożyło także z nich wypływających korzyści.

Właściwą próbiernią zalet i przywar zasad praktycznych jest skutek. Więc wypada każdemu, co innego systemu konkurencyi doradza, dowieść, że, czy to w kraju czy gdziekolwiek za granicą, przy podobnych stosunkach innym systemem większe a bodaj tylko równe osiągnięto rezultaty. Tym czasem krytyka rzeczywiście tyl-

ko nad tą jedną przywarą obecnego urzędzenia rozwozić się mo-
ze — ze przy nim idzie rzecz za sporo.

Co się tyczy utrzymania gotowych gościńców krajowych, ode-
zwały się już z wielu stron życzenia o zaprowadzeniu na nich my-
ta drogowego i mostowego.

Teorya względem myt nie jest zupełnie ustalona. W niektó-
rych państwach żadnego nie pobierają myta, w innych tylko na
granicy od wjeżdżających, w niektórych pobierają je wewnątrz kra-
ju tylko po wielkich miastach, i przy dużych mostach, ale w zna-
czniejszych kwotach; gdzie indziej znowu częstsze, ale mniejsze,
jak np. w monarchii Austryackiej.

W ogólności (przeciwnie dość powszechnemu mniemaniu) myta
nie wracają koszta gościńców. Zwracają w Austryi, z przecię-
cia peryodu od r. 1828 do 1847 $\frac{43}{100}$, najwięcej w Morawii ($\frac{73}{100}$),
bardzo dobrze, najmniej w Tyrolu ($\frac{21}{100}$), nierówne pośledniej
w komunikacye zaopatrzonem. W Galicyi w tym czasie nie rento-
wały więcej jak $\frac{44}{100}$. Przytem myta podróż utrudniają, już sa-
mem częstszem zastanowieniem podróżnych przy rogatkach i pod-
wyższeniem kosztów transportu, chociaż nie wiele znaczącym, prze-
cież cokolwiek uszczuplają korzyści, które polepszenie komunikacyi
przynosi.

Wszelako są kraje, gdzie się koszta utrzymania gościńców my-
tem wracają, nawet w skutek obrotu bardzo żywego zysk przy-
noszą, np. w Ameryce północnej tak dalece, że tam budowa go-
ścińców na akcyę po części przedmiotem spekulacyi bywa. Pobór
myta w ogólności jest daniną, której słusność każdemu jest pojęt-
na, osobliwie zaś przy gościńcach krajowych mało znaczące przy-
wary myt dostateczną nie powinny być przyczyną, by uwolnić tych
wszystkich, co gościńca bezpośrednio używają, od przyczynienia
się szczupłego do kosztu budowy, załatwionej konkurencyą mie-
szkańców, najwięcej pośrednio tylko w niej interesowanych.

Tym sposobem dochody z myta zupełnie na korzyść konkurencyi
okolicznej obrócone, kwotę do utrzymywania tych gościńców po-
trzebną przynajmniej o $\frac{2}{5}$ zmniejszą, więc też ciężar utrzymywa-
nia na drobnostkę zniżą.

Przemawia zaś szczególnie u nas ta okoliczność za zaprowa-
dzeniem myta, że jak długo pobór na gościńcach eraryalnych egzy-

stuje, gościńce krajowe, gdyby go nie miały, już dla oszczędzenia myta więcej by były używane, i nadużywane, zatem też i utrzymywanie ich więcej by kosztować musiało, niż wymaga rzeczywistość potrzeb według miejscowości.

Nareszcie niektóre pojedyncze budynki, za kosztowne na siły konkurencji zwyczajnej, szczególnie wielkie mosty, co stosunkowo komunikacji ogólnej więcej niżeli okolicom przyległym służą, tylko w skutek nadania przywilejów myta podjęte, i tym sposobem, bez zbędnego natężenia konkurencji, gościńce krajowe, w sposób godny ich przeznaczeniu, porządnymi budowlami tego rodzaju zaopatrzone być mogą. Podobne uwagi spowodowały rządy krajowe do rozporządzenia, w skutek których wszystkie myta prywatne na gościńcach krajowych istniejące na rzecz krajowej konkurencji mają być nabyte, i do wstawienia się u centralnych władz państwa, żeby myta tak drogowe jak mostowe na gotowych krajowych gościńcach były powszechnie zaprowadzone.

Co się tyczy administracji gościńców eraryalnych, przedsięwzięte nowe budowy już są wymienione. Po ukończeniu gościńca Delatyńskiego (6 $\frac{1}{4}$ m.) i przerwy traktu jaworowskiego (5 $\frac{2}{3}$ m.) długość wszystkich gościńców eraryalnych wynosić będzie mil 239 $\frac{3}{4}$. W przeciagu r. 1856 uzyskano też zezwolenie na wykończenie traktu horodnieckiego z Uścieczka do traktu tarnopolskiego, pod Słonem mil 1 $\frac{3}{4}$, ale budowa dopiero po sprostowaniu odnośnych planów rozpoczęta być może. Ten gościniec prosto na szlak kolei żelaznej prowadzący, w połowie przecięty, z czasem znacznej nabierze ważności. Prócz tego wypada wspomnieć, że w roku 1856 fundusz drogowy przejął mosty na Sanie pod Radymnem i na Dniestrze pod Niżniowem od wojska budowane, jednakże w stanie przy powodzi wiosennej krą znacznie uszkodzone, więc je w r. 1856 należycie restaurowano.

Co do innych czynności administracji gościńców się tyczących, przytoczyć należy, że w przeszłym roku przysposobiono według modelu z zagranicy zapisanego walec żelazny do wyrównywania powierzchni gościńców, jakie w Prusiech i w innych państwach z największą korzyścią przy gościńcach używają. Próby z tym walcem w krótkce będą robione na gościńcu krajowym, aby, jeżeli się uda, te maszyny powszechnie zaprowadzić.

Zebrano także dokładne data względem wszystkich kamieniołomów i innych leż kamieni i zwiru, pod gościńce eraryalne i krajowe, i w innych celach używanych, gdyż się wykazało, że ta najważniejsza rubryka wydatków na gościńce przez stosowniejszy wybór materiału z odkrytych i wynalezienie nowych pokładów zmniejszoną, a raczej przeznaczoną na to sumy korzystniejszą dla krajowej komunikacji użyte być mogą; powtóre, że przy opisywaniu istniejących i poszukiwaniu nowych leż mineralnych, zebrane data, będą i w celu górnictwym przydatne, i posłużą do pierwszej uprawy zupełnie do tych czas nie obrabianej części topografii kraju, to jest wiadomości o nim jeologicznych, rzecz, co właśnie teraz, kiedy przy postępowem polepszeniu komunikacji chodzi o wydobywanie wszystkich źródeł produkcji krajowej, mianowicie nieznanych skarbów podziemnych, znacznej nabyła ważności.

W przeciągu roku 1856 rozporządziło namiestnictwo sadzenie drzew wzdłuż wszystkich gościńców eraryalnych i krajowych, co dawniej dowolności przyległych gmin pozostawiano, jak wiadomo nigdzie prawie skuteczną nie została. Wyrzeczono więc to sadzenie za powinność ściśle obowiązkową. Aleje przy gościńcach są bowiem ozdobą taną i korzystną, cechującą cywilizację okolicy w komunikacye zaopatrzonej widokiem przyjemnym dla ziomka i cudzoziemca, uprzyjemniają jazdę przy spiecu, niedopuszczają zbytniego wysuszenia gościńca, ani przedwczesnego zużycia onegoż, ani nieznośnej kurzawy, służą za najpewniejszych przewodników przy śnieżnej zamieci we dnie i w nocy, a nadewszystko mogą posłużyć za bodziec, do sadzenia drzew osobliwie owocowych do rozpowszechnienia wiedzy o użyteczności chowu drzew między ludem, do wzmocnienia chęci do ogrodnictwa, gałęzi przeważnej wekonomii wiejskiej, która dotychczas niestety u nas prawie zupełnie zaniedbaną zostawała.

Nareście w r. 1856 zaprowadzono nowy system wypuszczania liwerunków robót i materiałów do gościńców, osobliwie najkosztowniejszego artykułu, to jest, mat. ryału kamieni. Już w r. 1852 rządy krajowe wydały rozporządzenia w celu, by gminy wiejskie nakłonić do bezpośredniego udziału w wydobywaniu, dowozie i tłuczeniu szutru, aby zysk z pół do trzech ćwierci miliona złr. rocznie w przecięciu wydawanych, a przypadający wyłącznie spekulantom, bez uszczerbku klasie pracującej przywrócić. Z razu rzecz najpomysłniejszą odnosiła skutek. Następne wypadki, mianowicie

ogromna potrzeb stojek pod liwerunki i podwoły wojskowe w roku 1854 i drożyzna transportów, która ztąd powstała, zabiegom spekulantów rozległe otworzyły pole, tak że wyrugowawszy zniechęcone gromady, znowu największą część liwerunków do gościńców odzyskali. Obmyślono więc nowy sposób wypuszczania tych robót, polegający głównie na tem, że wszystkie względne sprawy w całym kraju dzieją się tylko w imieniu namiestnictwa i według pewnych rozporządzeń w terminach ustanowionych, że ustne licytacye do szkodliwych nadużyć powód dające zupełnie zniesiono i wybiegom różnego rodzaju drogę zamknięto, osobliwie co do dostarczania materiału kamiennego, a to tym sposobem — że w tej samej chwili, kiedy w urzędach obwodowych przyjmują się pisane opieczętowane oferty od spekulantów, w urzędach powiatowych robią się przedumowne ugody z gminami tak, że wszystkie strony o ten sam przedmiot liwerunku ubiegające się, w żaden sposób na siebie wpływać, a mianowicie spekulanci w stanowczej chwili gromadę od przyjęcia liwerunku odstraszyć nie są w stanie. Tym sposobem cała czynność chociaż rozdzielona, pomiędzy namiestnictwo, urzędy obwodowe i powiatowe stała się prościejszą, sporszą i ścisłej dopuszcza kontroli wszystkich organów w niej udział mających. Skutek nad spodziewanie był odpowiedni, tak, że dostarczanie nawozu kamiennego na mil 90 dostało się znowu w ręce gromad, po części na 3 lat naprzód; zaś w ogólności na całym liwerunku oszczędzono $\frac{18}{100}$ od ceny na to przyznaczonej. Nie mniej korzystne wyniki osiągnięto też przy wypuszczeniu wszystkich innych potrzeb pod gościńce, jako to robót kopanych, poręczy, mostów i td. — Ministerstwo, któremu rzecz następnie doniesioną została, uznawszy stosowność tego urządzenia, natychmiast zaprowadzenie onegoż w krakowskim okręgu rozporządziło.

Co się tyczy dróg komunalnych, równie w r. 1856, widziały się rządy krajowe spowodowane, wydać rozkazy w tym względzie do urzędów obwodowych i powiatowych w celu polepszenia tych dróg przynajmniej co do uchylnia najbardziej zawadzających przeszkód, jakich komunikacya na nich doznaje.

Przytem rządy krajowe zastrzegły sobie przegląd wszelkich stosunków tych dróg się dotyczących, aby według potrzeby czynnościom władz podrzędnych bezpośrednio stosowny nadawać kierunek.

Luboć władza rządu nie zdoła zwalczyć zadawniałej obojętności w tym względzie jednym zamachem zwłaszcza, że siły robocze w znacznej części kraju głównie do budowy gościńców krajowych używane być muszą, wszelako spodziewać się należy, że urzędy podwładne, przejawszy się powinnością swą, w tym przedmiocie jak najdokładniej oznaczoną i dwakroć zaleconą, poznawszy swe powołanie, nie omieszkają wyrozumieć ogólne potrzeby ludności okolicznej i dochodzić sposobów, jakimi siły jej do zaspokojenia onychże najstosowniej kierowane być mogą, dążąc z wolna, ale ciągle postępowo do wytkniętego celu, skuteczniejszą jak do tychezas działalność wywrą.

Przyznać jednak trzeba, że usiłowania w tym względzie w pojedynczych okolicach teraz jak i dawniej niebyły całkiem bezowocne. W artykule wyżej nadmienionym przytoczono tak zwane drogi cyrkularne, które w dawniejszych latach w zachodnich obwodach Galicyi, a co do okręgu administracyjnego lwowskiego, w sanockim i w stanisławowskim obwodzie — wprawdzie w bardzo skromny, ale przecie najgwałtowniejszej potrzebie dość odpowiedni sposób — budowano. Wspomniano tam także o tych drogach już w najnowszym czasie także w samborskim, stanisławowskim i stryjskim obwodzie rozpoczętych, a w sanockim dalej prowadzonych lub lepiej przysposobionych.

I w przeszłych 2 latach w sanockim nie próżnowano. — Istnieją tam drogi lepiej wyporządzone, chociaż są wąskie ale po największej części kamieniem powleczone, z Liska do Baligroda 3 mile, z Brzozowa do Wróblika $1\frac{3}{4}$, z Rymanowa ku Bukowski do Odrzechowca 1 m., z Rogów do Iwonicza $\frac{1}{2}$ m., z Brzozowa do Jasienicy $\frac{3}{4}$ m., z Bukowska ku Szczawnemu $1\frac{1}{4}$, z Grabownicy do Domaradza $1\frac{3}{4}$ i z Liska do Tarnawy $\frac{3}{4}$ m. W ogólności ten obwód co do porządniejszych komunikacji tego rodzaju przed wszystkimi innymi celuje, co znowu dowodzi, ile wpływu raz zaprowadzony porządek na chęć i siłę do dalszego postępu wywiera.

W brzezańskim cyrkule wyporządzono podobnie drogę z Chodorowa do Knihinicz ($1\frac{3}{4}$ m.), gdzie pierwiej łącniej w błocie zatonąć, niż przejechać było.

W tarnopolskim cyrkule budują porządną drogę z Borek na Skalat do Grzymałowa, mil 4 i z Tarnopola ku Brodom na Białe (m. 3), obie już chociaż w nieznacznych przestrzeniach szutrować

zaczęto. W kołomyjskim obwodzie drogi z Kosowa do Sniatyna (5 m.), a z drugiej strony do Jasienowa górnego (3 m.), z Jabłonowa przez Łączki ku Delatynowi ($2\frac{3}{4}$) i z Kołomyi przez Mołodiatyn ku Łanczynowi ($1\frac{1}{4}$) (dawniej gościniec salinowy), lepiej są utrzymywane, i bliskim zewsząd materiałem kamiennym szutrowane. Zaczęto też budowę drogi z Kut do Hryniowy w głąb gór 6 mil. Ogólnie w tym obwodzie zaszczytny ruch czynności pojawiać się zaczyna.

Skutek polepszenia naszych komunikacyi w ogólności, szczególnie zaś budowy gościńców krajowych na trakty handlowe należycie wyprawionych, już teraz — gdzie gotowe — niespodziewanym ruchem się wykazujący — po wykonaniu kolei żelaznych, dowiedzie wielkości dobrodziejstwa, które wciąż obfitsze zradzając plony, dopiero w następnych czasach zupełnego dozna ocenienia.

Przypatrzwszy się terazniejszemu rozwojowi w zawodzie, co przez wieki zupełnie zapoznanym zostawał, zaiste zdaje się, jakoby wieszczy duch natchnął był dzielność, właśnie tam, gdzie — i właśnie w chwili, kiedy — jej najbardziej było potrzeba.

Oczekujemy znacznej zmiany stosunków krajowych w skutek wybudowania kolei żelaznych, i słusznie się spodziewamy, że te zmiany dla kraju będą korzystne, cokolwiek przesąd przeciw każdej nowości dziwaczy.

Kto teraz nie idzie naprzód, cofa się wstecz, i w powszechnym, całość za sobą garnącym prądzie, albo ginąć albo mu folgować musi. Dowodem niedozowności kolei, równie jak wszelkich wydoskonalonych komunikacyi jest ich istnienie — w rozmiarach, jakich historia ludzkości niepamięta. Życie narodów powolnemi tętni pulsami, więc też i każda operacya dopiero w czasie swój skutek wyrzucić może, skutek, który zawsze będzie zbawienny, chociaż powstał z boleśnem naruszeniem zwyczajnych stosunków.

Niema komunikacyi, któraby w jakichkolwiek stosunkach, czy to w krótszej czy dłuższej chwili krajowi, co ją ma, korzystną się nie stała. Miara zaś tej korzyści zawisa od gęstości komunikacyi szczególnie od stosownego stopniowania z dołu do góry. Albowiem system komunikacyi dobrze urządzonej, w którym nie tylko pojedyncze miasta, ale rozległe ziemie, a właściwie wszystkie powiaty całego kraju udział brać powinny, jest rozgałęzioną kombinacją,

w której skład żywiwoły rozlicznego rodzaju wchodzą; nie jest nią ale siecią rozpostartą w grubszej i cienszej tkaninie po całym obszarze ziemi, nią do głównych żył ruchu przyłączonej.

Oczywistą jest rzeczą, że dochód z kolei żelaznej, kraj w porządne komunikacye ubogi przerzynającej, zawisł najwięcej od ważności punktów handlowych u obu końców położonych, ale nie od przestrzeni pośredniej; równie pewną jest rzeczą, że kolej w takich stosunkach tylko tyle korzyści na okolicę przyległą i cały kraj wywiera, ile z handlu przewozowego (*transito*) wypływać może. Właśnie te korzyści u żelaznych kolei są stosunkowo mniejsze, niżeli u pośledniejszych sposobów komunikacyi, już to dla krótkości czasu, w którym się transport przebywa, i dla nierównie mniejszych potrzeb, które przewóz wymaga.

Największa część zysku komisionarzy, spedytorów i maklerzy ze składania i dalszego frachtowania towarów przypada przedsiębiorstwu kolei — odbył licznych austeryi i karczemek w przeciągu 10 do 20 mil przy drodze stojących, skupia się w jednym dworcu, w części stosunkowej szybkości jazdy parą, do jazdy zwyczajnym zaprzęgiem. Szczególnie wspomnieć muszę o jednym artykule, który właśnie na naszych kolejach przeważnie zajmie miejsce. Pęd był od granicy multauńskiej do Ołomuńca i Wiednia trwa 4 do 6 niedziel, przewóz na kolei będzie trwał połowę tyle dni. Z rachunku wypada że $\frac{90}{100}$ konsumeyi wołów i hajdejów z drogi wracających na korzyść przedsiębiorstwa kolei krajowej produkcyi przypadnie. *) Te skutki mogą się wydawać dla kraju szkodliwemi, ale istotnie niemi nie są. Bo się ograniczają na miejscowość i wyrównują się znowu miejscowo powiększeniem konsumeyi, w skutek mnożenia się liczby podróżujących, jako też powiększeniem ilości towarów, — wyrównują się odbytem płodów własnych wzdłuż całej kolei i tanieniem artykułów przewozowych, które się po drodze zbywają. Wszelako miara korzyści wyłącznie z handlu przewozowego dla interesów ogólnych całego kraju jest najmniej znacząca.

Niezapuszczając się w zawile kombinacye o możliwych zyskach lub stratach przedsiębiorstwa kolei, chętnie przypuszczamy, że one całe handlem przewozowym i przeprawą podróżnych wypłacić się mogą, zwłaszcza, że połączenie ich dalsze z innemi kolejami do ważnych punktów handlowych prowadzającemi, prawie żadnemu nie podlega wątpieniu.

*) Zobacz: Sprawozdanie komisji sejmowej z roku 1842.

Wszelako biorąc rzecz nie z indywidualnego stanowiska przedsiębiorstwa, ale z ogólnego stanowiska interesów całego kraju, którego obywatele w niem główny udział mają, skutki wydoskonalenia komunikacyi przez koleje tylko wzmocnieniem handlu wewnętrznego, wywozowego i przywozowego w całej okazałości wystawić się, i polepszenie stosunków całego kraju, jako też i dochodowość kolei stale zabezpieczyć zdołają.

Cel wszystkich urzędzeń politycznych i socyalnych ku polepszeniu bytu materyalnego, a przez to moralności i oświaty — jest jeden: ułatwienie nabycia **wszystkiego**, co **wszystkim** do utrzymania i uprzyjemnienia fizycznego bytu jest potrzebne i przydatne. Innym słowem, **taniłość konsumcyi**.

Produkcya stanowi istotną wartość przedmiotów, stosunek odbytu do pokupu, cenę. Produkcya zniża cenę szczególnych przedmiotów, względem których spotężoną być może, ale komunikacya, — za pośrednictwem handlu — wyrównywa je w ogólności. Cetnar węgla kamiennych angielskich najlepszego gatunku (z Newcastle), które z nadgraniczy szkockiej na około całej Europy na mil przeszło 900 do Odessy dowożą, kosztuje tam 15 do 24 kopijek; kiedy węgle nierównie podlejsze z Muszyna w kołomyjskim, które tam na mil 60 przedawać zamysłano, byłyby kosztowały cetnar kopijek 48. Sztuka wyrobu bawełnianego w Austrii tkanego, kosztuje tu tyle, co w Nowym Orleanie, gdzie bawełna rośnie. Przeciwnie zaś w Rosyi, w guberniach 100 do 200 mil od siebie odległych, ceny zboża według urodzajności każdego roku, różnej w różnych krajach, według większego lub mniejszego wywozu i przywozu w portowych miastach, gradobicia w tej, wylewów w owej okolicy, lub jakiejkolwiek przypadkowości, na pokup i na odbyt wpływającej w tymże czasie samym na 200 do 1000 procentu różne bywają. — Gdyby wyprawa na Sybir tak była wygodna, jak do Ameryki, futro sobole tu nie wiele by więcej kosztowało, jak na miejscu, to jest dużą paczkę tytoniu lichego.

Tym sposobem najdoskonalsze komunikacye wyrównywują cenę między odległemi częściami świata, mniej doskonałe w ciśniejszych obrębach. Cel obojga ten sam. Tamte służą wszędzie, te szczególnie u siebie, tamte więcej zamożniejszym klasom, te wszystkim. Tam gdzie mało komunikacyi wytwornych, a niedostateczna liczba komunikacyi zwyczajnych, mieszkańce okolic odległych w porównaniu z przyległemi w dwojnásób tracą, raz ze towary,

które kupują, drożej opłacać muszą, bo w cenie tychże, na miejscu oraz i kosztu transportu udrożonego do siebie opłacają, po drugie że płody swe niżej właściwej ceny zbywają, bo konkurencyę taniego transportu na linii komunikacyjnej głównej wytrzymać nie mogą, więc tę różnicę na cenie swych towarów potrącać muszą.

Pokazują to jawnie stosunki portowych miast w krajach w komunikacye ubogich, gdzie tuż przy rozwoju i bogactwach dalekim handlem wywołanych znajduje się ciemnota i ubóstwo, np. Alexandrya, Petersburg, Odessa.

Więc kolej bez stosownej podpory licznych gościńców w ogólności cenę towarów zagranicznych zniży, cenę płodów krajowych podniesie, lecz swemu przeznaczeniu przeciwnie, nierówność cen wszystkich pojedynczych towarów według różnicy miejscowości jeszcze bardziej wzmoże.

Przy takich stosunkach handel wewnętrzny nie poprzestaje na zysku słusznym, ale przybiera lub zatrzymuje postać lichwy z miejscowej lub chwilowej dolegliwości korzystającej, a kolej staje się zakładem, co nierównie więcej pojedynczym klasom, nizeli ludowi przysłuży, a przy zbyt lichym stanie komunikacyi podrzędnych, przedsiębiorstwu kolei miasto zysku, stratę niesie. Albowiem zewsząd się wykazuje, że dochody z kolei żelaznych w pojedynczych krajach widocznie nie tylko od gęstości, ludności i obrotu handlu zagranicznego, ale jeszcze więcej od wydoskonalenia podrzędnych komunikacyi zależą. Koleje w Prusiech, i ogólnie w Niemczech, gdzie gościńce stosunkowo do kolei, bardzo liczne i wysmienite, należą do tych, co najlepiej w Europie popłacają, oddają bowiem $5\frac{1}{4}$ przeciętnego procentu od kapitału założenia, a są i takie, co rentują się 19 procentem. Podobne stosunki w Ameryce, chociaż przyznać trzeba, że tam koleje daleko mniej porządnie, więc i daleko taniej budują jak w Europie. W Anglii procent przeciętny wynosi tylko $2\frac{1}{2}$, co w prawdzie nie jest zbyt nisko, gdyż tam zwykły czynsz kapitału znacznie niższy niż u nas (3), wszelako to znowu dowodzi, że, jak istotnie rzecz się ma, proporcya między długością kolei i gościńców tam przesadzona. Przeciwnie zaś kolej prowadząca z Petersburgu do Moskwy, łącząca stolice największego mocarstwa w świecie, co razem milion mieszkańców w sobie mieszczą, między temi najbogatsi możnowładzcy Europy — w skutek braku komunikacyi w okolicach, które przerzyna, niesie procent, co bankructwu się równa.

Podobny też dochód nosły koleje w głąb Węgier, w komunikacye podrzędne bardzo ubogie, dla tego też daleko niżej ceny zakładowej sprzedane być musiały.

Dla tego też wszystkie kraje, w których żelazne koleje na wielką stopę budują, były albo już przed zaczęciem onych licznemi gościńcami zaopatrzone, jak np. w Anglii, Niemczech i Francyi, albo razem z kolejami budują się gościńce z takim pospiechem, że długość ich kilkanaście razy tyle co kolei żelaznych wynosi. Tak robią Amerykanie stanów zjednoczonych, gdzie $\frac{5}{100}$ ceny kupna wszystkiej ziemi, przez rząd osadnikom sprzedawającej się na cele publiczne, mianowicie $\frac{3}{100}$ na gościńce a $\frac{2}{100}$ na szkoły ludowe jest poświęcony. Prócz tego każdy powiat (*county*) przy zasiedleniu, dochody pewnej części gruntów wyłącznie na budowę i utrzymywanie gościńców swoich funduje.

Tym sposobem razem z zaludnieniem każdej okolicy, z wycinaniami i paleniem borów pierwotnych, ze stawianiem pierwszych szafszów i pierwszą uprawą roli rozpoczyna się budowa gościńców — następnie dopiero kolei żelaznych.

Dla wyświecenia ścisłego związku kolei z gościńcami, ułożono tablicę, która w sobie następujące rubryki zawiera:

- a) obszar kraju w milach kwadr. jeograficznych (1 mila kwadr. austr. = 1.045 m. kw. jeogr.)
- b) ludność ogółową,
- c) gęstość zaludnienia, na jedną milę kw. wypadającą,
- d) długość kolei żelaznych w milach jeograficznych (1 mila początkowa austr. = 1.025 jeogr.)
- e) długość gościńców brukowanych,
- f) wiele mil długości gościńców na jedną milę kwadr. obszaru,
- g) wiele mil długości gościńców, i
- h) żelaznych kolei na każde 100.000 mieszkańców, nareszcie
- i) wiele mil długości gościńców na każdą milę żelaznych kolei wypada. *)

*) Zobacz: Statystyka Ameryki Fr. Bromme 1853. wyd. 7.

Statystyka porównawcza Niemiec, Barona Reden. 1853.

Statystyka Austrii, Hein. 1854.

Czasopismo: „Austrija“ 1856.

Statystyka Fr. Kolb ogólna 1857. Co do obszaru i zaludnienia Galicyi i jej okręgów. — Wykazy c. k. dyrekcji statystyki administracyjnej.

Wybrano na wzór kraje słynne z dobrego urządzenia swoich komunikacyi; zjednoczone Stany Ameryki, Francję, państwa w skład rzeszy niemieckiej wchodzące i prowincye austriackie lepiej w komunikacye zaopatrzone.

Stan rzeczy wykazany jest według daty roku przynotowanego.

We wszystkich państwach prócz Austrii wykazana liczba gościńców nie tylko ściśle rządowych (w Ameryce rządowych weale niema) ale też i innych, które pod nazwą gościńców pocztowych, departementalnych, cyrkularnych lub gminnych, jako porządne brukowane trakty przysposobione do przewozu ciężarów wielkich zupełnie uzdolnione.

Co do Galicyi, wciągnięto tylko gościńce eraryalne, jakie były w r. 1854.

Co się zaś tyczy kolei galicyjskich, zaciągnięto nietylko w Krakowskim już istniejące linie, ale też i projektowane, mianowicie dalszy ciąg od Dębicy do granicy okręgu lwowskiego, a tu, obe-

Tabela unaoczniająca

	<i>a</i>	<i>b</i>
1. Zjednoczone stany (1852)	78.000*)	24,000.000
2. Francya (1854)	9.664	35,000.000
3. Prusy (1854)	5.103	16,930.000
4. Bawarya (1852)	1.387**)	4,560.000
5. Saksonia (1852)	271	2,090.000
6. Państwo austriackie (1852)	12.120	38,000.000
7. Czechy (1855)	944	4,800.000
8. Lombardya (1855)	392	2,800.000
9. Galicya cała	1.453	4,820.000
10. Lwowski okręg administracyjny	1.027	3,150.000

*) Co do Stanów zjednoczonych odtrącono przy rubryce powierzchni całą połowę obszaru właściwie 150.000 kwadr. mil wynoszące, ludem pochodzenia europejskiego jeszcze nie, tylko kilkadziesiąt tysięcy Indyan zamieszkałą, gdzie jeszcze żadnych komunikacyi niema. Dwie trzecie części wszystkich gościńców i kolei znajdują się w stanach północno-zachodnich, których obszar tylko $\frac{1}{2}$ wykazanej połowy wynosi. Właśnie te Stany, co do gęstości zaludnienia, klimatu i płodów w podobnych jak Galicya są stosunkach.

***) Między stosunkami Bawaryi i Galicyi wiele podobieństwa. Obszar tego królestwa nie wiele mniejszy, gęstość zaludnienia ta sama, ma równie $\frac{2}{3}$ ob-

nie koncesyonowane koleje, o ile między granicami okręgu budowane być mają, to jest:

ze Lwowa do granicy okręgu krakowskiego mil $17\frac{2}{4}$,

„ „ „ Brodów mil $13\frac{3}{4}$,

„ „ w kierunku do Czerniowiec $28\frac{2}{4}$,

z Przemyśla do prawego brzegu Dniestru, w okolicy Stryja $12\frac{2}{4}$,
razem około 74 mil.

Liczba długości mil gościńców i kolei naszych z tej przyczyny tak wykazana, aby unaoznić stosunki, jakieby wypadły, gdybyśmy zbudowawszy koleje na stanie naszych komunikacyi w r. 1854 poprzestali byli.

Dodać należy, że Anglia ma stosunkowo do powierzchni znacznie więcej kolei żelaznych ale nie wiele więcej gościńców, Francya zaś nierównie mniej kolei ale znacznie więcej gościńców, jak Niemcy.

powyższe rubryki.

<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>	<i>g</i>	<i>h</i>	<i>i</i>
380	2.390	39.400	0.51	164.17	9.96	16.48
3.620	573	11.520	1.19	32.98	1.64	19.99
3.320	500	2.501	0.49	14.77	2.95	5.00
3.290	177	1.150	0.83	25.22	3.88	6.50
7.320	78	460	1.69	23.00	3.90	5.90
3.140	539	2.560	0.21	6.74	1.42	4.74
5.060	50	507	0.54	10.56	1.04	10.15
7.280	22	395	1.01	14.11	0.79	17.86
3.320	110	343	0.24	7.12	2.28	3.12
3.040	74	234	0.23	7.43	2.28	3.17

szaru zajęte górami i lasami, równie leży we środku kontynentu i podobnie więcej pierwoplody niżeli fabrykaty produkuje, i dalekiego handlu nie prowadzi. Spławne rzeki Bawaryi idą równie wszystkie za granicę. Podobnie otoczona z jednej strony krajami na niższej, z drugiej zaś krajami na wyższej stopie rozwoju stojąciami. Przez konfederacyę celną, do której należy, podobnie jak Galicya jest częścią związku celnego, co jest otoczony państwami, surowszy system celny mająciami. Nawet prawodawstwo, do handlu i przemysłowości to samo co u nas; polega bowiem także na zasadzie koncesyonowania urzędowego. Przecież różnica stanu komunikacyi uderzająca, podobnie i bytu materialnego.

W ogólności powyższe liczby wykazują:

1. że najwięcej mają gościńców kraje kontynentalne czelne, z powszechną oświatą i z dobrym ustalonym bytem materyalnym, wpływający więcej z doskonałego gospodarstwa rolniczego i zwyczajnych rękodzieł, niżeli z wygórowanej produkcji fabrycznej i rozgałęzionego handlu stosunkowo do powierzchni;
2. że możliwość istnienia i wydoskonalenia komunikacji a szczególnie gościńców od gęstości ludności nie zawisła;
3. że bardzo liczne gościńce brak kolei żelaznych w wielkiej części zastąpić mogą;
4. że koleje żelazne się mnożą stosunkowo do gęstości ludności i już istniejącego znaczniejszego rozwoju handlowego na licznych gościńcach uzasadnionego;
5. że właśnie tam liczba gościńców stosunkowo do kolei jest większa, gdzie rozwój handlowy i przemysłowy w ogólności postęp cywilizacji i pomnożenie się ludności wyprzedza.

Zastosowawszy powyższe liczby do stanu rzeczy u nas, pokazuje się, że długość gościńców w krajach wysmienicie w komunikacye zaopatrzonych w proporcji do długości gościńców eraryalnych w okręgu adm. Lwowskim wynosi stosunkowo co do powierzchni 2 aż do 7, stosunkowo do ludności 2 do 22, — stosunkowo do kolei żelaznych 2 do 6 razy tyle więcej jak według stanu rzeczy z r. 1854. — Data statystyczne stały się najpewniejszą podstawą urzędzeń politycznych. Wyżej zebrane porównawcze data wykazują, że ilość i długość naszych gościńców eraryalnych, biorąc je ze stanowiska kraju, czyli ze stanowiska przedsiębiorstwa kolei, biorąc je w jakimkolwiek liczebnym stosunku, jest całkiem niedostateczna.

Rozpowszechnienie przekonania o konieczności polepszenia reszty komunikacji w kraju, równie jak o możliwości wykonania dzieła długo zaniedbanego własnymi siłami, czerpane z doświadczeń dopiero co zebranych i wytrwała dzielność równie skuteczna jak do tych czas, jest więc nieodzowną potrzebą do statecznego urzędzenia materyalnych stosunków w kraju, a zatem rzecz o gościńcach krajowych kwestją żywotną, a jej pomyślnie rozstrzygnięcie w krótkiej porze do osiągnięcia pożądaných celów niezbędnym warunkiem, aby dochodowość przedsiębiorstwa kolei żelaznych na pewnej polegała podstawie, a co jest ważniejsze, żeby koleje całemu krajowi spodziewane przyniosły korzyści, żeby dopełniły swego przeznaczenia, służyć za główne żyły ruchu zewsząd ułatwionego.

Dla związku rzeczy także o naszych komunikacjach wodnych, acz mimowolnie wspomnieć należy, bo wiele pocieszającego o nich donieść nie można.

Komunikacje wodne od lądowych głównie się różnią nie tylko tem, że im kierunku do woli nadać nie można, ale głównie, że transport na nich, tam i nazad, nie jest jednakowy, bo naturalnie z góry na dół znacznie łatwiejszy, szybszy i mniej kosztowny a na bystrych bardzo rzekach pod wodę nawet całkiem niepodobny. Dla tego też korzyści z komunikacji wodnej na rzekach nie rozdzielają się w równej mierze po całym biegu rzeki, ale przypadają głównie okolicom przy dolnej części rzek a mianowicie przy uściu ich leżącym. Galicya a mianowicie okręg lwowski ma takie położenie, że wszystkie rzeki znaczniejsze: San, Dniester i Bug tylko górną częścią do niego należą. — San przez Wisłę pośrednio, Dniester i Bug bezpośrednio, z granicy okręgu wychodząc, wstępują w kraje należące do mocarstwa Rosyjskiego, które najsurowszym systemem celnym i policyjnym, jaki do tych czas gdzie istniał, od r. 1816 komunikacji a najbardziej handlowi wywozowemu zachodniej Europy nieodporne tamy założyło.

Dla tego też nasza żegluga na rzekach spławnych, która ze stosunku rzeczy najwięcej na handel wywozowy musi zostać ograniczoną, podupadła. Zatem też i znaczniejsze roboty ku poprawieniu spławności rzek tych przedsięwzięte być nie mogły i często odnawiany projekt kanału między Dniestrem i Sanem ku połączeniu Bałtyku z czarnem morzem w niepamięć puszczony być musiał.

Ograniczane się więc na budowy miejscowe ku ochronieniu pojedynczych brzegów od zabrania przez wodę a pojedynczych okolic od wylewów. Na to służą miłowe wały przy Wiśle i doń wpadających rzekach, których budowa w r. 1849 została uorganizowaną ze strony władz krajowych w tenczas obadwa okręgi zawiadujących; kilka przekopów i liczne tamy przy wielu większych i mniejszych rzekach w kraju. — W okręgu lwowskim jest ich mniej, bo rzeki w głębszych płyną korytach i co do górnego biegu w mniej zaludnionych i uprawionych krainach jak w krakowskim, więc mniej i mniejsze szkody wyrządzają.

Znaczniejsze budowle wodne znajdują się pod Przemyślem i Korytnikami i pod Radymnem na Sanie, w okolicy miasta Stryja na rzece Stryju i koło Niżniowa i Ostry na Dniestrze.

Wprawdzie w r. 1852 towarzystwo żeglugi parowej w królestwie Polskiem oznajmiło zamiar rozszerzenia tej żeglugi na Wisłę do Krakowa i na Sanie do Jarosławia i w tym celu przedsięwzięło jazdy na próbę, która jak się zdaje pomyślnie wypadła. Atoli nieszczęsny wypadek zatonięcia parostatku pod Sandomirzem, co się o pień pod wodą sterczący rozbił, odstraszył towarzystwo od przedsięwzięcia, które ze strony rosyjskiego rządu żadnego nie doznało wspierania, od austriackiego zaś zachęcane być nie mogło, albowiem poprawę spławności Wisły granicę stanowiącej bez zezwolenia i przyczynienia się tamtejszego rządu rychle do skutku przyprowadzić nie było podobieństwem.

Wszelako posprawiano statki i maszyny do wyciągania pniów i palów, nim w dopiero co zeszłych latach wzięto się do wyczyszczenia Wisły wyłącznie na koszt rządu austriackiego, bo Rosya przyczynienia się ze swej strony do tego odmówiła.

W przeszłym roku powstał projekt sprowadzenia szyn pod koleje żelazne w tym okręgu na Sanie parostatkami do Jarosławia, w nadziei, żeby podobny zamiar żegludze na tej rzęce przecinającej kierunek kolei w miejscu, gdzie już zupełnie spławna, silny bodziec nadać mógł.

W skutek tego wysłano natychmiast komisję do rozpoznania bliższego przeszkód spławności, aby na podstawie sprawozdania złożonego na nowo rozpocząć dawniej już zamierzone czynności.

Na Bugu, płynącym przez okolice mniej zaludnione, gdzie prócz drzewa mało co innych znaleźć pierwopłodów, do tychczas nie ma co robić, bo według swego biegu przy obecnych stosunkach politycznych i handlowych do niczego innego prócz spławiania tratw użyty być nie może, a do tego od natury bez dalszej pomocy już jest przysposobiony.

Co się zaś tyczy Dniestru, mocno ubolewać należy, że tak wspaniała rzeka, największą część wód naszego okręgu w koryto swe zbierająca, prawie na próżno w kraju istnieje. Jednakowoż uchylenie przeszkód, które należytego używania tak nadobnego daru natury niedozwalają, od mocy rządów krajowych nie zależy.

Wiadomo powszechnie z jakimi trudnościami i nadzwyczajnymi wydatkami podróżowanie i pobyt cudzoziemców w Rosyi połączony, szczególnie zaś jakie uciążliwości tutejsi żydzi po największej części a teraz wyłącznie tym handlem się trudniący, tam znosić muszą. Te uciążliwości są tym przykrzejsze, kiedy obcemu ro-

zecznać trudno o wiele je ma przypisać istotnie ustawom rządowym; o ile zaś nadużyciom pobłażanym czynowników. Z resztą handel Odessy, główny punkt, do którego cały handel na Dniestrze dążyć musi, znacznie ucierpiał przez zamknięcie szlaku handlowego, przez Tiflidę (w prowincyach kaukaskich) i Tabridę (w Persyi) — w głąb Azji; handlowy trakt tak zwany Poncki, co przed piętnastoma laty upoważniał do najpiękniejszych nadziei, upadł w skutek zaniedbania zupełnego przystani czarnego morza przy Redutkalé, punkcie wylądowania, i dla braku gościńców nawet dróg przez podgórze kaukaskie prowadzących, jako też urzędów, któreby pewność mienia i życia podczas długiej podróży zabezpieczyły. Handel ten z głębi Azji w najnowszych czasach nawrócił się więc na trakt przez Brazerum i Trapezunt za pomocą nowo zaprowadzonej regularnej żeglugi parostatkami do Stambułu.

Dla tego mocną rozchodzi się pogłoska, że przywilej Odessy, jako wolnego miasta portowego, już w tym roku ma być zniesiony. Handel przewozowy przez Brody do Odessy ogranicza się teraz na niektóre wyroby fabryczne, do konsumcyi samej Odessy służące, lecz dla braku odbytu z Odessy dalej wyżej dźwignąć się nie może. Dla produkeyi Galicyi zawsze bywał zupełnie obojętny.

Co się zaś tyczy szczegółowo naszych płodów, które przedmiotami wywozu na Dniestrze do Rosyi były, i dla nich prócz przeszkód ze względu politycznego i finansowego, obecne stosunki handlowe ze wszechmiar są nader niepomysłne.

W skutek zniesienia pańszczyzny, w Rosyi jeszcze istniejącej, produkeya naszego zboża jest droższa jak w okolicach Odessie bliższych, więc te ostatnie naturalnie z tej różnicy i z nierównie bliższego transportu korzystają. Po brzegach Dniestru ziarna zbywać niepodobną, bo okolice żyzne Bessarabii i Podola przyległe, mało zaludnione, dla siebie mają dosyć; i jeszcze im coś do spławiania bliższego do Odessy zostaje.

Do tego przybyła w nowszym czasie jeszcze konkurencyja zboża księstw naddunajskich do Odessy, gdzie dla wysmienitego gatunku jest bardzo poszukiwane. Dla tego też o korzystnym wywozie naszego zboża Dniestrem na tak daleką przestrzeń ani myśleć.

Sól, co na Wiśle się spławia w bardzo znacznych ilościach; na Dniestrze wywozoną być nie może, bo jest jej w niższym biegu tej rzeki podostatkim, gdyż ją u brzegów morza czarnego i samego limanu Dniestrzowego wyrabiają.

Nasze węgle kamienne, o których już wspomniano, konkurencyę z angielskimi i rosyjskimi niedawno w nadbrzeżach czarnego i azowskiego morza odkrytymi wytrzymać nie mogą. Wódkę dla monopolu w Rosyi, jako wywozowy towar sprzedawać niemożna, bo niezmierne cło cały zysk z tańszego i lepszego poniekąd wyrobu jej u nas pochłania, a przewóz jej do Odessy do dalszego wywozu z Rosyi podlega kosztownej i uciążliwej kontroli, którą tylko zapamiętała chciwość wytrzymać zdołałaby.

Nie pozostaje więc nic, tylko drzewo budulcowe, belki, krowie, łaty, deski i gonty, na czem w okolicach naddniestrzańskich w Rosyi wielki niedostatek. Dla tego też ten handel wciąż jako tako w równi się trzyma.

Ale pomimo to że dla tej części Rosyi ten towar tak niezbędnie jest potrzebny, przecież największym podlega niedogodnościom. Nie wolno kupcom galicyjskim puszczać trawy niżej Żwańca — mila od granicy pod Okopami.

Przebywszy ciasną drogę cierniową, ostrej i zawilej manipulacyi celnej i paszportowej w Izakowcach, w Żwańcu, towar tamtejszym kupcom sprzedać trzeba, co się zwykle dzieje tylko pozornie, ale rozumie się, że ze znacznemi wydatkami i z obawą kary lub przynajmniej grabieży paszportu, przy lada jakiej sprzecze.

Jeżeli się w dalszej drodze tratwa na częstych mieliznach i drogach rozbije, rozwiąże lub przypadkiem urwawszy się od miejsca przyładowania odpłynie, już dla właściciela przepadła, bo wnet, czyli to w nocy czy w biały dzień już je sąsiedni rzeki mieszkańcy ulowili, odwieźli lub spalili, a poszukiwanie i odebranie ich więcej by kupca zatrzymało i kosztowało, niżeli wartość zabranych rzeczy wynosi. Przyjechawszy po wielkich trudach do Majaków (ostatnia wieś przed limanem płytkim między uściem Dniestru i morzem), dalszy transport do Odessy idzie na osi, drogą w stanie zupełnie jeszcze pierwotnym, ciągnie się bowiem po części przez piaski stepowe, które przy pogodzie, po części przez tłustą łożwą glebę, zwłaszcza w słotę przebyć trudno.

W prawdzie już około r. 1840 przemawiano za koleją żelazną, lub porządnym gościńcem między Majakami i Odessą. Bo też oczywiście są korzyści, któreby podobną komunikacyą, otwierającą wygodne uście dla tak wielkiej, do tych czas w wychodzie do morza mielizną zamkniętej rzeki, obrotowi handlu w Odessie i wszystkim

okolicom naddniestrzańskim przynieść musiała. Teraz już o wykonaniu tego projektu nikt nie myśli.

Podobnie też nie ma isierki nadziei, by nieodzowna poprawa żeglugi na Dniestrze w Rosyi, mianowicie wysadzenie progów obok Jampola i innych mniejszych, i wydrążenie mnóstwa mielizn w dolnym jego biegu przyszło kiedy do skutku. A przecież bez tych nie mało kosztownych robot, żegluga na Dniestrze parostatkami lub w jakikolwiek inny sposób przewozu pod wodę nie podobna, więc i tak długo Dniestr własnego traktu komunikacyjnego stanowić nie może, a dla Galicyi tylko o tyle przydatnym będzie, o ile płynie w pośród granic kraju, to jest zostanie komunikacją.

Więc i budowy na Dniestrze ku poprawieniu żeglugi nie są na czasie i zapewne nie tak zaraz będą, zwłaszcza że nasza kolej żelazna południowo-zachodnia wzdłuż całego biegu tej rzeki, gdzie jest spławna, trasowana będzie.

W ogólności więc myśl o kwitnącej żegludze u nas piękne pole do zyczliwych marzeń otwierać może, ale z tych rzeczywiście podstawę do zamiarów istotnie praktycznych wydobyć nie jest podobieństwo.

Praktyczniejsze będzie przedsięwzięcie wysuszenia nieużytecznych, niezdrowemi moczarzyskami przerywanych komunikacji, które w pewnych okolicach kraju są bardzo obszerne, a które stosunkowo dość małym kosztem w bujne sianożęcia i role przeistoczyć by można. Między temi największe są moczary po nad Dniestr i Strwiąż około Koniuszek, Hordyni i Łąki w cyrkule samborskim, których wysuszenie niestety dla ogromnego obszaru, jaki zajmują i bardzo szczupłej spadzistości powierzchni ziemi w tej okolicy do najzawilszych zadań techniki należy. Dowodem przekop Dniestru pod Hordynią, co po rozprawach i pomiarach niemal lat 10 w r. 1830 do 1840 kosztem 100.000 zlr. przewyższającym wykonany, chociaż się nareszcie udał, co do odkierowania biegu rzeki, jednakże spodziewanych skutków nie wywarł w zupełności; równie jak wzniesienie sążnistych jazów na Dniestrze i Strwiążu w owej okolicy, bo wylewy peryodyczne tych rzek zawsze jeszcze trwają, chociaż dawnej wysokości już nie osiągają.

W przeszłym roku projekt odkierowania ramienia Dniestru pod Samborem (co się wylewa w Strwiąż), przekopem w główne koryto Dniestru, potwierdzony został, w celu by z dostrzeżeń skutków tej

budowy i innych pomniejszych z nią połączonych, zebrać nowe dane do dalszego postępu.

Moczary nad Zolotką od Krystynopola przy Bugu po za Bełż do Korczowa w bełżkiej ziemi. Kanał do uregulowania tej rzeki w dolnym jej korycie w długości 1 mili już około r. 1830 został wykonany, ale dalsze roboty pomimo widocznej skuteczności z niedocieczonych przyczyn zostały zaniechane. W roku 1854 uzyskano zezwolenie ministerstwa na budowę kanału w dalszych 3 milach, do których się skarb państwa $\frac{1}{4}$ częścią i wszelkimi kosztami pomiarów, zarządu technicznego i administracyjnego przyczynia. W skutek tego jazy u wszystkich młynów na tej przestrzeni będących skasowano, by wody przez nie tamowane powoli odpłynąć mogły i przystęp do robot kanałowych został podobny, które zapewne w przeciągu roku bieżącego się poczną.

Moczary nad Wiśnią w przemyskiem między Czerniawą i Niełowicami. I tam kanał około roku 1846 został wykonany, lecz jak to przy takich robotach często się zdarza, w skutek na pozór nieznauczających błędów, nie udał się. W przeszłym roku odnowiono roboty w części nowego zamulonego koryta, w skutek których korzystne podjęcie dalszych wykopów dowiedzione i możliwość wysuszenia tych rozległych błot zapewniona.

Moczary nad Jaryczówką ciągnące się w szerokości przeciętnej $\frac{1}{4}$ mili od Kutkorza w zloczowskim obok Dublan za Grzędę w lwowskim obwodzie na mil 4. Zawile w tym względzie przygotowane roboty ukończyły się w roku 1855 osiągnięciem pozwolenia ministerstwa na kopanie kanału, do którego się skarb państwa w podobnym stosunku jak wyżej wspomniano przyczynia. Więc natychmiast w roku 1856 rozpoczęto roboty w części dolnej i wykopano do pół mili kanału, mniej w prawdzie jak się spodziewano, ale z tak jawną i rychłą skutecznością, jakiej się nie spodziewano. Podobne roboty także w korycie Pełtwy poniżej Lwowa przedsięwzięte być mają.

Tyle o komunikacjach wodnych, aby tem pewniej dowieść, że porównania z lądowymi wytrzymać nie mogą, że więc dążność ku poprawie krajowych stosunków, najsilniej tam została kierowaną, gdzie jej należyte rozważona potrzeb najwięcej wymagała.

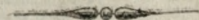
Krótkie zarysy dzieł budowniczych w przeszłym roku wykonanych i zagajanych powinnyby być dostateczne, aby wykazać, że obszerne pole różnorodnej działalności władz w przedmiocie komunikacji i innych robót publicznych odłogiem nie leży; owszem że się obrabia sumiennie, o ile wystarczają zakres władzy rządów krajowych, siły podrzędnych organów, a głównie środki materyjalne, na które kraj się zdobyć może.

Zawsze skutek tej działalności polega jedynie na przekonaniu powszechnem, że owe usiłowania rzeczywiście postęp kraju mają na względzie, że więc na życzliwe uznanie, a co jest najważniejsze, na silną podporę wszystkich warstw ludności istotnie zasłużyły.

Niechże to co się już dokonało, wszystkich napelni ufnością, że się może dokonać więcej, i niezachwianą nadzieją, że przy wytrwałości w poświęceniu, jakiego już tak zaszczytne istnieją dowody, dokona się wszystko, co do dobra społeczeństwa jest potrzebnem.

Cnota obywatelska, co w spólnem szczęściu upatruje wszystkich cele, jest nieodzownym warunkiem, aby stanąć na równi czasu co jest i co będzie.

A komu wymagania dla potrzeb ogółu zdają się lub istotnie stają uciążliwymi, w kim poświęcenie słabnieć by zaczynało, w ciężkiej dobie niech się pokrzepia myślą, że „drogi kruszec jest dziełem samego ognia“.





Bursztyn — Zaleszczyki	Stanisławów	67	—	103	—
	—	1	—	1365	148
	—	13	—	18	—
	Kołomyży	25	—	76	—
Razem		111	—	1562	148
Sivka — Halicz	Stanisławów	—	118	240	—
	—	3	120	160	—
	Stryj	—	—	—	—
	Razem	3	360	400	—
Manastyrzyka — Czortków	Zaleszczyki	19	—	199	175
	Stanisławów	5	12	937	—
	—	3	—	—	147
	Razem	27	12	1136	322
Strussów — Buczacze	Tarnopol	4	—	52	6
	Czortków	1	20	—	—
	Stanisławów	1	—	—	—
	Razem	6	20	52	6
Husiatyn — Kopyczyńce	Zaleszczyki	4	—	—	—
	—	7	—	—	—
	Razem	11	—	—	—
Skała — Zaleszczyki	Zaleszczyki	—	—	912	—
	—	22	—	543	156
	Razem	22	—	1455	156
Tłuste — Buczacze	Zaleszczyki	2	—	—	—
	—	5 ³ / ₆	—	—	—
Mielnica — Okopy	Zaleszczyki	—	—	—	—
	Razem	5³/₆	—	—	—

Gościnnie krajowe	Obwód	Długość	Rok	Roboty kopane					Szczegółowe przedmioty budowy						
				Rowy poboczne	Rowy spustowe	Nasypy	Wykopy	Planowanie	Mosty i przepusty		Płyty i grodzienia od wody	Poręcze	Oznaki gościnnie		
									nad 2 ^o długości	mniej 2 ^o długości				Długość Szl. b.	Szaniec bieżące
Mill	Szani	Szaniec bieżące	Szaniec kubiczne	Szl. kwa.	Łość	Łość	Szaniec bieżące	Satak.							
Dąbrówka — Dynów	Sanok . . .	5 3670	1856	5560	10	1386	454	6800	—	—	8	7	—	—	—
Przemysł — Sanok	Przemysł . . .	1 2970	1855 1400	—	639	400	2400	3 13	3 6	—	—	—	—	—	
	Sanok . . .	5 2630	1856 5601	160	725	593	3045	2 33	3 5	40	40	—	—		
	Razem . . .	7 1600	—	12580	246	3277	1942	25788	20 126	24 30	80	325	—	—	
Belzec — Jarosław	Przemysł . . .	2 350	1855 6800	371	878	333	2920	1 3	2 2	—	—	—	702		
	Zółkiew . . .	7 1950	1856 5836	—	305	297	505	10 77	27 29	—	—	274	—		
	Razem . . .	9 2300	—	11246	1310	2130	1850	13 89	61 72	—	—	332	762		
Sądowa Wiśnia — Wojniłów . . .	Sambor . . .	5 35	1856 12294	82	712	302	26225	—	—	—	—	—	—		
	Przemysł . . .	2 1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Stryj . . .	9 1340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Razem . . .	16 2375	—	12294	82	712	302	26225	—	—	—	—	—	—		
Zółkiew — Sokal . . .	Zółkiew . . .	7 220	1856	—	24	23	47	—	—	—	—	—	—		
	Lwów . . .	3 2060	1855 2960	980	506	6	4300	—	—	—	—	—	—		
	Razem . . .	4 525	—	10260	1196	4057	388	28050	—	—	17	20	—	22 30	
Zimnawoda — Hoższany . . .	Lwów . . .	1 3620	1855 14339	150	482	—	6608	—	—	19	18	—	—	79	
	Brzeżany . . .	7 680	1855 25963	—	577	98	1850	—	—	2	2	—	—		
	Razem . . .	9 300	—	19763	611	11155	7867	69009	11 70	77 84	203	789	443		
Brodny — Radziwiłów	Złoczów . . .	2 2936	1856 1290	—	—	—	373	6880	—	—	—	—	—		
	Złoczów . . .	1 2100	1855 550	—	184	201	—	—	—	—	—	—	—		
	Razem . . .	3 2350	—	7658	—	556	3418	20668	8 34	8 9	15	—	—		
Brzeżany — Podwołoczyska . . .	Brzeżany . . .	3 3966	1856 11294	—	1381	1110	10675	—	—	—	—	—	—		
	Tarnopol . . .	7 3300	1855 19459	—	7027	2211	3300	—	—	—	—	—	—		
	Razem . . .	12 3266	—	27783	984	16258	11171	18462	—	—	7	12	—	120	
Bursztyn — Zaleszczyki . . .	Stryj . . .	10 1100	1855 2000	—	50	—	—	—	—	—	1	1	—	—	
	Stanisławów . . .	5 1135	1855 29734	—	2090	1176	37124	1 3	15 13	—	—	—	18		
	Razem . . .	15 2582	—	94685	68	3421	2037	22432	18 126	101 104	—	—	1562	148	
Sivka — Halicz . . .	Stanisławów . . .	2 1021	1855 19035	—	2722	2022	—	—	—	—	—	—	118	240	
	Stryj . . .	1 643	1855 1200	—	1291	388	—	—	—	—	—	—	122	160	
	Razem . . .	2 1664	—	20235	—	4013	2410	—	—	—	—	—	3	360	400
Manastyrzka — Czortków . . .	Zaleszczyki . . .	3 2852	1855 27904	—	1261	—	60000	1 10	17 19	—	—	—	199	175	
	Stanisławów . . .	2 2660	1855 17764	—	1940	—	—	—	—	—	—	—	8	5	12 937
	Razem . . .	6 1512	—	56130	200	5570	3090	60000	3 18	27 27	—	—	12	1136	322
Strussów — Buczacz	Tarnopol . . .	4 3403	1855 11656	—	4623	—	13690	—	—	5	4	—	—	52	6
	Czortków . . .	1 3434	1856 6816	—	1514	—	14600	—	—	4	1	—	—	20	—
	Razem . . .	6 3592	—	27903	100	6113	250	79890	—	—	—	—	—	10	6
Husiatyn — Kopyczyńce . . .	Zaleszczyki . . .	3 946	1855 21332	—	430	171	42790	—	—	6	4	—	—	—	
	Razem . . .	3 946	—	21332	160	1006	331	58857	—	—	—	—	—	—	—
	Zaleszczyki . . .	7 670	1855 46648	—	1657	2649	85500	—	—	—	—	—	—	—	912
Skała — Zaleszczyki	Razem . . .	7 670	—	48024	162	2667	3701	93990	17 79	37 22	—	—	—	543	156
	Zaleszczyki . . .	5 4	1856 20437	—	65	2174	1501	39450	—	—	—	—	—	—	—
	Razem . . .	2 3992	—	22170	—	463	166	55400	—	—	—	—	—	—	—
Tlusto — Buczacz	Zaleszczyki . . .	2 3992	1855 21170	—	223	186	55000	—	—	—	—	—	—	—	—
	Razem . . .	2 3992	—	22170	—	463	166	55400	—	—	—	—	—	—	—
	Mielnica — Okopy . . .	2 3992	1856 1000	—	240	30	400	—	—	—	—	—	—	—	—



Przysposobienie brukowanego traktu

Kamieniem podmurowane		Kamieniem powleczone		Kamieniem podmurowane i powleczone		Ogólny wychód materiału	Zasób kamieni			Przeźrzeń jako gościńiec wybudowana	
Grubość	Wychód materiału	Grubość	Wychód materiału	Grubość	Wychód materiału		na miejscu	na gościńcu		Mile	Sz. Mierz.
Sz. ni. bieżące	1/4 sz. kub.	Sz. ni. bież.	1/4 sz. kub.	Sz. ni. bież.		1/4 sz. ni. kub. cz. n. g.					
—	—	2835	940	1321	1881	2821	—	82	36	1	156
—	—	700	140	—	—	140	—	—	—	—	—
1100	740	1000	1043	1000	1733	—	736	808	231	—	3595
—	—	—	—	2317	5796	5796	—	—	—	—	—
—	—	—	—	2058	5156	5156	50	—	—	1	215
1100	740	1700	1183	5375	12685	11092	786	808	231	1	3840
—	—	1000	567	—	—	567	—	—	—	—	—
—	—	400	696	—	—	696	368	—	906	—	1400
—	—	—	—	13342	24972	24972	—	88	—	—	—
400	400	—	—	5259	9554	10254	3295	1325	396	4	2076
400	400	1400	1263	18601	32826	36289	3663	1213	1302	4	3476
—	—	—	—	—	—	—	200	50	688	—	—
—	—	—	—	—	—	—	435	863	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	300	913	688	—	—
—	—	—	—	—	—	—	300	284	—	—	—
—	—	3923	3905	—	—	3905	3	396	7288	—	3723
—	—	3923	3905	—	—	3905	3	396	7288	—	3723
—	—	4927	3752	70	120	3872	—	359	1721	—	—
—	—	1165	1874	—	—	1874	300	168	2401	1	2092
—	—	3981	3950	371	715	4695	—	—	—	—	—
—	—	7240	7241	3525	8075	15316	—	2314	715	3	3118
—	—	17313	16847	3966	8910	25757	300	2841	4837	5	1210
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	229	239	—	—	229	1328	2945	885	—	229
—	—	—	—	—	—	—	3434	1004	—	—	—
—	—	229	229	—	—	229	4762	3949	885	—	229
331	386	70	70	—	—	456	2487	2105	136	—	70
—	—	1469	1234	637	538	1772	—	—	—	—	—
—	—	5308	7037	44	116	7153	698	2400	3709	1	2557
331	386	6847	8321	781	654	9381	9185	4505	3845	1	2627
—	—	1100	1400	—	—	1400	—	—	—	—	—
—	—	25111	12740	9189	9018	21758	—	—	130	—	1100
—	—	404	489	5513	8318	9807	—	352	2475	10	347
2933	2690	110	55	6191	7382	10127	—	—	—	—	—
—	—	—	—	13821	18503	18503	253	373	22	5	12
2923	2600	26735	12674	34714	44021	61595	253	725	3627	15	1459
—	—	8857	4480	—	—	—	—	—	—	2	1021
—	—	643	320	—	—	320	—	—	—	—	643
—	—	9500	4800	—	—	320	—	—	—	2	1664
—	—	—	—	14852	20740	20740	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1597	1597	—	—	481	3	2852
—	—	5422	1000	3482	5604	6604	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1756	3299	3299	—	—	416	2	2660
—	—	5222	1000	20090	31240	31240	—	—	897	6	1512
—	—	2960	2133	20	40	2169	—	—	—	—	—
423	552	1706	900	423	552	3150	800	2691	1022	1	1630
—	—	—	—	—	—	—	1055	—	—	—	—
423	552	4666	3033	423	592	6319	1855	2691	1022	1	1630
2389	2986	—	—	2389	597	3583	—	—	—	—	—
10254	12541	—	—	10033	2508	15049	—	34	151	3	422
12913	15527	—	—	12422	3105	18632	—	34	151	3	422
19990	19990	—	—	19719	9857	29846	—	297	1220	—	—
6980	6980	—	—	7221	4163	10154	4	23	297	6	2040
26970	26970	—	—	26040	13020	39990	4	320	1517	6	2040
—	—	—	—	—	—	—	4258	1508	—	—	—
—	—	11183	11183	—	—	11183	—	—	208	—	—
100	100	—	—	100	50	150	—	—	—	2	3283
100	100	11183	11183	100	50	11333	—	—	208	2	3283

II. Obwodami.

Obwód	Gościńce eraryalne istniejące		Gościńce krajowe projektowane trakty	Długość tychże		Z tych zupełnie wybudowano w roku				Razem		Summa wszystkich gościńców gotowych	
	Mile	Sążnie		Mile	Sążnie	1855		1856		Mile	Sążnie	Mile	Sążnie
						Mile	Sążnie	Mile	Sążnie				
Sanok	24	3650	Sanok — Przemysł Dąbrówka — Dynów *	5	2430	—	2227	—	1988	2	371	27	21
Przemysł	21	3375	Sanok — Przemysł Belzec — Jarosław Sądowa Wiśnia — Wojniłów	1	2970	—	700	—	2895	1	995	23	370
Sambor	25	170	Sądowa Wiśnia — Wojniłów Zimnawoda — Hoszany	5	35	—	—	—	—	—	—	25	170
Lwów	17	2804	Lwów — Rohatyn Zimnawoda — Hoszany	1	3620	1	1334	—	658	2	1815	20	619
Zółkiew	9	1356	Belzec — Jarosław ** Zółkiew — Sokal	7	1950	3	1342	1	734	4	2076	13	3432
Złoczów	15	2261	Brody — Radziwiłów Złoczów — Brzeżany	—	2936	—	—	—	—	—	—	229	2490
Brzeżany	18	3000	Lwów — Rohatyn Złoczów — Brzeżany Brzeżany — Podwoleczyska	7	680	1	1386	3	3894	5	1280	24	280
Tarnopól	7	2000	Brzeżany — Podwoleczyska Strusów — Buczac	7	3300	—	1337	1	1220	3	207	10	2207
Stanisławów	24	3930	Strusów — Buczac Siwka — Halicz Bursztyn — Zaleszczyki Manasterzyska — Czortków *** Tluste — Buczac Zaleszczyki — Skala Strusów — Buczac Skala — Czortków Okopy — Mielnica ****	4	3403	—	2198	—	3432	—	—	—	—
Stryj	30	3930	Sądowa Wiśnia — Wojniłów Siwka — Halicz Bursztyn — Zaleszczyki	9	1340	—	643	—	—	—	1743	31	1673
Czortków	11	2000	Husiatyn — Kopyczyńce Manasterzyska — Czortków *** Tluste — Buczac Zaleszczyki — Skala Strusów — Buczac Skala — Czortków Okopy — Mielnica ****	3	946	—	2389	1	3644	—	—	—	—
Kolomyja	23	252	Bursztyn — Zaleszczyki Tysmienica — Kolomyja	3	2852	3	2852	—	—	16	617	27	2617
			Bursztyn — Zaleszczyki Tysmienica — Kolomyja	5	1135	1	2301	3	1701	5	12	23	264

* Część już dawniej jako droga cyrkularna wybudowana, w wykazie nie jest.

** W rubryce 1855 i ta część co przed tym rokiem wyprawiona.

*** Te dwa trakty w roku 1854 już jako trakty cyrkularne wybudowane były, znaczniejszej wymagają restauracji.

**** Częściowo już przed rokiem 1854 wyprawiona.

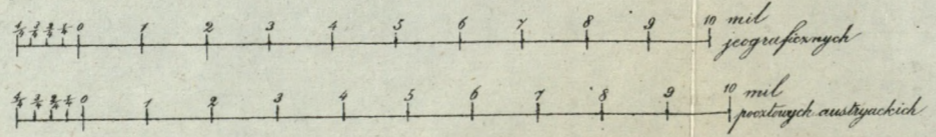


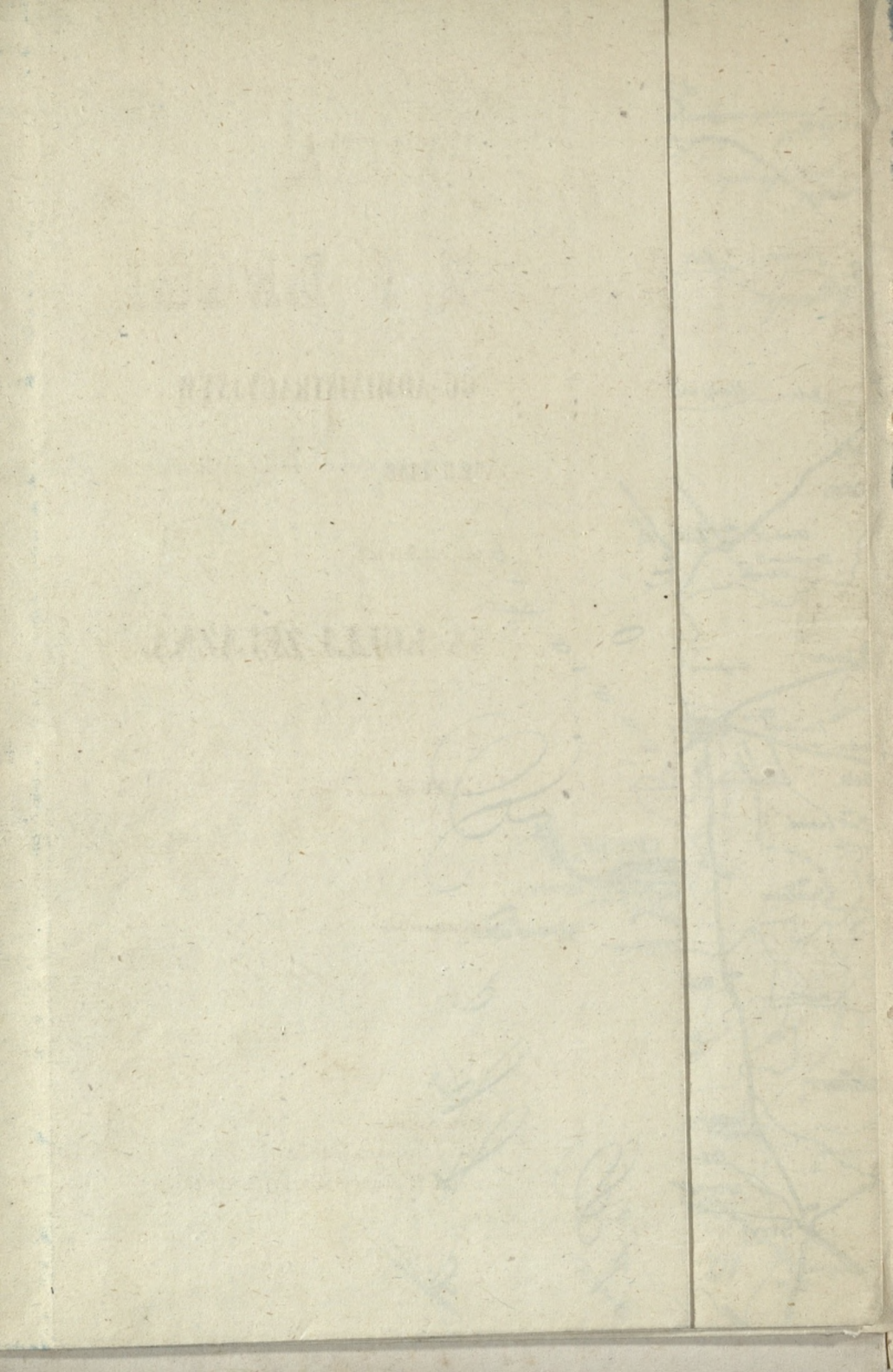


MAPA
gosińców
 w Lwowskim okręgu administracyjnym
GALICJI
 1856.

- wybudowane gosińce krajowe
- nieukończone gosińce krajowe
- całkowicie ukończone gosińce krajowe
- nieukończone lub jeszcze restauracyi potrzebujące gosińce krajowe
- projektowane gosińce krajowe
- inne drogi lepij przyprowadzone
- znaczniejsze mosty; — znaczniejsze przevozy
- główne punkty relacyjnych kolej projektowanych
- kolej relacyjna gotowa
- dla pograniczne i główne
- poczty; — ekspedycyi pocztowe

- granice państwa
- granice okręgu adm.
- granice cykultów
- MIASTA z ludnością nad 20000
- MIASTA z ludnością nad 10000
- Miasta mniejsze
- Miasteczka
- Wsie
- Żupy, ▴ kopalnie i huty, ■ kapiele.





61.010

K

SHH/q

14.11.60

~~30-~~

70-

The image shows the front cover of a book. The cover is decorated with a traditional marbled paper pattern, specifically a 'stone' or 'shell' pattern. This pattern consists of irregular, rounded shapes in various shades of blue, ranging from a deep navy to a lighter, almost white blue, with thin veins and patches of brown and tan interspersed throughout. The overall effect is a complex, organic texture. In the upper right corner, there is a white, oval-shaped sticker with the number '57199' printed in a bold, purple font. The book is bound on the right side, with a dark brown or black spine visible. A small, light-colored rectangular label is also visible on the spine, near the top. The book is set against a dark, possibly black, background.