

Sprawozdanie

komisji drogowej w przedmiocie reorganizacji oddziału technicznego Wydziału krajowego i technicznej służby dróg krajowych.

Wysoki Sejmie!

Wydział krajowy przedkładając swe wnioski w sprawie reorganizacji technicznej służby drogowej, motywuje je obszernem sprawozdaniem, wyjaśniającem liczne zachodzące tu kwestye. Komisya drogowa nie widzi powodu powtarzania tych wywodów, gdyż sprawozdanie Wydziału kraj. znajduje się w ręku wszystkich członków Sejmu; wystarczy powołać się niniejszem na nie. W sprawozdaniu naszym zamierzamy ograniczyć się do uwag, jakie komisji drogowej się nasunęły i do uzasadnienia zmian, jakie w projekcie Wydziału krajowego proponujemy.

Personal służby technicznej drogowej Wydziału krajowego we Lwowie i na prowincyi obejmował początkowo na podstawie uchwały Wys. Sejmu z dnia 15. września 1868 prócz dróżników, osób 31.

Etat ten już w samym początku okazał się za szczupłym a w miarę wzrastających zadań i czynności departamentu drogowego musiał być powiększonym. W sprawozdaniu Wydziału kraj. wykazano obszernie jak wzrost czynności był znacznym i bezustannym a w ostatnich kilku latach przyczynił się do tego głównie wzmagający się ciągle w sposób bardzo szybki i donośny ruch budowlany na drogach powiatowych i gminnych.

Wydział krajowy chcąc wzmagającym się i coraz liczniejszym zadaniom podołać, musiał domagać się powiększenia swego personelu technicznego, który też za zezwoleniem Wysokiego Sejmu prawie co roku się pomnażał i obecnie obejmuje już 82 osoby.

Jednak Wysoki Sejm zezwalając na konieczne pomnożenie personelu służby drogowej, mimo licznych prośb i petycyj wnoszonych przez interesowanych, nie przystępował dla różnych powodów do ustanowienia stałego etatu, obejmującego wszystkich tych funkcyonaryuszy. Wydział krajowy przyjmował ich do służby prowizorycznie nadając im najrozmaitsze płace i dodatkowe

pobery, które mieszczą się w X. rubryce wydatków budżetu krajowego. Niektórym z tych funkcyj naryuszy nadał Wysoki Sejm na ich petycyę prawo do pięcioleci, do emerytury, oraz do pensyj dla wdów i sierót; innym zaś tylko prawo do pięcioleci. Skutkiem tych uchwał Wysokiego Sejmu można rozróżnić następujących pięć kategorii technicznych funkcyj naryuszy drogowych:

I. Stali urzędnicy kraju, mający prawo do dodatków aktywalnych, pięcioletnich i do emerytury; takich jest 5;

II. prowizoryczni urzędnicy, bez dodatków aktywalnych ale z prawem do dodatków pięcioletnich i do emerytury; takich jest 42;

III. funkcyj naryusze, mający prawo tylko do pięcioleci; takich jest 11;

IV. funkcyj naryusze z płacą miesieczną; takich jest 10;

V. dyetaryusze; jest ich 14.

Płace i pobery także nie są jednostajnie unormowane, o czem łatwo się przekonać, zaglądając do rubryki II. i X. wydatków budżetu krajowego, pomiędzy któreto rubryki płace i pobery są rozrzucone.

Stan taki, równający się zupełnemu zamieszaniu, powinien być usunięty; wymaga tego względ słusności wobec funkcyj naryuszy i względ na dobro służby krajowej.

Wszyscy urzędnicy krajowi poświęcający się stale swej służbie, mają posady swe zapewnione, które wbrew ich woli tylko w drodze postępowania dyscyplinarnego odjęte im być mogą. Zasada ta zresztą nie jest czemś nowem i niezwykłym, bo znajduje ona swe zastosowanie we wszystkich urzędach publicznych, a nawet w bardzo wielu prywatnych większych zakładach i przedsiębiorstwach jak n. p. w bankach, Towarzystwach kolejowych i innych transportowych itd. Tymczasem krajowi funkcyj naryusze technicznej służby drogowej z bardzo małymi wyjątkami zajmują swe posady tylko prowizorycznie, mimo to iż wielu z nich od lat kilkunastu pełni swe obowiązki z całą gorliwością i sumiennnością. Ludzie ci mogą być każdego czasu ze służby oddalen bez żadnej z ich strony winy i mogą się nagle obaczyć bez środków do życia dla siebie i dla swej rodziny. Stosunek taki, pociągający za sobą ciągłą niepewność egzystencyi, jest wobec nich niesłusnością, a to tem bardziej, że inni urzędnicy krajowi mają swe posady zapewnione i nie stoją pod taką grozą niepewności o jutro. Nie dziwić się też, iż do służby wymagającej wiele nauki i przygotowania, przedstawiającej nieraz ciężką pracę, a nie zapewniającej stałej pozycyi i egzystencyi nie cisną się młodzi kandydaci i wolą nieraz posady skromniejsze, ale dające gwarancję pewności. Departament IV. stracił dla tego kilka młodych uzdolnionych sił, a obawiać się można, iż nie potrafi zapełnić tworzących się luk odpowiedniami siłami, gdyby proponowana stabilizacya etatu nie przysłała do skutku.

Obecny stan i dalszy rozwój naszych komunikacyj, będących pod kierunkiem władz autonomicznych, wymaga systematycznego przeprowadzenia organizacyi służby drogowej i właśnie teraz jest chwila, gdzie ta organizacya przeprowadzoną być może i powinna. Budowa dróg krajowych, która trwała lat kilkanaście jest na ukończeniu, a stan tych dróg jest prawdopodobnie na dłuższy czas ustalony. Za to ruch budowlany dróg niższych kategorii, dróg powiatowych i gminnych, rozwinął się w wielkich rozmiarach i ogarnął prawie wszystkie powiaty naszego kraju. Wysoki Sejm uchwała corocznie znaczne, a ciągle wzrastające sumy na popieranie budowy dróg gminnych i powiatowych, z których to sum czerpią dzisiaj już prawie wszystkie powiaty. Wysoki Sejm uchwalając te fundusze nie tylko popiera w ogóle poprawę naszych komunikacyj, ale nadto daje Wydziałowi krajowemu możność skutecznego kierowania tym ruchem, a mianowicie pod tym względem, aby drogi budowano dobrze, racjonalnie a tem samem tanio.

Aby jednak skutecznie nadzorować budowę dróg gminnych i powiatowych a zarazem dać fachową pomoc techniczną powiatom, potrzeba systematycznego zorganizowania służby drogowej, któraby obejmowała cały kraj i nie ograniczała się tylko do dróg krajowych, ale, co teraz

jest ważniejsza, zajęła się kierunkiem i nadzorem budowy dróg gminnych i powiatowych.

Przy dzisiejszem zamieszaniu w etacie krajowej służby drogowej jest takie zorganizowanie bardzo utrudnione. Z funkcyonaryuszy mających różne tytuły prawne swej służby, o zupełnie nieokreślonej randze, o najrozmaitszych płacach i nieregulowanych poborach dodatkowych, jest prawie niepodobnem stworzyć systematyczną organizację, opierającą się przecież zawsze i wszędzie na odpowiednim podziale pracy, na należytem określeniu zakresu działania i na unormowaniu podporządkowaniu jednych pod drugich.

Z tych powodów sądzi komisya drogowa, iż rzeczą jest konieczną przeprowadzić proponowane przez Wydział krajowy zreorganizowanie etatu służby drogowej i że właśnie teraz jest odpowiednia chwila, aby wykonać to, co jeszcze w r. 1888 były szef departamentu drogowego, tyle dla kraju zasłużony ś. p. Władysław hr. Badeni zarządził i zainicyował.

Organizacya służby drogowej, jaką proponuje Wydział krajowy, a mająca objąć cały kraj, jest zdaniem komisji zupełnie odpowiednia.

Wydział krajowy dzieli cały kraj na okręgi, mające obejmować 6 do 8 powiatów. Inżynier mianowany dla takiego okręgu będzie miał powierzoną drogę krajową w tym okręgu, długości 100 do 200 kilometrów i będzie miał nadzór nad utrzymaniem i budową subwencyonowanych dróg gminnych i powiatowych. Wydziały powiatowe, które z braku środków, a po części i z braku odpowiednich ludzi, często nie mają do rozporządzenia rutynowanych techników, którzyby w dostatecznej mierze podołali trudnym nieraz zadaniom technicznym przy budowie dróg, znajdą w krajowym inżynierze okręgowym fachową i doświadczoną pomoc i radę, która w niejednym wypadku przyczyni się do racjonalnej budowy drogi a nieraz spowoduje znaczne oszczędności, jak tego dowody z praktyki możnaby przytoczyć.

W okręgach rozleglejszych i mających więcej dróg, inżynier okręgowy będzie miał danego pomocnika, w osobie młodszego funkcyonaryusza, który będzie mu pomagał w jego pracach, a tem samem będzie sam miał pouczającą praktykę.

Podział kraju na okręgi, pozostawiony być musi Wydziałowi krajowemu, jako władzy wykonawczej, która w miarę zmieniających się potrzeb i warunków zmienić będzie mogła ilość lub granice pojedynczych okręgów.

Biuro centralne we Lwowie przy Wydziale krajowym zajmować się będzie tak jak dotąd ogólnem kierownictwem technicznych spraw drogowych; będzie badać i zatwierdzać kosztorysy, preliminarze i plany dróg i mostów. Inżynierowie starsi będą objeżdżać i zwiedzać przydzielone im okręgi drogowe i kierować nie tylko konserwacją lub rekonstrukcją dróg krajowych, ale także wspomagać i nadzorować budowę dróg subwencyonowanych.

Przy biurze centralnem znajdzie się nadto pewien zastęp młodszych sił, 12 do 14 osób, które będą do rozporządzenia, aby je wysłać tam, gdzie będą miały mniej znaczniejsze roboty, czy to przy drogach lub mostach krajowych, czy też przy subwencyonowanych drogach gminnych i powiatowych, dojazdach kolejowych itp.

Będzie to z jednej strony najlepsze wyzyskanie pojedynczych sił technicznych, bo da możliwość wysłania technika do takiej właśnie roboty, do której najlepiej jest uzdolniony, a z drugiej strony będzie wielką i skuteczną pomocą dla powiatów, które jak doświadczenie dotychczasowe uczy, bezustannie udają się z prośbami do Wydziału krajowego o przysłanie inżyniera, czy to do trasowania i projektowania, czy też do prowadzenia budowy dróg. Wydział krajowy zaledwo w części może zadość uczynić prośbom tym, bo personal inżynierów, będący do rozporządzenia, nie wystarcza.

Urządzenie takie rozrzucające uzdolnione siły inżynierskie po całym kraju i dające tem samem pomoc techniczną powiatom, a zabezpieczające nadzór i kierownictwo centralne przez biuro w Wydziale krajowym, najlepiej odpowiada stosunkom naszego kraju i zapewnia jednostajny i równomierny rozwój dróg naszych, na których budowę i poprawę Sejm i Rady powiatowe tak znaczne fundusze rok rocznie łożą.

Ruch budowlany na drogach powiatowych i gminnych, który dotychczas ciągle się powiększał i wzrastał, nie prędko jeszcze zdaniem komisji drogowej ustać może. Wprawdzie w ostatnich latach zbudowano znaczną ilość dróg nowych ale daleko jeszcze do zaspokojenia choćby tylko najnaglejszych potrzeb. Według badań Wydziału krajowego opartych na szczegółowych wykazach i sprawozdaniach Wydziałów powiatowych potrzeba wybudować jeszcze 6 do 7 tysięcy kilometrów dróg gminnych, które uważane są za najważniejsze.

Przy użyciu tych środków, jakie obecnie kraj i powiaty na budowę dróg przeznaczają, można przyjąć, że rocznie wybuduje się 200 do 250 kilometrów. Chcąc zatem wybudować najgłówniejszych 6 do 7000 kilometrów, potrzeba czasu 25 do 30 lat. Rzeczą atoli jest prawie pewną, że po wybudowaniu owych 6000 kilometrów pokaże się potrzeba innych dróg może drugie tyle lub więcej, których budowa również ze wszech miar pożądana a może i konieczną będzie. Nie bowiem budowy nowych dróg tak bardzo nie propaguje, jak dobrze zbudowana droga. Fundusze na budowę dróg znajdują się w tem, że przez zbudowanie drogi podnosi się wartość ziemi a zniżają koszty transportu, w skutek czego wyłożone fundusze odrazu się amortyzują.

Komisja drogowa przyjmuje etat projektowany z małemi zmianami, które wynikły przeważnie z dążenia do jak największej oszczędności i ograniczenia się do najściślejszej potrzeby. Komisja wykreśliła jedną posadę inżyniera z płacą 1500 zł. i jedną posadę asystenta z płacą 700 zł. sądząc, że zajmowanie się sprawami kolei lokalnych i statystyki drogowej, do czego ci funkcyonaryusze byli przeznaczeni, na razie nie jest nieodzowne i że Wydział krajowy w razie zachodzącej potrzeby pomnożenia etatu zażądać może. Mniejszość komisji drogowej proponuje, aby posad tych nie skreślać.

Następnie komisja zmieniała dwie posady inżynierów I. klasy (lit. d. etatu) z płacą po 1500 zł. na dwie posady inżynierów II. klasy (lit. e. etatu) z płacą po 1200 zł. — posadę zaś asystenta III klasy z płacą 700 zł. zmieniła na posadę asystenta z płacą 800 zł. — Płacę dyrektora komisja zrównała z płacą rady Wydziału krajowego t. j. zniżyła ją o 200 zł.

Ryczałt na objazdy konduktorów zniżyła komisja z proponowanych przez Wydział krajowy 8640 zł. na 7776 zł., co wypada po $4\frac{1}{2}$ za kilometr odbytej drogi.

Płace i tytuły urzędowe technicznych funkcyonaryuszy drogowych komisja zrównała z płacami i tytułami funkcyonaryuszy melioracyjnych, których etat komisja gospodarstwa krajowego równocześnie uchwalała.

Co do płac droźników komisja zatrzymuje ich dotychczasową płacę w kwocie rocznych 150 zł., ale zastrzega dla Wydziału krajowego możność zniżenia lub podwyższenia płac pojedynczych droźników, w granicach całej kwoty uchwalanej na płace droźników. Czyni to zaś komisja dlatego, że w niektórych okolicach kraju z łatwością można dostać dobrych droźników za nieco niższą zapłatę, podczas gdy w pobliżu wielkich miast i w niektórych innych miejscowościach płaca normalna jest za niską.

Wydział krajowy proponował nadto, aby Wysoki Sejm zezwolił na to, iżby wysłużonym droźnikom Wydział krajowy przyznawał zaopatrzenie według tych prawideł, jakie obowiązują w tej mierze co do droźników dróg rządowych. Komisja drogowa przekonała się atoli, że po jakimś czasie koszt takiego zaopatrzenia mógłby wynieść kilka tysięcy zł. rocznie. Wobec tego komisja z żalem musiała tej myśli zaniechać zaznaczając, iż w wypadkach szczególnie na uwzględnienie zasługujących wolno będzie Wydziałowi krajowemu osobnego kredytu na ten cel zażądać.

Warunki, których od kandydatów na posady wymagać należy, przyjmuje komisya według wniosków Wydziału krajowego, nadmieniając tylko, że od kandydatów na dróżników i konduktorów wymagać należy znajomości języka miejscowej ludności, polskiej lub ruskiej.]

Projektowany etat obejmować będzie (prócz dróżników) 79 osób.

Koszta wyniosą według propozycyi komisji około 100.600 zł., podczas gdy według wniosków Wydziału krajowego wynosiłyby 104.825 zł. Komisya zniżyła zatem wydatek o 4200 zł. Gdy zaś dotychczasowy wydatek na techniczny personal drogowy wynosił 92.551 zł., przeto projektowany przez komisję wydatek jest wyższym od dotychczasowego o 8.000 zł. przeszło.

Komisya drogowa wnosi, aby etat ten wszedł w życie z dniem 1. stycznia 1893, ponieważ już jest zapóźno, aby go jeszcze w tym roku przeprowadzić. Dlatego też komisya na rok bieżący nie proponuje żadnego kredytu na ten cel.

Wydział krajowy proponował założenie szkoły dla konduktorów i żądał kredytu 700 zł. na wprowadzenie w życie tej szkoły. Zdaniem Wydziału krajowego szkoła taka, w której nauka odbywałaby się przez cztery miesiące w zimie na wzór szkoły dla dozorców melioracyjnych, byłaby nader pożądaną szczególnie dla Wydziałów powiatowych, które dotkliwie doznają braku uzdolnionych kandydatów na konduktorów dróg powiatowych i gminnych.

Większość komisji drogowej wyrażała wątpliwość co do pożyteczności takiej szkoły i dla tego postanowiła nie doradzać wprowadzenia jej w życie, przez co odpadła potrzeba żądania kredytu na ten cel.

W sprawozdaniu swem o etacie służby technicznej drogowej Wydział krajowy pomieścił także żądanie, aby Wysoki Sejm zezwolił na utworzenie prowizorycznego technicznego organu pomocniczego dla budownictwa i zażądał na ten cel kredytu w kwocie 5.000 zł.

Z motywów wyłuszczonej obszernie w sprawozdaniu Wydziału krajowego nie mogła jednak komisya drogowa nabrać przekonania, iż utworzenie takiego technicznego organu dla budownictwa już obecnie jest koniecznym potrzebem. Dla tego też a zwłaszcza ze względu na trudne położenie skarbu krajowego komisya drogowa nie przedkładał Wysokiemu Sejmowi do uchwały wniosku o utworzenie technicznego organu dla budownictwa.

Na podstawie powyższego sprawozdania komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony $\frac{1}{2}$ etat osób i płac technicznej służby drogowej.

Lwów 24. marca 1892.

Przewodniczący:
J. Meciński w. r.

Sprawozdawca:
Gustaw Romer.

Et a t

osób i płac technicznej służby drogowej Wydziału krajowego.

Uchwała I.

§. 1. Przy Wydziale krajowym ustanawia się oddział techniczny dla komunikacyj zostających w zarządzie Wydziału krajowego, lub też pod naczelnym jego nadzorem.

§. 2. Etat osób i płac rocznych tego oddziału ustanawia się jak następuje:

a)	Dyrektor z płacą stałą	2.800 zł.
	dodatkiem aktywalnym	480 „
	i trzema dodatkami pięcioletnimi po	400 „
b)	Zastępca dyrektora z płacą stałą	2.000 „
	dodatkiem osobistym	400 „
	dodatkiem aktywalnym	360 „
	i trzema pięciolecieiami po	200 „
c)	Czterech inżynierów starszych z płacą stałą po	2.000 „
	dodatkiem aktywalnym po	360 „
	i trzema dodatkami pięcioletnimi po	200 „
d)	Dziwięciu inżynierów I. klasy z płacą stałą po	1.500 „
	dodatkiem aktywalnym I. stopnia po 300 zł., względnie II. stopnia po 250 zł. lub też III. stopnia po 200 zł. i trzema pięciolecieiami po 150 zł.	
e)	Siedmiu inżynierów II. klasy z płacą stałą po	1.200 „
	dodatkiem aktywalnym I. stopnia po 240 zł., względnie II. stopnia po 200 zł. lub też III. stopnia po 160 zł. i trzema pięciolecieiami po 100 zł.	
f)	Dwóch inżynierów-adjunktów technicznych I. klasy z płacą stałą po	1.000 „
	z dodatkiem aktywalnym I. stopnia po 180 zł., względnie II. stopnia po 150 zł. lub też III. stopnia po 120 zł. i trzema dodatkami pięcioletnimi po 60 zł.	
g)	Trzech asystentów technicznych z płacą stałą po	800 „
	z dodatkiem aktywalnym I. stopnia po 180 zł., względnie	

II. stopnia po 150 zł. lub też III. stopnia po 120 zł. i trzema dodatkami pięcioletnimi po 50 zł.

- | | |
|--|---------|
| <i>b)</i> Trzech elewów technicznych I. klasy z adjutum po | 700 zł. |
| Trzech elewów technicznych II. klasy z adjutum po | 600 „ |
| Trzech elewów technicznych III. klasy z adjutum po | 500 „ |

i) Odpowiednia ilość rysowników w granicach uchwalonego przez Sejm rzezałtu oraz dyetaryusz dla czynności manipulacyjnych.

k) Sześciu konduktorów dróg krajowych I. klasy z płacą stałą po 800 zł., dodatkiem aktywalnym po 100 zł. i trzema pięcioleciami po 50 zł.
Szesnastu konduktorów dróg krajowych II. klasy z płacą stałą po 650 zł., dodatkiem aktywalnym po 75 zł. i trzema pięcioleciami po 50 zł.
wreszcie

Szesnastu konduktorów dróg krajowych III. klasy z płacą stałą po 500 zł., dodatkiem aktywalnym po 75 zł. i trzema pięcioleciami po 50 zł.

l) Odpowiednia uchwałąm sejmowym z 30. sierpnia 1877 i 19. października 1878 ilość drożników dróg krajowych z płacą po 150 zł.

Wolno wszakże Wydziałowi krajowemu powyższą płacę przy przyjmowaniu nowych drożników w miarę okoliczności zniżyć lub w wyjątkowych wypadkach odpowiednio zwiększyć w granicach każdorocznego kredytu przyzwołonego w budżecie krajowym na płace drożników.

Poszczególnione wyżej pod literami *d*, *e*, *f* i *g* trzy klasy dodatków aktywalnych przyznawane będą urzędnikom technicznym: z siedzibą urzędowania we Lwowie i Krakowie podług stopnia I-szego tychże dodatków, w Jarosławiu, Przemyślu, Tarnopolu i Tarnowie podług stopnia II-go, we wszystkich zaś innych miejscowościach podług stopnia III-go tychże dodatków.

§. 3. Inżynierowie przeznaczeni przez Wydział krajowy do technicznego kierownictwa okręgu drogowego, otrzymają prócz poborów oznaczonych w §. 2. jeszcze rzezałty roczne:

a) Rzezałt na obowiązkowe objazdy dróg krajowych w okręgu.

Wysokość tego rzezałtu oznaczy Wydział krajowy dla każdego okręgu obecnej ilości dróg krajowych z osobna w granicach kredytu rocznego 6.000 zł. w. a.

b) rzezałt na pomieszczenie biura okręgowego, mianowicie we Lwowie i Krakowie po 120 zł., w innych zaś miejscowościach po 60 zł. w. a.

c) rzezałt na potrzeby kancelaryjne po 48 zł. w. a.

§. 4. Konduktorowie dróg krajowych otrzymają prócz poborów oznaczonych w §. 2. jeszcze następujące rzezałty roczne:

a) Rzezałt na obowiązkowe zwiedzanie przydzielonej im drogi krajowej a to w granicach kredytu dla obecnej ilości dróg krajowych w kwocie 7.776 zł.

b) Rzezałt na potrzeby kancelaryjne po 16 zł. w. a.

§. 5. Wymienieni w §. 2. Dyrektor i jego zastępca, inżynierowie starsi, inżynierowie I. i II. klasy i inżynierowie adjunkei, asystenci i konduktorowie, są stałymi urzędnikami kraju z wszystkimi przysługującymi im prawami z ustanowy służby krajowej.

Posada elewa technicznego nie nadaje prawa do emerytury; spędzone wszakże na tej posadzie lata nieprzerwanej służby policzone zostaną przy wymiarze emerytury w tym wypadku, jeżeli elewowi nadaną zostanie posada stałego urzędnika krajowego.

§. 6. Od kandydatów na posady poszczególnione w §. 2. lit. a) do g), dalej lit. i) niniejszych postanowień, wymagane będą prócz ogólnych warunków zawartych w ustawowie służby krajowej, jeszcze następujące szczególne:

a) Na posadę elewa, dowód ukończenia wydziału inżynieryi e. k. szkoły politechnicznej, złożenia z dobrym postępem pierwszego egzaminu państwowego i wszystkich egzaminów rocznych.

b) Na posadę asystenta prócz powyższych dowodów, także dowód złożenia z dobrym postępem drugiego egzaminu państwowego z inżynieryi i odpowiedniej praktyki, lub też dowód zupełnego ukończenia równorzędnej wyższej szkoły fachowej w państwie austriackiem lub zagranicą, w tych ostatnich wypadkach zarazem dowód dokładnej znajomości języków krajowych.

c) Na wyższe posady wreszcie prócz dowodów wyżej poszczególnionych jeszcze dowód dłuższej i skutecznej praktyki fachowej.

d) Na posadę konduktora dowód ukończenia z dobrym postępem przynajmniej czwartej klasy e. k. szkół średnich lub innej równorzędnej szkoły fachowej i poddanie się egzaminowi kwalifikacyjnemu przed komisją, którą ustanowić ma Wydział krajowy.

Przedłożenie dowodu złożenia z dobrym postępem egzaminów z mierzniactwa, budowy dróg i mostów, tudzież budownictwa lądowego w jednej z publicznych szkół fachowych, uwalnia kandydata na posadę konduktora od składania egzaminu kwalifikacyjnego w Wydziale krajowym.

e) Na posadę droźnika dowód zdrowia, potwierdzony przez rządowego lekarza powiatowego, świadectwo nienagannego prowadzenia się, wystawione przez Zwierzchność gminy przynależnej lub gminy, w której kandydat stale zamieszkuje, potwierdzone przez odnośny urząd parafialny, ile możności dowód znajomości czytania, pisania i rachowania, wreszcie odbycie z dobrym skutkiem jednorocznej praktyki na drodze krajowej.

§. 7. Postanowienia §§. 4, 5 i 6, uchwały Sejmu krajowego z 3. stycznia 1874, odnoszące się do dodatku pięcioletniego, aktywalnego i osobistego mają być zastosowane i do urzędników i elewów technicznych poszczególnionych w §. 2. niniejszej uchwały.

§. 8. Urzędnicy techniczni składają przysięgę w sposób podany §. 13. ustanowy służby krajowej i podług roty przysięgi zamieszczonej w powołanej ustawowie pod lit. A).

Droźnicy dróg krajowych składają przysięgę podług dołączonej % roty.

Do odebrania przysięgi od konduktora dróg krajowych może Wydział krajowy delegować Prezesa lub zastępcę tej Rady powiatowej, której Wydział sprawuje administracyę odnośnej drogi krajowej, w razie sprawowania zaś takiej administracyi przez dwa lub więcej Wydziałów powiatowych, tego Prezesa lub zastępcy, w którego powiecie konduktor ma stałą siedzibę urzędowania.

Droźnicy dróg krajowych składają przysięgę na ręce Prezesa Rady powiatowej lub jego zastępcę, tego powiatu, który administruje odnośną częścią drogi krajowej.

Złożenie przysięgi przez konduktora lub droźnika na ręce Prezesa Rady powiatowej lub jego zastępcy stwierdzi odbierający przysięgę na dekrete nominacyjnym przy wyciśnięciu pieczęci urzędowej Wydziału powiatowego.

Elewi techniczni składają w miejsce przysięgi przyrzeczenie, podług roty zamieszczonej w ustawowie służby krajowej pod lit. B).

§. 9. Uchwalony przez Sejm krajowy dnia 21. stycznia 1889 statut emerytalny dla urzędników i sług krajowych, ma także zastosowanie do wymienionych w §. 2 niniejszych postanowień funkcyjaryuszów z ograniczeniami zawartymi tak w §. 5. niniejszych postanowień, jak i z następującem uzupełnieniem :

- a) Wdowa po dyrektorze technicznego oddziału drogowego otrzyma pensję wdowią o rocznych 800 zł. w. a. (§. 18. punkt 1. statutu).
- b) Wdowa po zastępcy dyrektora i wdowy po inżynierach starszych mają prawo do pensji wdowiej o rocznych 700 zł. w. a. (§. 18. punkt 2. statutu). Wdowom zaś po innych inżynierach i konduktorach dróg krajowych przysługuje prawo do pensji wdowiej w wysokości oznaczonej §. 18. punkt 3. statutu emerytalnego.

§. 10. Dyety i koszta podróży przyznawane będą urzędnikom i elewom technicznym w sposób i pod warunkami objętymi w uchwalonych przez Sejm krajowy dnia 15. października 1881 przepisach a mianowicie :

Wysokość dziennej płacy czyli dyet wyznacza się dla urzędników z płacą stałą

- a) Od 1500 zł. i wyżej po 5 zł. w. a. dziennie ;
- b) od 1000 zł. do 1500 zł. po 4 zł. w. a. dziennie ;
- c) do 1000 zł. po 3 zł. w. a. dziennie ;

Do tej ostatniej klasy należą także elewi techniczni.

- d) Konduktorowie dróg krajowych i dyetaryusze techniczni, bez względu na wysokość pborów, pobierać będą po 2 zł. dziennie.

§. 11. Zawarte w §. 51. ustawy służby krajowej postanowienie, podług którego w razie przewinienia urzędnika właściwe śledztwo dyscyplinarne przeprowadza delegowana przez Marszałka krajowego komisya, złożona z dwóch Członków Wydziału krajowego i sekretarza, co do technicznej służby drogowej stosuje się tylko do dyrektora, tegoż zastępcy i czterech inżynierów starszych. Śledztwo zaś dyscyplinarne wytoczone innym funkcyjaryuszom technicznej służby drogowej przeprowadza urzędnik wyznaczony lub też osobna komisya delegowana przez Wydział krajowy a szef Departamentu dla komunikacyi przedstawiać będzie wynik Radzie Wydziału krajowego dla wydania wyroku.

U c h w a ł a II.

1. Upoważnia się Wydział krajowy do nadania posad nowego etatu także kandydatom z pomiędzy obecnej stałej i prowizorycznej służby technicznej dróg krajowych z pominięciem kwalifikacyi wymaganej §. 6. powyższej uchwały, jeśli dotychczasowe ich urzędowanie daje zupełną rękojmię, że i nadal kutecznie i z korzyścią dla furduszu krajowego pełnić będą swe obowiązki.

2. Zamianowanym w nowym etacie kandydatom z pomiędzy obecnej prowizorycznej służby wliczone będą te lata nieprzerwanej służby, które spędzili na posadzie, pełniąc obowiązki inżynierów okręgowych, inżynierów budowy dróg lub mostów krajowych, wreszcie konduktorów dróg krajowych (§. 11. punkt 3 statutu emerytalnego).

Do powyższych funkcyonaryuszów, do zostających obecnie w służbie pomocników, rysowników i dyetaryuszów technicznych stosują się również postanowienia §. 11. punkt 5. statutu emerytalnego co do wyjątkowego policzenia lat służby przy wymiarze emerytury.

3. Jeżeli płaca z pięcioleciami na posadzie nowego etatu mniejszą będzie od płacy z uzyskanymi pięcioleciami na dotychczasowej posadzie, a różnica ztąd powstała nie zostanie przed spensyonowaniem wyrównaną następnem przyznaniem pięciolecia lub posunięciem na posadę o wyższej płacy, wówczas przy wymiarze emerytury wziętą będzie za podstawę pobierana wyższa suma płacy z pięcioleciami dotychczasowej posady.

4. Ci z pomiędzy dotychczasowej prowizorycznej służby dróg krajowych, którzy nie zostaną mianowani stałymi urzędnikami w nowym etacie, pozostają przy swych prawach nabytych uchwałami Sejmu krajowego z 23. października 1881, 10. października 1883, i 12. października 1888, o ile uchwały te dotyczą ściśle ich osób, wdów po nich i sierót.

Odnosi się to również do stałej zapomogi dotychczasowych konduktorów.

5. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby wydał, względnie uzupełnił instrukcyę dla całej służby techniczno-drogowej Wydziału krajowego a to ze względu na obowiązkową kontrolę budowy i utrzymania wszelkich komunikacyj zostających bądź w zarządzie Wydziału krajowego, bądź też pod naczelnym jego nadzorem.

U c h w a ł a III.

Uchwały I., II., wejdą w życie z dniem 1. stycznia 1893.

Alegat do projektu.

Rota przysięgi dla droźnika dróg krajowych.

Przysięgniesz Pan Bogu Wszechmogącemu, że Najjaśniejszemu Monarsze, Najmiłosciwшему Panu naszemu Franciszkowi Józefowi I., Cesarzowi Austryackiemu, Królowi Węgier, i Czech, Galicyi i Lodomeryi i t. d. i wszystkim od Niego pochodzącym w rządzie następcom, wiernym i posłusznym będziesz, a gdy stale (prowizorycznie) mianowany zostałeś droźnikiem dróg krajowych, wedle konstytucyjnych ustaw Monarchii, a w szczególności naszego kraju koronnego ściśle się zachowywać, przełożonym swoim należne uszanowanie i uległość okazywać, otrzymane od nich rozkazy z wszelką troskliwością i pilnością wykonywać, książkę służbową zawsze w porządku utrzymywać będziesz. że do żadnego kroku obowiązkom twoim przeciwnego, ani darowizną, obietnicą, łaską lub niełaską, ani też przyjaźnią lub nieprzyjaźnią uwiesić się nie dasz, do dozoru sobie przydzieloną drogę krajową lub most krajowy z największą starannością utrzymywać, wszelkie podróźnym zagrażające niebezpieczeństwo starannie uchylać, przepisy drogowo-policyjne ściśle przestrzegać i w tym celu nietylko dniem, ale jeźliby tego było potrzeba i nocą na usługach będziesz, nareszcie, że w żadną zmwę z przedsiębiorcami robót lub dostawy materyału na drogi krajowe wchodzić nie będziesz i w ogólności tak się sprawować, jak na człowieka ucziwego i wiernego sługę kraju przystoi.

Naostatek przysięgniesz, że z żadnem tajnem towarzystwem lub bractwem ani w kraju ani za granicą w związkach nie zostajesz, ani też w podobne związki pod żadnym pozorem nie wejdiesz.

Tak jak mi tu przeczytano, wszystko dobrze i dokładnie zrozumiałem i według tego powinienem i chcę wiernie, poczeiwie i pilnie się zachowywać.

Tak mi Boże dopomóż!

