

Wnioski

do zmian obowiązującej uchwały sejmowej o etacie służby drogowej.

Wysoki Sejmie!

Bezstronne i sumienne rozpatrzenie się w warunkach i czynnościach służby technicznej, na dłuższem doświadczeniu oparte, skłaniają Wydział krajowy do przedstawienia Wysokiemu Sejmowi niektórych uwag, pozycji tejsze służby dotyczących i zaproponowania koniecznych na razie zmian w etacie rocznym; których nagłość wprowadzenia, dla dobra służby krajowej, ze wszech stron uzasadnić się daje.

Zmiany te dotyczą:

- a) stabilizowania dwóch pomocników przy oddziale technicznym Wydziału krajowego, i udzielenia im dodatku na pomieszkanie, każdemu po 150 złr. w a. rocznie;
- b) podwyższenia płac rocznych inżynierom okręgowym, bez powiększenia ich liczby;
- c) zwiększenia dotychczasowej liczby droźników przy drogach krajowych.

ad a). Uchwała sejmowa z r. 1866. oznaczyła dla oddziału technicznego przy Wydziale krajowym, pomiędzy innemi dwie posady pomocników technicznych z płacą po 600 złr. rocznie, zezwalając przytem, w miarę potrzeby na przyjmowanie większej liczby pomocników czasowych. Samo orzeczenie podobne, nadało dla dwóch pomienionych posad zupełny charakter stałości, i zrównać je było powinno z innerai tego rodzaju miejscami stałemi, tak pod względem stabilizacyi na zasadach ustanową służbową wskazanych, jak również co do wyznaczenia dodatku rocznego na pomieszkanie. W poparciu tego twierdzenia dodać wypada, że od kandydatów na powyższe posady, żąda się ukończenia kursów technicznych a częstokroć i odpowiedniej już praktyki; że stanowią oni niejako grono, z którego wybiera się kolejno zastępców inżynierów, a nawet inżynierów okręgowych; że pobierana przez nich płaca roczna, wcale nie odpowiada stopniowi wymaganego wykształcenia, i zachęcać nie może do pozostania w służbie krajowej, zwłaszcza wobec łatwości korzystniejszych pomieszczeń, przy budujących się obecnie kolejach żelaznych. Tym sposobem częściowe chociaż polepszenie pozycji rzeczonych dwóch pomocników technicznych, przez proponowane obecnie nadanie im prawa stabilizacyi, i dodatku rocznego na pomieszkanie, zdaje się być obecnie usprawiedliwionem.

a & b) Posady inżynierów okręgowych, w administracji dróg krajowych, najwybitniejsze zajmują miejsce. Potrzebną jest tutaj, nie tylko wyższa, specjalna kwalifikacja techniczna, połączona z dłuższą praktyką, ale nadto sumiennosc osobista i znane w pewnym stopniu administracyjne zdolności. Dotychczasowe płace inżynierów okręgowych, wedle uchwał sejmowych z lat 1868. i 1869., oznaczone były jak następuje:

Inżynier okręgowy w Krakowie rocznie	1 300 złr.
dwóch innych inżynierów po	1.100 złr.
czterech „ „ po	1.000 złr.

Od tej epoki, stan rzeczy zmienił się znacznie; z jednej strony, budowa dróg krajowych postępując corocznie; wkłada na tych inżynierów obszerniejsze obowiązki, połączone z trudnością odbywania częstych i dalekich objazdów, — z drugiej znowu, wspomniane już liczne budowy kolei żelaznych, otwierają im obszernie pole do starania się o nierównie lepiej płatne zajęcia. Tymczasem, zaprzeczyc niepodobna, że stopniowo, dokładne obeznanie się inżyniera z miejscowymi warunkami powierzonego mu okręgu, wpływać musi niezmiernie na dobrą administrację, i przy projektowaniu peryodycznych kosztorysów do konserwacji dróg pod jego nadzorem będących, działać może znacząco na zaoszczędzenie funduszu krajowego. Wreszcie jeżeli weźmie się w rachubę wzrastającą bez przerwy ogólną drożyznę, i prowizoryczne, wcale nie zachęcające urzędowanie inżynierów okręgowych, — jeżeli uwzględni się, że rodzaj tej służby, prędzej od innych wyczerpuje siły i naraża zdrowie, to podwyższenie płac do tych posad przywiązanych, wypadnie uznać za słuszne a nawet naglące.

ad c) Zwyczajne reparacje dróg, podług dwojakiego prowadzone bywają systemu albo przez płatnych dziennie robotników, pod nadzorem odnośnych konduktorów i droźników, albo też przez samych droźników. W pierwszym wypadku, etat roczny obejmując, mniejszą liczbę droźników, ponosi pozornie mniejszy stały wydatek, oszczędność ta wszakże niknie przy utrudnionej kontroli wydawanych później na robotnika pieniędzy, jak niemniej jakości wykonanej przez niego roboty, a nadto pociąga za sobą naturalne straty, z powodu zwykłego ociągania się z zarządzeniem drobniejszych, ciągle potrzebnych napraw. Praktykowanie tego systemu przy naszych drogach krajowych, było dotąd koniecznem, skoro do nadzoru jednemu droźnikowi $\frac{1}{2}$ a czasem $\frac{3}{4}$ mili przydzielonem być musiało. W drugim wypadku, etat płacy droźników zwiększa się wprawdzie, biorąc jednak na uwagę, że droźnik mający do nadzorowania nie więcej nad 500 sążni drogi, obowiązany jest skutecznie bez pomocy robotnika każdą drobną reparację, i to bez żadnej zwłoki, że utrzymywana tak droga, w samej trwałości swojej, niewątpliwie przynosi korzyści, że na koniec konduktor z droźnikiem, odpowiedzialni wówczas się stają za dobry stan komunikacji, to dziwić się nie można, że system podobny, uznany jest za lepszy, i wprowadzony już został w innych prowincjach, szczególnie w Wyższej Austrii

Wydział krajowy, pragnąc zaprowadzić częściowo system podobny, przedewszystkiem na drogach najwięcej uczęszczanych, jak np. na drodze Barańskiej, Sielecko-Zaleszczyckiej w Tłumaczu, i w ogóle na drogach przez miasto prowadzących, ciągłego nadzoru i nieustannej troskliwości wymagających, proponuje w tym celu powiększenie dotychczasowej liczby droźników.

Zważywszy wszystkie przytoczone w powyższych kwestjach okoliczności, Wysoki Sejm raczy przychylić się do wniosków Wydziału krajowego, i uchwalić jak następuje:

1. Pomocnicy stali przy oddziale technicznym Wydziału krajowego, mogą być stabilizowani na zasadach ogólną instrukcją wskazanych, i pobierać będą dodatek na pomieszkanie, każdy po 150 zł. rocznie.
2. Dotychczasowe płace inżynierów okręgowych, zwiększają się w stosunku:

dla czterech z nich po	1.500 zł. rocznie:
dla trzech zaś po	1.200 zł. rocznie:

3. Liczba drożników obecnym etatem objęta, wzmacnia się:
- | | | |
|--------------------|-----------|------------------|
| o 20. z płacą po | | 150 zł. rocznie; |
| a o 30. z płacą po | | 120 zł. rocznie. |
4. Rzeczony zmiany wprowadzone być mają do budżetu krajowego na rok 1873.

We Lwowie d. 24. Września 1872.

Marszałek krajowy:
Leon Książę Sapieha.

Sprawozdawca:
Piotr Gross w. r.
Członek Wydziału krajowego.

