

(Przedruk poprawny.)

Aleg. 52

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie stałej organizacyi krajowego Biura
kolejowego.

Wysoki Sejmie!

W załatwieniu sprawozdania Komisji kolejowej o czynnościach Wydziału krajowego w zakresie spraw kolejowych za rok 1895, powziął Wysoki Sejm na posiedzeniu dnia 8. lutego 1896 następującą uchwałę:

„Wzywa się Wydział krajowy, ażeby na najbliższej sesyi sejmowej przedłożył plan stałej organizacyi krajowego biura kolejowego“.

Czyniąc zadość powyższej uchwale, Wydział krajowy przystąpił do prowizorycznej na razie organizacyi tego biura i poczynił zarazem kroki przygotowawcze, mające na celu unormowanie stosunku służbowego pewnej liczby funkcyonaryuszy.

Od 1. sierpnia 1896. sprawy kolei lokalnych załatwiają się oddzielnie od innych spraw departamentu IV., w „krajowym biurze kolejowym“, pozostającym pod zwierzchnictwem szefa dep. IV. i stałym kierownictwem fachowego dyrektora, którego posada została systemizowana uchwałą Wys. Sejmu z dnia 30. stycznia 1895.

Krajowe biuro kolejowe dzieli się wewnątrznie na: I. biuro dyrekcyi, II. oddział techniczny, III. oddział administracyjny, rozporządzając w ten sposób potrzebnymi siłami technicznymi, conceptowemi i administracyjnymi (rachunkowemi i manipulacyjnymi).

Biuro Dyrekcyi opracowuje sprawy znaczenia ogólnego, bywa używane do pertraktacyj z c. k. Ministerstwem kolejowym i innymi władzami państwowemi, tudzież z interesantami miejscowymi, przedsiębiorcami i konsorcjami lub towarzystwami kolei lokalnych, wyrabia sprawozdania do Wys. Sejmu i kraj. Rady kolejowej i t. p.

Oddział techniczny zajmuje się sprawami technicznymi; sprawdza, względnie także sporządza projekty i kosztorysy budowy oraz eksploatacyi kolei lokalnych, kontroluje wykonywanie tras i robót budowlanych, przeprowadza przysądzenie budowy, rozdanie dostaw i kontrolę dostaw nawierzchni, szyn i tym podobnych materiałów, bierze udział w komisjach kolejowych, sporządza normalia, wzory i typy konstrukcyjne, ułatwia i pomaga konsorcjom w ich czynnościach technicznych.

Oddział administracyjny łączy w sobie sprawy administracyjne, komercyalne i finansowe i pod tym względem sprawuje także agendy towarzystw popieraných przez kraj kolei lokalnych, czuwa nad dopełnieniem warunków objętych statutami towarzystw oraz kontraktami gwarancyjnymi i spółkami, prowadzi agendę wykupna gruntów, buchalteryę poszczególnych linii kolejowych i krajowego biura kolejowego, oblicza prawdopodobne dochody projektowanych kolei, utrzymuje ewidencję taryf i t. d.

Również od 1. sierpnia 1896 ustanowiliśmy prowizoryczny etat urzędników krajowego biura kolejowego, obejmujący oprócz systemizowanej już posady Dyrektora następujące posady: jednego starszego inżyniera, jako referenta spraw ogólnych, jednego referenta spraw administracyjnych, jednego starszego inżyniera do czynności technicznych, jednego inżyniera I. klasy, jednego koncepcję, 2 inżynierów-asystentów, jednego oficyna administracyjnego, jednego inspicjenta-rysownika, jednego asystenta manipulacyjnego, jednego asystenta rachunkowego i jednego woźnego.

Personal ten wszakże odpowiedzieć może tylko normalnym zasadom biura kolejowego a niewystarczyłyby na spełnienie tych zadań nadzwyczajnych o charakterze przechodowym, które biuro to spełnia w zastępstwie tworzących się wciąż przedsiębiorstw kolejowych. Dlatego też Wydział krajowy widział się w konieczności, nie poprzestając na funkcyjaryuszach objętych tym prowizorycznym etatem biura kolejowego, posiłkując się funkcyjaryuszami tymczasowo przyjętymi, których płace i pobory mają być zwrócone funduszowi krajowemu przez zarządy budujących się kolei lokalnych w myśl kontraktów gwarancyjnych lub spółkowych, bez obciążania funduszu krajowego.

Takich tymczasowych funkcyjaryuszy zatrudnia obecnie biuro kolejowe jedenastu, a mianowicie: 2 do spraw koncepcyjnych, 3 do spraw technicznych, 1 do czynności geometrycznych i wykupna gruntów, 1 do buchalteryi, 3 do prac rysunkowych, 1 do czynności kancelaryjnych, tak, że ogólna liczba urzędników i funkcyjaryuszy zajętych w biurze kolejowem wynosi obecnie 22 osób.

Tegoroczne sprawozdanie nasze w przedmocie spraw kolejowych do L. W. 72767/96 daje dostateczne wyobrażenie o pracach już dokonanych, pracach będących w toku i pracach czekających nadal biuro kolejowe. Ograniczamy się przeto na przypomnieniu, że ciąży na niem obowiązek bezpośredniej ingerencyi we wszelkich sprawach, czynnościach, projektach i pertraktacyach tak technicznych, jak finansowych i administracyjnych, koncesyjnych i eksploatacyjnych, odnoszących się do kolei lokalnych przez kraj popieranych, Obowiązek ten wypływa nietylko z mocy §§. 6, i 12, ustawy kraj. z d. 17. lipca 1893, Dz. u. kr. Nr. 42. ale w szczególności nadto z postanowienia ustępu 5-go §. 6. kontraktów gwarancyjnych i spółkowych.

Gdy się zważy, że skutkiem tego krajowe biuro kolejowe spełnia w rzeczywistości całe agendy towarzystw akcyjnych już utworzonych i tworzących się w dalszym ciągu dla poszczególnych kolei lokalnych, że dalej jest przez to samo jednym z głównych czynników działających w rokowaniach koncesyjnych i eksploatacyjnych, jakie się toczą przy udziale stron interesowanych, pisemnie i ustnie, z Ministerstwem kolei żelaznych, że więc tak tym czynnościom jak i rozlicznym urzędowym komisjom tudzież nadzorowi robót trasowniczych, projektów, dostaw i budowy, poświęcać musi częste, długotrwałe, nawet peryodyczne wyjazdy poszczególnych urzędników, że w końcu niektóre projekty kolei lokalnych samo bezpośrednio sporządza (różne warianty, projekt kolei normalnotorowej Chabówka - Nowy targ, przedłożony Ministerstwu na wiosnę b. r. — i t. d.), a oprócz tego spełnia agendy politycznych i innych komisji kolejowych tudzież krajowej Rady kolejowej, — przyjdzie się do wniosku, że nie tylko stały ale i zatrudniony obecnie tymczasowy personal biura kolejowego jest ściśle nieodzownym dla obecnego stanu spraw kolejowych i że przy silnym rozwoju takowych mogłaby jeszcze w ciągu 1897 roku zajść nieodzowna potrzeba dalszego pomnożenia tymczasowego personalu, przeważnie na usługi poszczególnych towarzystw kolejowych przeznaczonego.

Ten personal tymczasowy utrzymanym jest zgodnie z charakterem jego wybitnie przechodowym za wynagrodzeniem dziennem lub miesięcznem, zważywszy jednak, że przy niezwykłym ruchu budowlanym i rozwoju interesów kolejowych w kraju, napotyka się na istotne trudności w pozyskaniu odpowiednich kandydatów na posady nader skromnie płatne, a zwłaszcza niesystemizowane w krajowem biurze kolejowem, sądzymy, że się okaże potrzebnem niektórych funkcyjaryuszy przyjmować w skład personalu tymczasowego na warunkach zapewniających im przynajmniej jakiś termin przy wypowiedzeniu obowiązków i stosowną

odprawę pieniężną, jak to się praktykuje naprzykład przy przyjmowaniu i czasowem zatrudnieniu urzędników przy budowie Towarzystwa kolei państwowych austr. weg.

Na pokrycie kosztów utrzymania personelu tymczasowego preliminował Wydział krajowy na 1897 kwotę 6.700 zł. w wydatkach i taką też kwotę w dochodach to jest w tych wzrotach, które się będą należeć od poszczególnych towarzystw kolejowych za prace biura kolejowego w ich zastępstwie podejmowane. Kwota ta jest wszakże przybliżoną i nie może być dla braku doświadczeń w tej mierze, ściśle określona dziś jeszcze. Jest rzeczą możliwą a nawet prawdopodobną, że będzie przy różnym rozwoju uchwalonych już przez Wysoki Sejm kolei lokalnych, przekroczoną ale bez obciążenia budżetu krajowego, gdyż zwiększonemu wydatkowi towarzyszyć będzie zwiększony dochód.

Konta poszczególnych kolei lokalnych obciążone są za rok 1896 następującymi sumami, wypłaconymi z funduszu krajowego za różne prace i czynności biura kolejowego, które z kapitału zakładowego tych kolei funduszowi krajowemu zwrócone zostaną:

Trzebinia - Skawce	1.918 zł. 48 ct.
Chabówka - Zakopane	1.881 " 56 "
Łupków - Cisna	2.041 " 73 "
Borki - Grzymałów	4.101 " 73 "
Delatyn - Kołomyja - Stefanówka	1.674 " 83 "
Nowo projektowane linie	525 " 55 "
Jaworzno-Chrzanów-Piła	923 " 53 "
Konto Pfeifera	100 " — "
Razem	13.167 zł. 41 ct.

Z tej sumy biorąc tylko wydatki, które w ciągu r. 1897 na pewno funduszowi krajowemu zwrócone zostaną, jakoto wydatki poniesione dla linii Trzebinia - Skawce, Łupków - Cisna, Borki - Grzymałów i Delatyn - Kołomyja - Stefanówka, otrzymamy w r. 1897 dochód 9.736 zł. 77 ct., zatem o 1.736 zł. 77 ct. wyższy od dochodu wstawionego w preliminarz budżetu kraj. biura kolejowego.

Gdy zaś kwota wstawiona w ten preliminarz na utrzymanie prowizorycznego personelu wynosi 6.740 zł., przeto ewentualne przekroczenie tego wydatku znajdzie łatwo pokrycie w wyżej wykazanej nadwyżce dochodów 1.736 zł. 77 ct.

Nadto, zwroty należące się funduszowi krajowemu od poszczególnych kolei lokalnych po koniec roku 1895, które dotychczas jeszcze nie mogły być uskutecznione, wynoszą według ksiąg rachunkowych biura kolejowego 3.367 zł. 19 ct.

Na podstawie powyższego sprawozdania Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Dla krajowego biura kolejowego. istniejącego przy Wydziale krajowym ustanawia się stały etat następujący:

- a) Dyrektor z płacą stałą 2.800 zł.
z dodatkiem aktywalnym 480 zł.
z dodatkiem osobitym 600 zł.
- b) Dwóch starszych inżynierów z płacą stałą po 2.000 zł.,
z dodatkiem aktywalnym po 360zł.;
- c) Referent administracyjny z płacą stałą 2.000 zł.,
z dodatkiem aktywalnym 360 zł.;
- d) Inżynier I. klasy z płacą stałą 1.500zł.,
z dodatkiem aktywalnym 300 zł.;
- e) Koncepista z płacą stałą 900 zł.,
z dodatkiem aktywalnym 240 zł.;

- f) Oficjał administracyjny z płacą stałą 900 zł.,
z dodatkiem aktywalnym 180 zł.;
- g) Dwóch inżynierów - asystentów z płacą stałą po 800 zł.,
z dodatkiem aktywalnym po 200 zł.;
- h) Inspicyent - rysownik z płacą stałą 800 zł.,
z dodatkiem aktywalnym 100 zł.;
- i) Asystent rachunkowy z płacą stałą 700 zł.,
z dodatkiem aktywalnym 100 zł.;
- k) Asystent manipulacyjny z płacą stałą 700 zł.,
z dodatkiem aktywalnym 100 zł.;
- l) Woźny z płacą stałą 500 zł.,
z dodatkiem aktywalnym 50 zł.

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

Lwów dnia 24. Grudnia 1896.

Marszałek krajowy:
Stanisław Badeni w. r.

Sprawozdawca:
Antoni Jaxa Chamiec, w. r.
Członek Wydziału krajowego.