

Alegat XVI.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o zaprojektowanej zmianie istniejącego etatu osób i płacy służby przy drogach krajowych.

Wysoki Sejmie!

Etat osób i płac służby na drogach krajowych, Wysokiemu Sejmowi w roku przeszłym do zatwierdzenia przedłożony, opierał się już w swym układzie na tem przypuszczeniu, że Wysoki Sejm równocześnie z tym etatem uchwali zaproponowane przez Wydział krajowy zaniechanie znacznej, bo do 30 mil obejmującej części dróg krajowych. Tym czasem stało się inaczej: obok zmniejszonego etatu pozostawiono wszystkie dotychczasowe drogi krajowe, i oddano tym sposobem przestrzeń drogową długości 160 mil pod nadzór służby, która przy najkorzystniejszych warunkach ledwo dla nadzoru 120 mil wystarczyć może.

Prócz tego mylnego założenia wystąpiły jeszcze w praktycznem zastosowaniu etatu nowe trudności, które niedostateczność jego temci bardziej wykazać musiały.

W pierwszym rządzie wystąpiła ta nieunikniona właściwość dróg krajowych, iż drogi te tylko gdzieś w całości większych rozmiarów się łączą, po największej części zaś oddzielne, szeroko po kraju porozrzucane odłamy formują. Oderwane te drogi, aczkolwiek krótkie, wymagają osobnego nadzoru, jak np. droga Gorlicko-Konieczniańska, Zimnowoda-Hoszańska, Żółkiewsko-Mosteńska, Husiatyńsko-Kopeczyniecka itp., a stają się wszelako powodem, iż wydzieleniem dla nich odrębnego nadzoru powiększa się przestrzeń, na resztę służby przypadająca, po nad przeciętną ilość mil, i nakłada się na tę służbę niemożliwe do wykonania obowiązki. Pomnijmy dalej, iż działy dróg krajowych, pojedynczym członkom służby drogowej do nadzoru przydzielone, wynoszą w przecięciu około 8 mil. Podział ten dowodzi jasno, iż przy wymiarze pierwotnego etatu miano jedynie wzgląd na konserwację dróg istniejących, nie zaś na wykonać się mające nowe budowy. Jeżeli jednak zważymy, jak znaczna jest ilość dróg, które za pośrednictwem tej samej służby drogowej budowane być mają, i że prawie wszystkie dotychczasowe drogi krajowe, przez długie lata systematycznie zaniedbywane, przebudowane być muszą; dalej jeżeli zważymy, iż budowy dróg nowych w przyszłości nie tylko ustać nie mogą ale z rozwojem materialnym kraju naszego wzmagać się powinny, toć przyznać należy, iż niepodobna wykonać robót tych przy etacie 6 inżynierów i 20 nadzorców drogowych.

Z ukończeniem budowy dróg nowych przybyszą zarazem nowe przestrzenie do konserwacji i nadzoru: i tak przybędą w przyszłym roku najmniej 12 mil dróg krajowych, które bez nadzoru pozostawione być nie mogą. Ważnym nareszcie powodem, wykazującym niedostateczność dzisiejszego etatu służby drogowej jest uznana konieczność zmiany dotychczasowego systemu utrzymywania dróg w kraju naszym, systemu potępionego już od dawna wszędzie, gdzie tylko wydoskonalono technikę drogową. Nie materiały, lecz praca, nie liczne i kosztowne dostawy szutru, lecz ogólnie i troskliwe tegoż użycie są najwłaściwszym środ-

kiem dobrego dróg utrzymywania, a porównawcze doświadczenia udowodniły, iż pomnożenie nadzorców i stałych robotników, czyli drożników staje się tylko pozornym wydatkiem, w rzeczywistości zaś zaoszczędzeniem grosza publicznego.

Ze względu na wyłuszczone powody występuje Wydział krajowy z propozycją powiększenia etatu osób służby drogowej o jednego inżyniera, 15 konduktorów i 20 drożników.

Co się tyczy etatu płacy dla służby drogowej, Wydział krajowy przedstawia następujące zmiany:

- a) wnosi Wydział krajowy, by ryczałt objazdowy dla inżynierów okręgowych (powiatowych) pierwotnym etatem na 350 złr. ustalony, podwyższonym był do kwoty 500 złr.

Wedle przeciętnego obliczenia przypada wprowadzić na jednego inżyniera okręgowego blisko 25 mil dróg krajowych. Z powodu jednak, że drogi te nigdy jednego nie stanowią związku, tylko innemi drogami są poprzedzielane, a inżynier okręgowy w skutek tego dla odbycia jednorazowej wizyi nie 27 mil, ale, jak to doświadczenie nam wykazało, nieraz 80 mil przejeżdżać musi; z powodu, iż inżynierowie okręgowi, zajmując się zarazem budową dróg nowych najmniej połowę czasu swej służby na przejazdach przepędzają; z powodu nareszcie, iż ryczałt wymierzony nie tylko na utrzymanie koni lecz również na utrzymanie oderwanego od życia rodzinnego inżyniera i służby jego wystarczyć powinien, — wnosi Wydział krajowy wyżytkowane pomnożenie ryczałtu na objazdy;

- b) co do ryczałtu objazdowego dla konduktorów, wnosi Wydział krajowy, aby minimum tego ryczałtu nie wynosiło jak dotąd 80 złr. tylko 100 złr., a spowodowanym jest do tego wniosku przekonaniem, iż suma pierwotnie oznaczona na zakupno i utrzymanie konia i furgonu wystarczyć nie może;
- c) wnosi Wydział krajowy, by drożnicy, również jak konduktorowie, podzieleni byli na dwie klasy, i by pierwsza klasa tychże rocznie 150 złr. pobierała: podział ten bowiem i przyjęta w płacy różnica umożliwi Wydziałowi krajowemu uwzględnienie nie tylko różniących się w kraju naszym cen robotnika, ale zarazem uwzględnienie zasług przez pojedynczych drożników w wykonaniu swych obowiązków złożonych.

Zebrawszy wszystkie te zmiany w załączonym projekcie nowego etatu osób i płacy służby drogowej. Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy przedłożonemu etatowi nadać moc obowiązującą.

Marszałek krajowy:

Leon książę Sapieha w. r.

Sprawozdawca:

Piotr Gross w. r.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

We Lwowie dnia 13. września 1869.

Projekt,

Etat osób i płac oddziału technicznego przy Wydziale krajowym, jakoteż służby na drogach krajowych.

§. 1.

Etat oddziału technicznego (budowniczego) przy Wydziale krajowym składać się będzie z jednego nadinżyniera, dwóch inżynierów, dwóch pomocników (asystentów) i zrysowników w miarę potrzeby.

§. 2.

Płacę roczną pobierać będzie:

1 nadinżynier	3,000 złr.
1 inżynier	1,800 „
z podwyższeniem po 10 latach służby do	2,000 „
1 inżynier	1,600 „
z podwyższeniem po 10 latach służby do	1,800 „
2 pomocników (asystentów) po	600 „

§. 3.

Liczbę przybrać się mających rysowników za dziennem wynagrodzeniem oznaczy Wydział krajowy.

§. 4.

Służbę przy drogach krajowych wypełniać będzie: 7 inżynierów okręgowych (powiatowych), 35 konduktorów dróg i mostów (nadzorców drogowych) i 220 dróżników.

§. 5.

Płace inżynierów okręgowych (powiatowych) są następujące:

1 inżynier w Krakowie	1,300 złr.
2 inżynierów po	1,100 „
4 „ po	1,000 „

Oprócz tego otrzymuje każdy inżynier okręgowy ryczałtowo na objazdy 500 złr.

§. 6.

Płace konduktorów dróg i mostów są następujące:

15 konduktorów klasy I. po	500 złr.
20 konduktorów „ II. po	400 „

Oprócz tego otrzymuje każdy konduktor dróg i mostów na konia kwotę ryczałtową 100 do 120 złr. w. a. stosownie do miejscowości.

§. 7.

Drożnicy dzielą się na dwie klasy:

należący do I. klasy pobierają rocznie	150 złr.
należący do II. klasy „ „	120 „

§. 8.

Nadinżynier i inżynierowie przy oddziale technicznym (budowniczym) Wydziału krajowego są urzędnikami stałymi z wszystkimi, tymże według ustawy służby krajowej przysługującymi prawami; posady zaś asystentów (pomocników), rysowników, inżynierów okręgowych (powiatowych), i służby dróg krajowych nie są stałe i nie połączone z prawem do emerytury.

