

Aleg. 154.

## Sprawozdanie

Komisji drogowej o czynnościach Departamentu IV. za czas od 1. Stycznia do końca Grudnia 1893.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 10. stycznia 1894. przekazał Wysoki Sejm komisji drogowej do zbadania sprawozdania Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w czasie od 1. stycznia do końca grudnia 1893.

W skutek powyższego polecenia, Komisya drogowa przedkłada następujące sprawozdanie:

Wypracowane przez poprzednią komisję drogową sprawozdanie z dnia 13. Maja 1893 r. z czynności Departamentu IV. za rok 1892 spadło z porządku obrad z powodu zamknięcia Wysokiego Sejmu, a Wydział krajowy stosując się do życzeń komisji i do proponowanej Uchwały i Rezolucyi — załatwił podniesione sprawy bądź bezpośrednio we własnym swoim zakresie działania, bądź odnosząc się do Wysokiego Rządu. O ile w tej mierze nie stało się w zupełności zadość uchwałom i uwagom poprzedniej komisji drogowej, nastąpi wznowienie odnośnych spraw w niniejszem sprawozdaniu.

1. Reorganizacya Oddziału techniczno-drogowego na podstawie uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 1. kwietnia 1892 została ukończoną, a równocześnie przeprowadzono uregulowanie okręgów dróg krajowych, ustalając ich liczbę na 12.

Mimo to jednak niektóre sprawy nie znalazły dość spiesznego załatwienia, co należy przypisać częścią nadwyzczajnym robotom, spowodowanym powodziami i słotami ubiegłego roku, częścią zaś okoliczności, że dotąd tak czynności biura techniczno-kolejowego, jakoteż dozór nad budynkami krajowemi spełniane są przez siły Oddziału techniczno-drogowego.

Jest zatem do życzenia, by na przyszłość tak działalność personalu technicznego w biurze kolejowym, jak również nieodzowny fachowy nadzór nad licznymi budynkami krajowemi, były sprawowane bez uszczerbku spraw techniczno-drogowych.

Oddział techniczno-drogowy, zgromadziwszy z poszczególnych powiatów, sporządził wykazy statystyczne dróg krajowych, powiatowych i gminnych, obejmujące szcze-

głowy kataster dróg i obiektów, porównania pojedynczych kategorii dróg w stosunku do powierzchni i ludności, tudzież zestawienia obejmujące także drogi rządowe i koleje.

Byłoby do życzenia, aby statystyka ta, uzupełniona wykazami kosztów budowy i udzielonych subwencji, została wydrukowaną.

Podobnie jak we wszystkich urzędach w kraju, czynności biurowe Departamentu IV. wykazują stały wzrost exhibitów, a mianowicie:

w roku 1891.	wpłynęło liczb	.	.	.	6.657
" "	1892.	"	"	.	8.039
" "	1893.	"	"	.	8.158

Komisya przytem stwierdza, że w ogóle czynności Departamentu IV. ujawniają dążność do zachowania uznania, zyskanego w latach poprzednich.

2. Z ustaw i uchwał Wysokiego Sejmu wymagających Najwyższej Sankeyi, otrzymały takową:

- 2 na pobór kopytkowego;
- 19 " " myt drogowych;
- 12 " " " mostowych;
- 14 " " " przewozowych.

3. Z uchwał sejmowych nie podlegających Najwyższej Sankeyi, okazują się jako ważniejsze;

- a) Przyznanie z funduszu krajowego dla subwencyonowania dróg powiatowych i gminnych zasiłku w wysokości 70% rzeczywistych kosztów budowy drogi Kosów-Jasionów, w powiecie Kossowskim;
- b) Wydziałowi powiatowemu w Grybowio, wyjątkowa subwencya 75% kosztów budowy drogi gminnej Wojnarowa-Korzenna;
- c) Podwyższenie przyznanych już przedtem subwencji na budowę dróg, powiatom:
  - Zbarazkiemu . . . z 6.000 zł. na . 8.000 zł.,
  - Kolbuszowskiemu . . " 3.000 " " . 4.000 "
  - Nadwórniańskiemu do 70% kosztów budowy,
  - Sokalskiemu z 40% na 50% kosztów budowy.

Komisya drogowa wyraża życzenie, ażeby w przyszłych sprawozdaniach Departamentu IV. umieszczano preliminowaną cyfrę kosztów budowy tych dróg, na które udzielono subwencji z funduszu krajowego.

4. Stosując się do uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 12. maja 1892, wdrożył Wydział krajowy rokowania z Prezydyum Generalnej Dyrekcyi austriackich kolei państwowych, w celu uzyskania ulg taryfowych przy transporcie myteryałów do budowy dróg. Rezultat dwukrotnych, obszernie umotywowanych przedstawień jest dotąd bardzo mało znaczący. Ogólnego obniżenia taryfy przewozowej, Generalna Dyrekcyja odmawia z obawy wpływu ujemnego podobnego zarządzenia na dochód z linii zachodnich c. k. kolei państwowych, i przyznaje li tylko po koniec roku 1894. nieznaczne opusty dla przewozu szutru w ściśle ograniczonych relacyach stacyjnych na linii Halicz-Husiatyn i to jeszcze pod zastrzeżeniem, aby Wydział krajowy zobowiązał się, iż całą dostawę szutru w oznaczonych relacyach dokonywać będzie tylko koleją żelazną.

Wobec tak fiskalnego stanowiska, jakie tą odpowiedzią zajęła wobec Galicyi Generalna Dyrekcyja kolei państwowych, komisya uważa za rzecz konieczną, by Wydział krajowy ponowił energiczne rokowania w tej sprawie i starał się usunąć niczem nieuzasadnione uprzedzenia, które w sferach decydujących uniemożliwiają wprowadzenie w życie tak ra-



cyonalnej a dla okolic pozbawionych materiałów drogowych, nader pożądaną uchwałą sejmowej.

5. Petycje przez Wysoki Sejm przekazane Wydziałowi krajowemu, zostały załatwione. Co zaś do wniosków posłów Paszkowskiego i Stanisława Jędrzejowicza, tudzież posłów Żardeckiego i Rayskiego. domagających się zmian obecnie obowiązującej ustawy drogowej, spadłych z porządku obrad poprzedniego Sejmu, i przekazanych Wydziałowi krajowemu, komisya drogowa nie wdaje się w tym miejscu w krytykę ani wniosków samych ani opinji o nich Wydziału krajowego, a to z powodu, że wnioski te, wznowione na obecnej sesyi sejmowej, są przedmiotem oddzielnego referatu.

6. Drogi krajowe. Na jedynym budującym się szlaku Kańczuga-Dynów, wywłaszczenia prawie ukończono, i wykazano dotychczas:

Robót ziemnych na 22 klm., pozostaje 5 klm.

Mostów zbudowano 61, pozostaje 25.

Szutru dostawiono na 20 klm., pozostaje 7.

Wykończono drogę zupełnie na 17 klm., pozostaje 10.

Na drogach nie zniszczonych klęskami elementarnymi wykonano tylko mało znaczące roboty rekonstrukcyjne.

Natomiast bardzo znaczne roboty i połączone z niezwykle wydatkami, spowodowały kilkakrotne powodzie i nieustanne śloty połączone częstokroć z urwaniem chmur, a zupełne we wielu miejscach zniszczenie dróg i przerwy komunikacji wymagały natychmiastowej naprawy. Przeprowadzenie całkowite tychże było niemożliwem, część więc tych rekonstrukcji będzie wykonaną dopiero w roku bieżącym.

Koszta tych robót (stanowiących przedmiot oddzielnego sprawozdania departamentu IX. do LW. 55.342) wynoszą ogółem 74.000 zł. mianowicie:

w okręgu:	w r. 1893:	w r. 1894:
nowotarskim	10.800 zł.	19.000 zł.
krakowskim	500 „	—
sądeckim	17.300 „	5.000 „
przemyskim	3.300 „	—
brzeżańskim	2.700 „	1.000 „
stanisławowskim	4.400 „	10.000 „
Razem	<u>39.000 zł.</u>	<u>35.000 zł.</u>

Korzystając z uchwały Wysokiego Sejmu z 27. września 1892, pozwalającej virement, pokryto powyższy wydatek w roku 1893 częścią z rubr. X. pozycya 117 b budżetu (rekonstrukcyje dróg krajowych) częścią zaś z Rubr. X. pozycya 118 (utrzymanie dróg krajowych) kwotę 35.000 zł. preliminowaną do ukończenia tej rekonstrukcyi w ciągu r. 1894, wstawiono do budżetu na rok 1894 jako wydatek nadzwyczajny.

Nie tylko jednak kosztowne rekonstrukcyje spowodowały zeszlóroczne klęski elementarne lecz zarazem utrudnienie, opóźnienie, a częstokroć nawet udaremnienie normalnych robót konserwacyjnych, które mimo zwiększonych kosztów, pozostawiły drogi krajowe w gorszym niż przedtem stanie, i wymagać będą także w roku 1894 znaczniejszych niż zwykle wydatków na konserwę.

Koszta utrzymania dróg krajowych wynosiły na 1 kilometr:

	w roku 1890	w przecięciu	250 80 zł.
„	„	1891	„ „ 223 „
„	„	1892	„ „ 222 „
„	„	1893	„ „ 221·67 „

Dalsze obniżenie kosztów utrzymania dróg krajowych, może jednak nie jest bezwzględnie pożądanem gdyż wymagałoby zaniechania dwu kategorii robót, które jakkolwiek wymagają na razie większego nakładu, tem samem jednak zapewniają znaczne i trwałe oszczędności w latach późniejszych, a mianowicie:

a) stopniowe (w miarę zniszczenia) zastąpienie znaczniejszych mostów drewnianych, mostami murowanemi;

b) użycie lepszego materiału szutrowego i doprowadzenie pokładów szutrowych do normalnej grubości. Dotychczasowe w tym kierunku przedsięwzięte roboty zmniejszyły do 17.000 metrów sześciennych brakującą do normalnej grubości — ilość szutru na 1.200 kilometrach dróg krajowych, która w roku 1871 wynosiła 623.000 metrów sześciennych.

Zdaniem komisji, dalsze prowadzenie robót konserwacyjnych w tym kierunku by doprowadzić pokłady szutru do normalnej grubości, jest nieodzownem.

W ciągu roku 1893 wydzierżawiono ponownie 22 stacje mytnicze na drogach krajowych; cena wywołania wynosiła łącznie 23.172 zł. przy licytacjach uzyskano rzeczywiście 23.071 zł.

Dwie stacje mytnicze objęto czasowo we własny zarząd, na 10-ciu zaś stacjach przeprowadzono relieżytację za koszt i niebezpieczeństwo zawodnych dzierżawców.

Dochód ogólny z myt na drogach krajowych wynosił w roku 1891 211.497<sup>85</sup> zł. (o 3.013<sup>83</sup> zł. mniej niż w roku poprzednim), na rok 1892 prelinowano takowy na 216.000 zł., uzyskano zaś w rzeczywistości 225.651<sup>14</sup> zł., wzrósł zatem w porównaniu z rokiem 1891 o 9.651<sup>14</sup> zł. Kontrakta dzierżawne na rok 1893 opiewają na 227.623 zł.

Zbudowano 3 nowe domki mytnicze a zrestaurowano 4 domki.

Z końcem roku 1891 wynosiły zaległości w dochodach mytniczych, po odpisaniu nieściągalnych, kwotę 3.751<sup>24</sup> zł., przeciw odnośnym dzierżawcom wdrożono kroki sądowe.

#### 7. Drogi powiatowe i gminne.

Ukończono budowę 10 dróg, w budowie zaś znajduje się obecnie 83 ważniejszych dróg w 53 powiatach, z których 10 budowano w roku 1893. podług projektów i pod technicznym kierunkiem inżynierów krajowych, podczas gdy dla niektórych innych, służba drogowa wypracowała projekty.

Z uwagi, że niektórym powiatom z powodu spóźnionych zgłoszeń, pomocy technicznej odmówiono, komisya wyraża życzenie, by pomoc ta została im udzieloną w roku bieżącym.

Subwencyi na budowę dróg powiatowych i gminnych udzielono w roku 1892. na 65 duktów w 50 powiatach w kwocie łączej . . . . . 254.930 zł. 59 ct.

Po strąceniu subwencyi Dyrekcji domen i lasów w kwocie . . . . .	5.500 zł.	
tudzież dobrowolnego datku Wydziału w Rohatynie w kwocie	2.000 „	7.500 „ — „
wynosiły rzeczywiste wydatki z funduszu krejowego . . . . .		247.430 zł. 59 ct.

Porównanie długości dróg tak rządowych lub przez Rząd budowanych, jak dojazdów kolejowych, dróg krajowych, powiatowych i gminnych (szutrowanych), wykazuje rażącą nierównomierność uposażenia pojedynczych powiatów w ten najważniejszy czynnik ekonomicznego rozwoju kraju, jakimi są bezsprzecznie środki komunikacyjne. I tak widzimy n. p. powiaty posiadające dróg bitych różnych kategorii po 278 kilometrów (Sanok), a nawet 285 kilometrów (Jasło) w przeciwstawieniu do 39 kilometrów (Rudki), a nawet 27 kilometrów (Sokal).



Gdy jednak porównanie absolutnej długości dróg w pojedynczych powiatach, ze względu na nierówną rozległość tychże, może się okazać niedokładnem, można zupełnie racjonalnie porównać ilość kilometrów danych powiatów zredukowaną w stosunku na 1 kilometr kwadratowy powierzchni; wówczas znajdziemy: 0.58 kilometra (Kraków) i 0.38 kilometra (Limanowa) wobec 0.04 (Brody i Zbaraż).

Nakoniec biorąc za podstawę porównania ludność pojedynczych powiatów, okaże się nam długość dróg w kilometrach na 1000 mieszkańców: 4.32 klm. (Pilźno) i 3.41 (Limanowa) przeciw 0.45 kilometra (Zbaraż) i 0.30 (Sokal)!

Są to cyfry dość wymowne, gdyż, jak z tych przykładów wypływa, najdotkliwszy brak środków komunikacyjnych nie dotyka bynajmniej okolice nieproduktywne, lecz te części kraju i te powiaty, które będąc pozbawione odpowiednich materiałów, a przede wszystkim szutru rzecznego, a nawet pokładów kamiennych, zmuszone są tem samem do nader kosztownej budowy gościńców, na które ich własne środki, mimo najlepszych chęci, żadną miarą wystarczyć nie mogą, dla których zatem silna pomoc z funduszków krajowych jest nieodzowną.

Komisya drogowa jest zdania, że możliwe złagodzenie tych różnic co do dróg bitych w stosunku do powierzchni i do ludności pojedynczych powiatów, powinno być główną dyrektywą przy corocznym rozkładzie subwencji na pojedyncze powiaty, a to w ten sposób, że nie należałoby ryczałtu przeznaczanego na subwencje rozdzielać w równym stosunku odsetkowym na pojedyncze żądane kwoty, lecz redukcya ta powinna być znaczniejszą co do powiatów już obecnie korzystniej uposażonych w środki komunikacyjne, redukcya zaś mniejsza lub żadna winna być zastosowana do tych powiatów, w których mimo ich ofiar pieniężnych, drogi bite dla braku kamienia a tem samem wygórowanej ceny budowy, są niedostateczne.

Co do powiatów zaś, które dotąd stosunkowo zbyt mało ponosiły ofiar, jest rzeczą konieczną, by Wydział krajowy inicjował akcyę w celu nakłonienia Wydziałów powiatowych do podjęcia tych robót drogowych, które dla potrzeb ich ludności okażą się potrzebnymi.

Będąc nadto przekonany, że dotychczasowa na ten cel przeznaczona kwota 300.000 zł. jest niewystarczającą, a zważywszy, iż Budżet krajowy, dzięki przeprowadzonej konwersyi, ma znaczniejsze do rozporządzenia fundusze inwestycyjne, komisya uważa za odpowiednie, by Wydział krajowy w przyszłych budżetach kwotę tę podwyższył.

Drogi powiatowe i gminne dotkliwie zostały uszkodzone przez wylewy i nieustanne śloty zeszłoroczne. Daty zebrane przez Wydział krajowy w 28 powiatach najbardziej tą klęską dotkniętych wykazują szkody do 300.000 zł. Cyfra ta jednak w rzeczywistości przedstawia się daleko wyższą.

Jako niezbędną do przywrócenia przerwanych komunikacyj okazała się kwota 185.520 zł. Wydział krajowy atoli, dla braku funduszków w kilku zaledwie wypadkach mógł udzielić pomocy w skromnych kwotach.

8. Zakładowy fundusz na drogi powiatowe i gminne, wynosił od r. 1883. po koniec 1891 roku	190.000 zł.
Dotacya na rok 1892	20.000 „
	<hr/>
Razem	210.000 zł.

Po koniec roku 1891 udzielano Wydziałom powiatowym bezprocentowych pożyczek w kwocie	308.050 zł. — ct.
w r. 1892. 7 powiatom	47.500 „ — „
	<hr/>
Razem 33 powiatom	355.550 zł. — ct.

Splacono na rachunek tych pożyczek . . . . .	151.066 „ 63 „
pozostaje więc do zwrotu w następnych latach . . . . .	204.483 zł. 37 ct.
Ulokowano na 3% rachunek bieżący . . . . .	7.349 „ 91 „
Zapasy kasowy wynosił . . . . .	2.358 „ 20 „
Razem . . . . .	214.191 zł. 48 ct.
a gdy wykazany w r. 1891 majątek wynosił . . . . .	194.037 „ 50 „
przeto okazuje się przyrost w kwocie . . . . .	20.153 zł. 98 ct.

9. Mimo częstych upomnień Wydziałów powiatowych co do przekładania wykazów obrotu miejscowych funduszków dróg gminnych, Wydział krajowy i za rok 1891 nie mógł przedłożyć kompletnego zestawienia dla braku dat z 11 powiatów.

Wartość prestaty w 63 powiatach przekracza 1 milion, należitości w materyale drzewnym 82.000 zł. Dotacje z funduszków powiatowych dróg gminnych 218.000, a doliczając dochody inne, obrót tych funduszków dosięga 1½ miliona.

Przeciętny koszt utrzymania 1 kilometra dróg gminnych wynosił 34 zł. 43 ct.

Pozostałości kasowe tych funduszków wynosiły kwotę 99.279 zł. 62½ ct.

10. Zamknięcie rachunków powiatowych funduszków dróg gminnych, obejmujące 69 powiatów, wykazuje dochody w łącznej kwocie . . . . .	904.743 zł. 08 ct.
Wydatki w kwocie . . . . .	821.844 „ 59 „
Zwyżka więc . . . . .	88.984 zł. 86 ct.

przeniesiono na rachunek r. 1892 po uwzględnieniu niedoboru wykazanego przez Wydział powiatowy łańcucki w kwocie 6.086 zł. 37 ct.

Dodatnim objawem jest stały i donośny wzrost obrotu tych funduszków.

Wynosiły one bowiem:

w roku 1888.	Dochody 308.186 zł. 99 ct.	Wydatki 231.840 zł. 69 ct.
„ „ 1889.	„ 669.108 „ 42 „	„ 557.342 „ 48 „
„ „ 1890.	„ 918.447 „ 83½ „	„ 801.015 „ 60 „
„ „ 1891.	„ 904.743 „ 08 „	„ 821.844 „ 59 „

11. Publiczne dojazdy kolejowe. W ciągu roku ukończono 3 dojazdy, a część jednego dojazdu została przełożoną kosztem c. k. skarbu wojskowego.

W toku są roboty na dwóch dojazdach.

Wnioski względem budowy nowych 8 dojazdów przedłożyły 5 Wydziały powiatowe, co do których rozpoczęto przedwstępne czynności.

Do oświadczeń zeszłorocznych z 32 Wydziałów, przybyło w roku ubiegłym 6 oświadczeń wypowiedających, że na razie nie zachodzi wcale potrzeba budowy nowych dojazdów kolejowych. Mimo to Wydział krajowy nie omieszkał okólnikiem zwrócić uwagę Wydziałów powiatowych na korzyść wyzyskania sprzyjających warunków, które ułatwiają budowę dojazdów w drodze konkurencyi.

12 Kwota należąca się funduszowi krajowemu z tytułu datków deklarowanych na budowę dróg krajowych, zmniejszyła się po koniec roku 1892. do kwoty 23.828 zł. Faktyczna zaległość ratalna wynosiła 4.444 zł. 83 ct.

13. Rachunki funduszków pro praeterito budowy 17 dróg krajowych i powiatowych w 12. powiatach, przedstawia się po koniec roku 1892., jak następuje:

Należitości czynne od stron konkurencyjnych . . . . .	132.184 zł. 91 ct.
Zapasy kasowe . . . . .	14.321 „ 70½ „
Razem . . . . .	146.511 zł. 61½ ct.
Należitości bierne stronom konkur. za przerobne . . . . .	136.450 „ 08 „
Przewyżka . . . . .	10.061 zł. 53½ ct.



14. Rewizya myt prywatnych została i w roku ubiegłym dalej prowadzoną. Kilka dawnych koncesyi odnowiono, część takowych jest obecnie przedmiotem badań w odnośnych Wydziałach powiatowych.

15. Kontrola nad miastami pobierającymi kopytkowe, stwierdziła:

a) w Brodach, Jarosławiu, Rzeszowie, Stanisławowie, Tarnopolu i Tarnowie rezultat pomyślny;

b) w Brzeżanach, Kołomyi i Przemyślu dało powód do szczegółowych wytknięć;

c) w Buczaczu okazało potrzebę oddania Wydziałowi powiatowemu poboru kopytkowego i zarządu drogami i ulicami miasta.

d) w Nowym Sączu trafiła na jawną renitencyę, mającą widocznie swe źródło w mniemaniu, że gmina, uzyskawszy swego czasu koncesyę kopytkową na czas nieograniczony, nie podlega kontroli Wydziałów krajowego i powiatowego.

Komisya jest zdania, że w razie dalszego uchylania się gminy Nowy Sącz z pod kontroli władz autonomicznych. Wydział krajowy powinien spowodować rewizyę koncesyi tej gminy na pobór kopytkowego.

16. Droga pienińska, zbudowana w znaczniejszej części na terytoryum węgierskim, została częścią przez powodzie, częścią spuszczeniem drzew z przyległych lasów węgierskich znacznie uszkodzona. Naprawa jej i udział w teje funduszów krajowych jest obecnie przedmiotem rokowań z rządem węgierskim.

17. Subwencye państwowe na budowę dróg i mostów nieerarialnych wynosiły:

w roku 1891	.	.	.	.	.	.	.	.	.	289.500 zł. -- ct.
" " 1892	.	.	.	.	.	.	.	.	.	278.025 " 78 "
" " 1893	.	.	.	.	.	.	.	.	.	184.905 " — "
									Razem	752.430 zł. 78 ct.
Cała na ten cel zezwolona kwota wynosi										<u>968.502 zł. -- ct.</u>

Stosując się do wskazówek poprzedniej komisji drogowej, (sprawozdanie z dnia 13. maja 1893) Wydział krajowy odniósł się do c. k. Prezydium Namiestnictwa o uzyskanie znaczniejszych subwencyi rządowych na budowę dróg t. zw. strategicznych, a względnie o wyjednanie u Wysokiego Rządu stałej corocznej i znaczniejszej niż dotąd dotacyi, nakoniec o zabezpieczenie kosztów konserwacyi dróg budowanych na żądanie i pod dozorem c. k. Rządu.

W odpowiedzi swej, c. k. Prezydium Namiestnictwa oznajmiło, że c. k. Ministerstwo ustanawiając program dzielący drogi strategiczne na 3 kategorye, postanowiło, że dopóki pierwsza kategorya tych dróg nie będzie zupełnie uporządkowaną. (co nastąpi dopiero może za 5 do 6 lat) o subwencyonowaniu kategoryi 2 lub 3 dróg wspomnianych na razie mowy być nie może.

Z uwagi atoli, że drogi strategiczne 2. i 3. kategoryi w wielu wypadkach mają donośne znaczenie dla okolic, które przecinają i wobec faktu, że w latach ostatnich Wysoki Rząd kilkakrotnie bądź sam wykonywał, bądź subwencyonował budowy dróg 2. i 3. kategoryi, a nawet nie objętych wcale pierwotnym programem dróg strategicznych, komisya wznawia zeszłoroczne polecenie, by Wydział krajowy ponowił swe przedstawienie u Wysokiego Rządu, i wszelkich starań dołożył w celu uzyskania:

a) znaczniejszych subwencyi na budowę dróg strategicznych;

b) zabezpieczenie ze strony c. k. Rządu kosztów konserwacyi dróg budowanych na żądanie i pod dozorem c. k. Rządu.

Zaznacza się przytem, że droga gminna Chodorów-Rohatyn tymczasowo jest utrzymywana przez Wydział krajowy na rachunek c. k. Rządu.

18. C. k. Namiestnictwo oznajmiło, że na przedstawienie Wydziału krajowego zarządziło roboty przedwstępne celem wygotowania projektu na złagodzenie spadków, a względnie przełożenia rządowego gościńca Dobromilskiego pod Turką.

Na tem miejscu komisya zaznacza konieczność, by Wydział krajowy, stosując się do odezwy c. k. Namiestnictwa z dnia 20. Lipca 1893, mógł temuż podać do wiadomości, do jakich przestrzeni gościńców rządowych odnoszą się uzasadnione zażalenia, spowodowane niedostateczną konserwacją tych gościńców.

19. Ubezpieczenie robotników (od wypadków) zajętych przy robotach drogowych prowadzonych we własnym zarządzie Wydziału krajowego spowodowało wydatek w kwocie 255 zł. 10 ct.

Co do ubezpieczenia robotników na wypadek choroby, postanowił Wydział krajowy, robotników i drożników zajętych przy budowach skoncentrowanych, ubezpieczyć w najbliższej powiatowej kasie chorych, za wszystkich zaś innych robotników przyjąć na siebie obowiązek świadczeń przewidzianych w ustawie.

20. Sprawy wytoczone przed Trybunał administracyjny znalazły następujące załatwienie:

2 spraw odrzucił Trybunał bez rozprawy.

2 odrzucił po przeprowadzeniu rozprawy.

1 sprawę rozstrzygnął na niekorzyść Wydziału krajowego.

5 spraw nie zostało dotąd rozstrzygniętych.

21. C. k. Dyrekcyja poczt i telegrafów uwiadomiła Wydział krajowy o utworzeniu w ciągu 1893 roku 31 urzędów pocztowych a 2 urzędów pocztowych i telegraficznych.

22. Z polecenia Wydziału krajowego, oddział techniczno-drogowy przygotowuje 6 okazów na Wystawę krajową 1894 r. a to: mapy, projekta robót, wykazy i modele.

23. Ustępy Sprawozdania Departamentu IV. odnoszące się do spraw kolejowych i Banku krajowego są przedmiotem sprawozdań odnośnych komisji sejmowych.

Na podstawie powyższych wywodów komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. Sejm przyjmuje do wiadomości.

Lwów dnia 29. stycznia 1894.

Przewodniczący:

**J. Męciński.**

Sprawozdawca:

**Sala.**