

L. W. 40315|94.

# Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie uzupełnienia etatu oddziału techniczno-drogowego.

## Wysoki Sejmie!

Wydział krajowy sprawozdaniem z d. 11. grudnia 1891 L. W. 6881 przedłożył Wysokiemu Sejmowi projekt reorganizacji oddziału techniczno-drogowego.

Projekt ten przyjęty został przez Wysoki Sejm na posiedzeniu z d. 1. kwietnia 1892 r. z pewnemi ograniczeniami co do liczby posad a to na podstawie sprawozdania Komisji drogowej, która proponowane przez siebie zmiany motywowała względami jak największej oszczędności dodając zarazem, że Wydział krajowy w razie zachodzącej potrzeby zażądać może dodatkowego pomnożenia etatu.

Przez wykreślenie pewnej liczby posad z etatu przedłożonego przez Wydział krajowy zmniejszony został jednoroczny wydatek o kwotę 4404 zł. a. w.

Od czasu uchwalenia przez Wysoki Sejm powyższego etatu, zakres czynności oddziału techniczno-drogowego zwiększył się jeszcze bardziej, tak że potrzeba powiększenia etatu, którą Komisya drogowa miała na względzie, stała się obecnie niezbędną.

Ruch około budowy dróg powiatowych i gminnych subwencyonowanych z funduszu krajowego wzrósł w latach ostatnich znacznie, jak o tem świadczą fundusze na budowę dróg subwencyonowanych wydawane.

Gdy w roku 1891 w którym projekt reorganizacji oddziału techniczno-drogowego był opracowany, wysokość dotacyi subwencyjnych na budowę dróg gminnych i powiatowych wynosiła

.....	230000 zł.
-------	------------

i pożyczkowego funduszu drogowego	180000 „
-----------------------------------	----------

to w roku 1894 wydatek ten wynosił w dotacyi subwencyjnej kwotę	300000 zł.
---	------------

i w funduszu pożyczkowym	240000 „
--------------------------	----------

a na rok 1895, Wydział krajowy uzasadnił potrzebę powiększenia dotacyi subwencyjnej na 350000 zł., fundusz zaś pożyczkowy urosł w tymże roku do kwoty 260000 zł. w. a.

W stosunku do powyższych dotacyj krajowych zwiększyły się również *środki miejscowe* łożone na budowę dróg subwencyonowanych i tak:

z zamknięć rachunków powiatowych funduszków dróg gminnych przekonujemy się, że gdy początkowo wydatki z tych funduszków na drogi gminne wynosiły okragło 232000 zł., obecnie wzrosły prawie do 1,100.000 zł.

Przeważna część tych funduszków obracaną bywa na budowę ważniejszych dróg gminnych, a gdy do tego dodamy wydatki na budowę dróg powiatowych pokrywane z funduszu powiatowego, dalej subwencye państwowe przyznawane na budowę dróg bądź gminnych bądź powiatowych mających ważność dla Państwa, wreszcie prestacye gmin i obszarów dworskich tudzież datki dobrowolne innych stron bezpośrednio interesowanych, natenczas przyjąć możemy, że oprócz subwencyi krajowej, środki z powyższych źródeł płynące przedstawiają co najmniej sumę 700.000 zł. wydawaną corocznie na budowę dróg powiatowych i gminnych.

Wskutek powyższego ruchu budowlanego czynności oddziału technicznego zwiększyły się tak z powodu kontroli, jaką oddział techniczny wykonywa w myśl odnośnych przepisów jako też powodu pomocy fachowej, jakiej Wydział krajowy powiatom użycza stosownie do intencji niejednokrotnie przez Wysoki Sejm objawionej.

W myśl okólnika Wydziału krajowego z dnia 22. grudnia 1882 L. W. 51432 i dodatkowej instrukcyi z dnia 20. lipca 1890 L. W. 3326 wydanych na podstawie programowej uchwały Wysokiego Sejmu z d. 13. października 1882 i §. 25. noweli do ustawy drogowej z roku 1885, kontrola techniczna polega :

1. na ściśle w większej części przez oddział techniczny na gruncie przeprowadzanym sprawdzaniu planów i kosztorysów budowy lub rekonstrukcyi dróg subwencyonowanych ;
2. na kontroli samej budowy i
3. na ściślejszej kontroli samego użycia subwencyi krajowej t. j. na kolaudacyi robót i sprawdzaniu rachunków.

Tylko przy tego rodzaju kontroli jak to już niejednokrotnie podnosiliśmy a Wysoki Sejm uznawał, budowa dróg subwencyonowanych może być racjonalną i przynieść znaczne oszczędności funduszom na ten cel przeznaczonym, zatem i funduszowi krajowemu, jak niemniej przyczynić się do zapewnienia znacznych oszczędności w kosztach przyszłej konserwacyi dróg zbudowanych.

Wobec tego jednak że liczba ważniejszych dróg powiatowych i gminnych subwencyonowanych z funduszu krajowego wynosi obecnie 98., Oddział techniczno-drogowy już z powodu samej kontroli z największym tylko wyteżeniem sił zadaniu swemu sprostać zdoła.

Oprócz tego zachodzi konieczna potrzeba udzielania poszczególnym powiatom fachowej pomocy technicznej przez delegowanie w miarę możliwości z oddziału techniczno-drogowego inżynierów do wypracowania projektów i prowadzenia budowy dróg subwencyonowanych, czemu jednak nie zawsze dla braku sił zadość uczynić można.

Już w roku 1893. nie mógł Wydział krajowy zaspokoić wszystkich żądań Wydziałów powiatowych domagających się pomocy technicznej przy projektowaniu i budowie dróg jak to przedstawiliśmy w sprawozdaniu z czynności naszych za rok pomieniony i jak to wskutek uwag poczynionych w tym przedmiocie przez Komisję drogową Wysokiego Sejmu, wyjaśniamy w ostatniem sprawozdaniu z czynności naszych. Również w roku 1894. zostały wniesione żądania ze strony Wydziałów powiatowych, które pomimo usilnych starań naszych nie mogły być w tym roku spełnione.

Wskutek tego pozostały na razie niewykonane :

- w powiecie Lwowskim projekt drogi Lwów — Szczerzec ;
- w powiecie Krośnieńskim projekt drogi do zakładu zdrojowego w Iwoniecu.
- w powiecie Bohorodczańskim, projekty mostów w Sołotwinie i Makowej ;
- w powiecie Sądeckim, projekt mostu na Dunajcu pod Jazowskiem ;
- w powiecie Gorlickim, projekt drogi Biecz-Golanka.

W roku 1895. czynności spowodowane potrzebą udzielenia pomocy technicznej zwiększą się jeszcze bardziej. Dotychczas mamy zamiar przeznaczyć na ten rok z krajowej służby technicznej 8 urzędników do prowadzenia dalszej budowy dróg subwencyonowanych a mianowicie :

- w powiecie Nowotarskim, do budowy drogi Zakopane-Łysa Polana i drogi Pienińskiej ;
- w powiecie Nowo-Sądeckim, drogi Krynica-Werchomla ;
- w powiecie Dobromilskim, drogi Dobromil-Bircza, tudzież innych dróg ;
- w powiecie Koszowskiem, drogi Kossów-Jasienów górny ;
- w powiecie Turczańskim drogi Turka-Lutowiska ;
- w powiecie Nadwórniańskim, drogi Nadwórna-Markowce ;
- i w powiatach : Nisko, Tarnobrzeg i Kolbuszowa, drogi Majdan-Rozwadów.

Ponadto Wydział krajowy niewątpliwie będzie zniewolony udzielić pomocy technicznej do prowadzenia budowy subwencyonowanych z funduszu krajowego dróg gminnych jeszcze kilku innym Wydziałom powiatowym.

Przedstawiony powyżej ruch budowlany, który wymaga kontroli i pomocy, wzrastać będzie także i w przyszłości, jak to bowiem w sprawozdaniu z czynności zaznaczyliśmy (str. 26.) na 40.000 klm. dróg nieuporządkowanych w kraju, przynajmniej  $\frac{1}{4}$  część tychże należy do ważniejszych komunikacji, których jak najrychlejsza budowa jest w interesie ekonomicznym kraju, do czego przy obecnym postępie budowy potrzebaby co najmniej lat pięćdziesięciu.

Nie ulega również wątpliwości, że uporządkowanie reszty dróg będzie mogło nastąpić w swoim czasie tylko przy odpowiedniej pomocy kraju.

Nie wspominamy tutaj szczegółowo o wzrastających czynnościach Oddziału techniczno-drogowego, dotyczących konserwacji i rekonstrukcji dróg krajowych a zwłaszcza czynności około stopniowej wymiany drewnianych mostów i przepustów na mury i rozmaitych wielu prac innych, nie możemy jednak pominąć milczeniem coraz bardziej zwiększających się czynności około budowy i utrzymania **publicznych dojazdów kolejowych**, których ilość z każdym rokiem się powiększa, gdy bowiem w r. 1891 liczba dojazdów kolejowych wynosiła 91, obecnie jest ich już 117. Każdy z tych dojazdów stanowiącą osobną całość, tworzy ważną komunikację ze względów handlowych, przemysłowych jakoteż i ogólno-ekonomicznych. Z tego względu jak i z powodu obowiązkowego udziału funduszu krajowego w kosztach budowy i utrzymania powyższych dojazdów, zastrzeżoną została Wydziałowi krajowemu §. 13. ustawy z 15. kwietnia 1881. Nr. 46. Dz. u. kr. zwierzchnicza kontrola, która pod względem technicznym wykonywaną bywa przez organa techniczno-drogowe. Wykonywanie zaś kontroli nad budową natrafia niejednokrotnie na ważne przeszkody wynikające z rozrzuconego po całym kraju położenia dojazdów i ich zwykle małej przestrzeni.

Obok powyższych czynności są jeszcze inne zadania, które Oddział techniczny ma spełniać, a których dla szczupłości sił należycie spełniać nie może.

Pierwsze tu miejsce zajmuje statystyka drogowa, która obok spełniania innych zadań ogólniejszego znaczenia dla gospodarstwa krajowego ma w szczególności śledzić i wskazywać gdzie przez dobór stosownych materiałów, zmianę sposobu wykonania robót lub zastosowanie innych środków racjonalnych dałyby się osiągnąć jak najdalej idące oszczędności w kosztach budowy i utrzymania tak krajowych jakoteż i innych dróg autonomicznych.

Do zadań statystyki drogowej należy dalej przedstawiona w sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. za rok 1894. (str. 40.) sprawa klasyfikacji dróg na kategorie podług ich ważności ekonomicznej na podstawie dat odnoszących się do ilości i wielkości przewożonych ładunków tudzież wytrzymałości mostów, nadto wielkiej doniosłości sprawa dotycząca uzyskania ulg taryfowych na kolejach dla transportu materiałów potrzebnych do budowy i konserwacji dróg autonomicznych.

Wszystkie tego rodzaju badania wymagają nader ścisłych i starannych studyów.

Wprawdzie w roku bieżącym zostały zebrane dla Wystawy krajowej pewne daty dla przedstawienia rozwoju komunikacji w okresie autonomicznym, daty te jednak są wcale nie wystarczające, ze względu bowiem na bliski termin otwarcia Wystawy krajowej zebrane zostały dość pobieżne i nie mogły być tak wyczerpujące, jakby to dla racjonalnej gospodarki drogowej na przyszłość było koniecznie wskazanem.

Szczupłe stosunkowo siły Oddziału techniczno-drogowego doznały jeszcze zinniej-szenia przez przydzielenie jednego inżyniera do krajowego biura kolejowego przez oddanie jednemu inżynierowi spraw budowniczych o czem zdaliśmy

już sprawę Wysokiemu Sejmowi w zeszłorocznym sprawozdaniu z czynności naszych, w następstwie czego Komisya drogowa wypowiedziała życzenie, by czynności powyższe były wykonywane bez uszczerbku dla spraw drogowych.

Z tych wszystkich wyżej wyluszczonej powodów wynikałaby potrzeba znacznego pomnożenia sił Oddziału techniczno-drogowego. Wydział krajowy jednak kierując się względami jak najdalej idącej oszczędności ogranicza się do najściślej obliczonej potrzeby i proponuje tylko takie pomnożenie etatu, które uważa obecnie za konieczne i odroczyć się nie dające.

W tym celu proponuje Wydział krajowy pomnożenie etatu tylko o dwie posady inżynierów adjunktów, z zwiększonym wydatkiem rocznym o kwotę 2.360 zł. w. a. wszakże z tem założeniem, że przez równoczesne zastąpienie, w dotychczasowym etacie, 5 elewów technicznych takąż liczbą urzędników najniższych dwóch kategorii t. j. dwoma inżyn. adjunktami i trzema asystentami technicznymi, oddział techniczno-drogowy, uzyska siły potrzebne do wypracowywania projektów, wykonywania kontroli na gruncie i prowadzenia budowy, które to czynności jak z natury rzeczy wynika, tylko wytrawniejszym technikom poruczać należy. Wydział krajowy proponuje zniesienie 5 posad elewów jeszcze i z tego względu, że dziewięć miejsc elewówna dwadzieścia siedm posad stałych w dotychczasowym etacie jest stosunkowo za wiele uwzględnić bowiem należy, iż na posadzie elewa technicznego, do której przywiązane jest tylko adjutum, kandydat dotyczący nie powinien pozostawać zanadto długo, inaczej, młodzi technicy po kilkuletniem daremnie wyczekiwaniu na stałą posadę opuszczać będą służbę krajową, tak jak to w dzisiejszym składzie faktycznie się zdarza, gdy tymczasem wobec istniejących stosunków i konkurencji, wywołanej potrzebami władz rządowych i przedsiębiorstw kolejowych, wzrastają coraz większe trudności w pczyskaniu lepszych sił technicznych.

Wydatek roczny na proponowane przez Wydział krajowy zastąpienie 5 elewów, 5 urzędnikami wyniesie kwotę 2.500 zł. w. a.

Prócz tego proponuje Wydział krajowy w etacie nieznaczną zmianę co do manipulanty w ten sposób, ażeby zamiast dotychczasowej posady dyurnisty z wynagrodzeniem 1 zł. 50 ct. dziennie, czyli 548 zł. rocznie, był ustanowiony stały urzędnik manipulacyjny w charakterze etatowego pisarza manipulacyjnego z płacą 600 zł. rocznie, przez co wydatek roczny w budżecie zwiększy się tylko o kwotę 52 zł.

Do czynności manipulanty należy prowadzenie protokołu podawczego i ewidencji aktów, utrzymywanie w ewidencji i na składzie kosztownych instrumentów i narzędzi mierniczych, materiałów rysunkowych, druków i t. p. Z uwagi że czynność ta wkłada odpowiedzialność za stan i całość powierzzonego inwentarza a przytem wymaga systematycznej i dokładnej ewidencji, pożądanem byłoby aby temu funkcyonaryuszowi nadać charakter stałego urzędnika.

W końcu ze względu na potrzebę przynajmniej częściowego powetowania uszczerbku oraz dania nam możności przeznaczenia funkcyonaryusza niższej kategorii do stałego prowadzenia *statystyki* drogowej, uprasza Wydział krajowy o upoważnienie go do mianowania „*extra statum*“ jednego inżyniera I. klasy dla zastępowania inżyniera tejże klasy przydzielonego z oddziału techniczno-drogowego do biura kolejowego.

Z tego powodu nie nastąpi żadne nowe obciążenie budżetu drogowego, przydzielony bowiem do biura kolejowego inżynier I. klasy opłacany będzie z fundusów przeznaczonych na cele kolei lokalnych. Wydział krajowy proponuje ustanowienie powyższej posady „*extra statum*“ dlatego, że z chwilą zorganizowania krajowego biura kolejowego, które w myśl uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 13. maja 1893. nastąpi w całości dopiero na pod-

stawie dalszych wyników i potrzeb, jakie się objawia, inżynier przydzielony tam obecnie prowizorycznie przejdzie stale na etat kolejowy, a zajmowana przez niego dotychczas posada w oddziale techniczno-drogowym zostanie upróżniona.

Zaznaczamy wreszcie, że jakkolwiek przydzielenie jednego inżyniera I. klasy z oddziału techniczno-drogowego wyłącznie do czynności budowniczych innych departamentów, bardzo dotkliwie odczuwać się daje, Wydział krajowy jednak nie proponuje w to miejsce ustanowienia nadetatowej posady, w przekonaniu, że ta ważna sprawa zostanie przez Wysoki Sejm osobno uregulowana.

Różnica zachodząca pomiędzy etatem technicznej służby drogowej Wydziału krajowego uchwalonym przez Wysoki Sejm dnia 1. kwietnia 1892. a projektem obecnie proponowanym przez Wydział krajowy z wyłączeniem rysowników, konduktorów drogowych i drożników, wreszcie czasowo tylko w razie otrzymanego zezwolenia mianować się mającego inżyniera I. klasy *extra statum* przedstawia się następująco:

Charakter służbowy	Według uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 1. kwietnia 1892	Obecny projekt Wydziału krajowego
Dyrektor . . . . .	1	1
Zastępca dyrektora . . . .	1	1
Starsi inżynierowi . . . . .	4	4
Inżynierowie I. klasy . . . .	9	9
Inżynierowie II. klasy . . . .	7	7
Inżynierowie adjunkci . . . .	2	6
Asystenci techniczni . . . . .	3	6
Elewi techniczni I. klasy . . . .	3	2
Elewi techniczni II. klasy . . . .	3	2
Elewi techniczni 3 klasy . . . .	3	—
Manipulant . . . . .	1 dyetar.	1 st. urz.
Razem . . . . .	37 osób	39 osób

Przez zmianę, względnie uzupełnienie etatu oddziału techniczno - drogowego w sposób powyższy, zwiększy się odnośna pozycja wydatków razem o kwotę 4.912 zł., t. j. o kwotę 508 zł. większą niż obejmował wspomniany u wstępu projekt Wydziału krajowego.

Na podstawie powyższego wyводу, Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Dotychczasowy etat osób i plac technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, uchwalony przez Wysoki Sejm dnia 1. kwietnia 1892. zmienia się w sposób następujący:

a) W ustanowionym etacie znosi się jedną posadę elewa technicznego I. klasy, jedną posadę elewa technicznego II. klasy. i trzy posady elewów technicznych III. klasy, a natomiast powiększa się tenże etat o cztery posady inżynierów-adjunktów i trzy posady asystentów technicznych z dodatkami aktywalnymi odpowiedniego stopnia.

b) W miejsce dotychczasowego dyurnisty manipulacyjnego ustanawia się stałą posadę w charakterze pisarza manipulacyjnego z płacą 600 zł. rocznie.

II. Upoważnia się Wydział krajowy do mianowania *extra statum* jednego inżyniera I. klasy w oddziale techniczno-drogowym do zastępowania inżyniera tejże klasy przydzielonego do krajowego biura kolejowego.

## Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wiel. Ks. Krakowskiem.

Lwów dnia 18. grudnia 1894.

Marszałek krajowy:

***Eustachy ks. Sanguszko*** w. r.

Sprawozdawca:

***Edward Jędrzejowicz*** w. r.

Członek Wydziału krajowego: