

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie uzupełnienia i zmian w etacie krajowego biura kolejowego.

Niejednokrotnie już uznał Wysoki Sejm potrzebę pomnożenia etatowych sił krajowego biura kolejowego, i tak powziął na posiedzeniu z dnia 19. lutego 1898 następującą uchwałę:

„Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby organizację krajowego biura kolejowego uzupełnił w taki sposób, iżby ono mogło załatwiać nie tylko przeprowadzenie uchwalonych już linii, lecz także badania dalszych projektów oraz ewidencję spraw taryfowych, będących w związku z interesami krajowymi i zdał sprawę z wykonania tego polecenia na następnej sesji, o ile to się da osiągnąć bez obciążenia funduszu krajowego, a przedstawił wnioski na wypadek, gdyby obciążenie budżetu okazało się potrzebne“.

Stosownie do tego polecenia uzupełnił Wydział krajowy w ciągu roku 1898 organizację biura kolejowego przede wszystkim bez obciążenia funduszu krajowego, przyjmując na ciężar budujących się kolei czasowy personal. W etacie stałego personalu utworzono nową posadę w dziale administracyjnym w randze sekretarza Wydziału krajowego.

Następnie uchwalili Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 16. marca 1899 r. *„potrzebę powiększenia etatowych sił krajowego biura kolejowego, a szczególnie w kierunku uzyskania siły dla oddziału taryfowego i polecił Wydziałowi krajowemu, aby przedłożył odpowiednie wnioski w jak najkrótszym czasie“.*

Nadto przewidziano w budżecie krajowym już za rok 1900, wydatek na pobory służbowe dla konsumenta dla spraw taryfowych i komercyjnych tytułem płacy 3.600 koron, dodatku aktywalnego 720 koron i dodatku osobistego 400 koron.

I. Gdy wedle punktu 28. sprawozdania Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 11. listopada 1899 do 31. października 1900 r. pozyskano już odpowiednią siłę na tę posadę, przeto wnosi Wydział krajowy utworzenie w etacie krajowego biura kolejowego posady „konsumenta dla spraw taryfowych i komercyjnych“ z poborami wyżej wyszczególnionymi.

II. Obecnie są w eksploatacji już wszystkie linie kolejowe, objęte pierwszym okresem krajowej akcji kolejowej, a ruch na nich prowadzi c. k. Zarząd kolei państwowych. Po myśli dotyczących umów, przysługuje Zarządom pojedynczych Towarzystw kolejowych, względnie Wydziałowi krajowemu sprawdzanie rachunków eksploatacyjnych, sporządzanych przez c. k. Dyrekcyje kolei państwowych. Sprawdzanie to podjęte być może jedynie w biurach tych Dyrekcyi na podstawie dokumentów i rachunków tamże złożonych. Czynność tę spełnia dotychczas przyjęty przez Wydział krajowy na rachunek poszczególnych Towarzystw kolejowych czasowy urzędnik ze skutkiem pomyślnym. Kontrola ta rachunków, powinna być z wielką ścisłością przeprowadzana, jeżeli ma odpowiadać celowi, przeto w obec długości 295·2 *klm.*, będących w ruchu sześciu kolei eksploatowanych przez 3 Dyrekcyje kolei państwowych, mające swe siedziby w 3 oddalonych od siebie miejscowościach (Lwów, Kraków, Stanisławów), zachodzi nieodzowna potrzeba przyjęcia drugiej siły, dla zadośćuczynienia zadaniu w tym względzie na krajowym biurze kolejowym ciężacemu. Podnieść nadto musimy, że na wniosek Wydziału krajowego c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, pismem z dnia 9. października 1900 L. 46075/20, przyznało Wydziałowi krajowemu prawo wglądania przez swe organa w tok czynności i wykonania służby na liniach kolei lokalnych, jakoteż w sposób prowadzenia na nich ruchu. Przez uzyskanie tych koncesyi, spodziewa się Wydział krajowy mieć większy wpływ na eksploatację i uzyskać w ten

sposób nie tylko oszczędności w prowadzeniu ruchu, ale i wejść w kontakt z miejscowymi interesentami co do stosunków komercyjnych okolic przeciętych kolejami lokalnymi przez kraj popartemi, w celu uzyskania większej ich rentowności.

Pod tym względem ostatnim sprawować będzie swe obowiązki konsulent dla spraw taryfowych i komercyjnych; dla kontroli technicznej zaś wskazanem jest, by urzędnik mający być przyjętym dla spraw eksploatacyjnych miał studia techniczne i odpowiednią praktykę kwalifikującą go do powierzyć mu się mającej czynności. W tym celu wnosi Wydział krajowy kreować nową etatową posadę w randze starszego inżyniera z poborami poniżej wyszczególnionymi.

III. Powołanemi powyżej uchwałami polecił Wysoki Sejm uzupełnienie w etacie biura kolejowego sił technicznych w taki sposób, aby mogło przedsiębrać badanie dalszych projektów budowy kolei lokalnych przez kraj poprzec się mających.

Polecenie to powtórzył Wysoki Sejm następującą uchwałą, powziętą dnia 4. maja 1900 r.:

„Wzywa się Wydział krajowy, aby w razie potrzeby przedstawił projekt pomnożenia sił technicznych biura kolejowego, a w szczególności, aby się zastanowił nad stabilizowaniem jednego osobnego oddziału kierownictwa budowy“.

Wedle punktu 13. sprawozdania Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w sprawach kolejowych za czas od 11. listopada 1899 do 31. października 1900 roku wykonanie powyższej uchwały co do utworzenia osobnego oddziału kierownictwa budowy, będzie wzięte pod rozwagę bezpośrednio przed przystąpieniem kraju do nowego programu akcyi kolejowej, a zatem w niedalekiej już przyszłości, gdyż wyniki finansowe eksploatacyi linii pierwszego okresu, a wszczególności kolei lokalnych Borki wielkie-Grzymałów, Trzebinia-Skawce i Chabówka-Zakopane, dziś już zapewniają zwolnienie znacznej części rocznej dotacyi kraju, na rzecz funduszu kolejowego przyzwolonej. Wydział krajowy zamierza przystąpić do tej nowej akcyi z krajowem biurem kolejowem odpowiednio pod względem ilości i jakości urzędników etatowych zorganizowanem, wnosi przeto utworzenie dwóch nowych posad inżynierów II. klasy z poborami niżej wyszczególnionemi, a to w celu umożliwienia podjęcia badań pod względem technicznym nowych projektów i należytego ich wykonania. Nadto przez utworzenie tych 2 posad umożliwiał się awans młodszych sił technicznych biura kolejowego.

IV. Zarazem wnosi Wydział krajowy utworzenie w etacie biura kolejowego posady adjunkta conceptowego przy równoczesnem zniesieniu posady conceptysty, albowiem gdy urzędnicy głównego etatu Wydziału krajowego równej rangi z urzędnikiem biura kolejowego, piastującym posadę conceptysty w ciągu roku 1900 r. awansowani już zostali na wyższe posady, przeto w celu uzyskania równych stosunków awansowych z etatem Wydziału krajowego wskazanem jest polepszyć w tym kierunku etat biura kolejowego.

Reasumując powyższe wywody, wnosi Wydział krajowy utworzenie następujących posad:

1. starszego inżyniera z płacą	4.800 K
dodatkiem aktywalnym	840 „
2. konsumenta dla spraw taryfowych i komercyjnych z płacą	3.600 „
dodatkiem aktywalnym	720 „
„ osobistym	400 „
3. dwóch inżynierów II. klasy z płacą	5.600 „
dodatkiem aktywalnym	1.200 „
4. adjunkta conceptowego z płacą	2.800 „
dodatkiem aktywalnym	600 „
razem	20.560 K

za zniesieniem równoczesnem posad:

1. concypisty z płacą	2.200 K
dodatkiem aktywalnym	480 „

Gdy nadto w budżecie za rok 1900 przewidziany był już wydatek na pobory konsumenta

dla spraw taryfowych i komercyjnych	4.720 „	7.400 K
---	---------	---------

przeto przedstawione niniejszem uzupełnienie etatu biura kolejowego pociągnie za sobą zwiększenie wydatków w budżecie krajowym w stosunku do budżetu za rok 1900 o kwotę

13.160 K

W przedłożonym Wysokiemu Sejmowi projekcie budżetu krajowego na rok 1901, znalazły już powyższe wnioski cyfrowy wyraz w rubryce X. poz. 196 z tą tylko różnicą, że Wydział krajowy, zamierzając pierwotnie proponować utworzenie nowej posady inżyniera I. klasy, preliminował w poz. 196 *d*, płacę dla drugiego inżyniera I. klasy; gdy zaś obecnie zamiast posady inżyniera I. klasy proponuje Wydział krajowy utworzenie nowej posady inżyniera starszego, przeto w razie przyjęcia wniosków Wydziału krajowego w rubryce X poz. 196 *c*. wstawioną zostanie płaca i dodatek aktywalny dla starszego inżyniera drugiego w kwocie 5.640 K, natomiast w poz. 196 *d* pozostanie płaca tylko jednego inżyniera I. klasy t. j. 4.320 K zamiast preliminowanych 8.640 koron.

W końcu przedstawiamy etat biura kolejowego z uwzględnieniem uzupełnień niniejszem sprawozdaniem proponowanych:

- 1 dyrektor krajowego biura kolejowego
- 1 zastępca dyrektora
- 2 starszych inżynierów
- 1 inżynier I. klasy
- 2 inżynierów II. klasy
- 2 inżynierów-adjunktów
- 1 referent administracyjny
- 1 sekretarz
- 1 konsultent dla spraw taryfowych i komercyjnych
- 1 adjunkt conceptowy
- 1 adjunkt administracyjny
- 1 oficjał rachunkowy
- 1 asystent rachunkowy
- 1 inspicjent rysownik
- 1 asystent manipulacyjny
- 1 woźny.

Wydział krajowy przeto wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Z dniem 1. stycznia 1901 r. ustanawia się w etacie krajowego biura kolejowego ponad dotychczasowy stan tegoż biura:

a) posadę starszego inżyniera z płacą roczną	4.800 K
dodatkiem aktywalnym	840 "
i trzema dodatkami pięcioletnimi po	400 "
b) posadę konsultenta dla spraw taryfowych i komercyjnych z roczną płacą	3.600 "
dodatkiem aktywalnym	720 "
i trzema dodatkami pięcioletnimi po	400 "
c) 2 posady inżynierów II. klasy z roczną płacą po	2.800 "
dodatkiem aktywalnym	600 "
i trzema dodatkami pięcioletnimi po	200 "
d) posadę adjunkta conceptowego z roczną płacą	2.800 "
dodatkiem aktywalnym	600 "
i trzema dodatkami pięcioletnimi po	200 "

za równoczesnem zniesieniem posady koncepcy, ustanowionej w stałym etacie krajowego biura kolejowego uchwałą sejmową z dnia 13. lutego 1897.

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

Marszałek krajowy:
St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:
Antoni Jaxa Chamiec,
Członek Wydziału krajowego.

