

Sprawozdanie

komisyi drogowej o przedłożeniu Wydziału krajowego w przedmiocie uzupełnienia etatu oddziału techniczno-drogowego.

Wysoki Sejmie!

W projekcie etatu oddziału techniczno-drogowego, przedłożonym sprawozdaniem Wydziału krajowego z dnia 11 grudnia 1891, a uchwalonym przez Wysoki Sejm, skreślono parę posad projektowanych przez Wydział krajowy. Zmianę tę uzasadniono względami na możliwa oszczędność i zarazem zastrzeżono, że w razie zachodzącej potrzeby, Wydział krajowy może żądać dodatkowego pomnożenia etatu. Obecnie Wydział krajowy występuje z żądaniem utworzenia dwóch posad inżynierów-adjunktów, motywując wniosek swój tem, że czynności biura drogowego w ostatnich czasach nadzwyczaj się wzmogły. Głównym powodem tego jest ogromny wzrost ruchu budowlanego na drogach gminnych i powiatowych, które otrzymują subwencye z funduszu krajowego. Fakt ten znajduje swój wyraz w ciągle i szybko wzrastającej dotacyi na subwencyonowanie budowy dróg gminnych i powiatowych, którato dotacya w ostatnich 4 latach wzrosła z 230.000 zł. w r. 1891 na 350.000 zł. w roku bieżącym, a mimo to wszystkim uzasadnionym żądaniom zadość uczynić nie jest w stanie. Jeżeli do sumy powyższej dodamy sumy, pochodzące z funduszków miejscowych, dostarczanych przez powiaty, gminy i interesowanych, a które wynoszą co najmniej 700.000 zł. to pokaże się, że na budowę subwencyonowanych dróg wydaje się rocznie przeszło milion zł. Przypilnowanie, aby ta, tak znaczna suma prawidłowo i racjonalnie użyta została, jest rzeczą nieodzowną i konieczną, a Wydział krajowy twierdzi, że oddział techniczno-drogowy już z powodu tej kontroli zaledwo z wyteżeniem wszelkich sił zadaniu swemu sprostać zdoła. Ale prócz tego zachodzi potrzeba dawania powiatom technicznej pomocy do wypracowywania projektów i prowadzenia budowy dróg, czego jednak dla braku sił w wielu wypadkach wykonać nie było można, co Wydział krajowy w sprawozdaniu swem szczegółowo wykazuje. Bardzo wiele czynności przysparza budowa i utrzymanie coraz liczniejszych dojazdów kolejowych, tem bardziej, że są one rozrzucone po całym kraju; a ilość ich ciągle i szybko wzrastać będzie wskutek zamierzonej budowy wielu nowych linii kolejowych. Wobec tych okoliczności komisya drogowa uznaje, że żądanie Wydziału krajowego utworzenia dwu nowych posad inżynierów-adjunktów z rocznym wydatkiem 2.360 zł. jest uzasadnione i z wnioskiem tym się zgadza.

Gdy zaś jeden inżynier I klasy powołany został do prowizorycznego biura kolejowego i tamże stale pracuje, przeto chcąc ten ubytek w biurze drogowym powetować należy posadę tę, jak to Wydział krajowy proponuje, extra statum obsadzić aż do czasu, gdy biuro kolejowe zorganizowaniem zostanie. Z powodu tej nominacji nie nastąpi żadne obciążenie budżetu drogowego.

Wydział krajowy domaga się następnie, aby pięć posad elewów technicznych zastąpiono takąż liczbą urzędników stałych najniższych dwóch kategorii a mianowicie, aby znosząc 5 miejsc elewów technicznych, utworzono równocześnie 2 posady inżynierów-adjunktów i 3 posady asystentów. Żądanie to uzasadnia się uwagą, że w oddziale drogowo-technicznym mamy obecnie 27 posad urzędników stałych, a 9 posad elewów technicznych, mających tylko adjutum. Stosunek liczbowy tych posad do siebie jest zbyt niekorzystnym, wskutek czego elew techniczny bardzo długo czekać musi na posadę stałą i chętnie opuści służbę krajową, gdy mu się gdzieindziej lepsze widoki otworzą, co rzeczywiście z wielką szkodą dla służby krajowej obecnie się zdarza. W oddziale melioracyjnym są 4 posady elewów technicznych na 30 posad stałych, a zatem stosunek o wiele korzystniejszy. Komisya drogowa popiera przeto wniosek Wydziału krajowego. Zmiana ta pociągnie za sobą wydatek roczny 2.500 zł. Co do manipulanta w oddziale techniczno-drogowym proponuje Wydział krajowy zmianę w tym kierunku, aby zamiast posady dyurnisty z płacą 548 zł. rocznie, utworzyć posadę pisarza etatowego z płacą 600 zł. z prawem do emerytury, ale bez dodatku aktywalnego i bez pięcioleci. Pisarze tacy znajdują się już na etacie oddziału manipulacyjnego. Manipulant w oddziale drogowym prowadzi protokół podawczy, ewidencję aktów i ma oddany skład kosztownych instrumentów, narzędzi mierniczych i t. p. Ponosi on zatem dość znaczną odpowiedzialność i jest pożądanym, aby był urzędnikiem stałym.

Ogólny wydatek spowodowany wnioskami Wydziału krajowego, przyjętymi przez komisję drogową wyniesie 4.912 zł. Wydział krajowy nie żąda żadnego kredytu na pokrycie tego wydatku w roku bieżącym, ponieważ pokryje go oszczędnościami w tym dziale.

Komisya drogowa zgodnie z Wydziałem krajowym wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Dotychczasowy etat osób i płac 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.

Lwów 26 stycznia 1895.

Przewodniczący:

J. Meciński w. r.

Sprawozdawca:

Gustaw Romer w. r.