

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany etatu krajowej służby techniczno-drogowej.

Wysoki Sejmie!

Dwa są powody, dla których Wydział krajowy widzi się zniewolonym przedłożyć Wysokiemu Sejmowi wniosek, mający na celu niezbędnie potrzebną zmianę połączoną z nieznacznym uzupełnieniem dzisiejszego etatu krajowej służby techniczno-drogowej.

Pierwszym z tych powodów jest, że nowa ustawa drogowa nie tylko zmierza do szybszej i sprężystszej administracji, tudzież do ściślejszego wykonywania kontroli nad gospodarstwem drogowym w całym kraju, ale nadto, że zwiększając środki pieniężne na cele drogowe, przyczyni się do rażącego rozwoju ruchu budowlanego na drogach autonomicznych, już i tak coraz bardziej wzrastającego, który znowu wymaga rozleglejszego nadzoru technicznego i bezpośredniej, coraz więcej przez powiaty żądanej pomocy technicznej ze strony Wydziału krajowego.

Drugim powodem naszego wniosku jest dotkliwie dający się odczuwać w kraju brak inżynierów i odpowiednio wykształconych konduktorów, dla których należy bezwarunkowo polepszyć widoki awansu, jeżeli nie mają być zniechęceni do wstępywania i pozostawiania w służbie krajowej.

Co się tyczy pierwszego powodu, to z poruczonego Wydziałowi krajowemu naczelnego nadzoru i naczelnej kontroli nad gospodarstwem drogowym w całym kraju, wypływa dla Wydziału krajowego nie tylko obowiązek wydawania potrzebnych instrukcyj, ale także czuwania nad wykonaniem przepisów i stosowania odpowiednich ku temu środków. Tak n. p. w razie zaniebdywania drogi powiatowej lub gminnej I. klasy, albo nieodpowiedniego używania funduszków drogowych, ma Wydział krajowy ustanowić, za zgodą politycznej władzy krajowej, własny organ w celu zastępywania Wydziału powiatowego, jak to już miało miejsce w niektórych wypadkach. Również może Wydział krajowy w razie potrzeby objąć w zarząd własny, budowę i utrzymanie drogi powiatowej lub gminnej I. klasy, jak to szczególnie pod pewnymi warunkami może być wskazanem dla niektórych dróg prowadzących do uzdrowisk krajowych, dla dróg wiodących wzdłuż granic dwóch lub więcej powiatów, albo dla dróg znajdujących się w trudnych technicznych warunkach. Dzisiaj znajdują się już w zarządzie Wydziału krajowego drogi zbudowane i budujące się w Zakopanem, tudzież drogi Chodorów-Rohatyn, Hubicze-Schodnica i Majdan-Rozwadów.

Spełnianie wyżej wskazanych zadań wymaga bezpośredniej ingerencji organów Wydziału krajowego, a zatem nie tylko załatwiania spraw wnoszonych przez Wydziały powia-

towe, gminy itd., ale zwiedzania dróg i robót na miejscu, wglądania na miejscu w gospodarstwo techniczne i funduszowe, zarządzania względnie wykonywania tego, co dla uchylenia złego okaże się potrzebnem.

W tym celu czynności nadzoru rozłożyć trzeba według stosownego podziału terytorjalnego, tak, aby pewne grupy powiatów, obejmując zarazem istniejące okręgi dróg krajowych, lub sąsiadując z nimi, stanowiły poszczególne okręgi krajowej inspekcji techniczno-administracyjnej.

Nadzór każdego takiego okręgu powierzyć można tylko doświadczonemu, starszemu inżynierowi oddziału techniczno-drogowego, któryby miejscowe stosunki dokładnie poznał, — stale nad nimi miał pieczę, obejmując wszystkie w swoim okręgu położone drogi krajowe, zbudowane i budujące się drogi powiatowe i gminne, tudzież publiczne dojazdy kolejowe.

Zważywszy, że dróg krajowych jest obecnie 1829 km., innych dróg w zarządzie Wydziału krajowego pozostających 94 km., dalej, że do końca roku 1894 zbudowanych dróg powiatowych i gminnych było 4838 kilom., zbudowanych dojazdów kolejowych 76 kilom., w końcu, że według programu na sześćdziesiąt lat 1895—1900 ma się budować średnio corocznie około 500 km. dróg powiatowych i gminnych, poczem pozostanie jeszcze około 20.000 km. ważniejszych dróg do zbudowania, — zważywszy powyższe rozmiary nadzoru, przyjdzie się do przekonania, że już obecnie, żadną miarą nie można ustanowić mniej niż 6 okręgów inspekcyjnych.

W powyższych warunkach przypadłoby obecnie na jeden okręg inspekcyjny w przecięciu:

12 do 13 powiatów,

321 km. dróg krajowych i w zarządzie kraju pozostających,

1000 km. zbudowanych dróg powiatowych i gminnych,

70 do 90 km. budujących się corocznie dróg powiatowych i gminnych, a nadto dojazdy kolejowe.

Stanowiłoby to najwyższą sumę obowiązków, jaką nałożyć można na jednego starszego inżyniera przy bezustannym udziale jego współpracownika, stale mającego mu pomagać i zastępować go na przemianę w biurze w podrózach.

Rozumie się, że nadzór dróg powiatowych i gminnych nie będzie mógł być w podobny sposób wykonywany, jak nadzór dróg krajowych, bo inaczej wymagałby bardzo znacznego pomnożenia sił oddziału tech. drogowego. Kierując się względami jak najdalej sięgającej oszczędności, proponujemy przeto Wysokiemu Sejmowi, przynajmniej na najbliższe potrzeby, ustanowienie tylko dwóch nowych posad starszych inżynierów, gdyż obecnie jest ich czterech, oprócz posady zastępcy dyrektora, który prowadzi referaty oddzielne, wykazane w poprzednich naszych sprawozdaniach.

Oprócz 6 starszych inżynierów i ich 6 stałych współpracowników dla nadzoru i kontroli gospodarstwa drogowego w ogóle, potrzeba w biurze oddziału tech. drogowego przynajmniej jednego pomocnika do czynności kierownictwa tegoż oddziału, jakoteż siedmiu inżynierów i dwóch konduktorów, którymi rozporządzaćby można w celu udzielania pomocy technicznej powiatom dla budowy dróg subwencyonowanych, a więc w celu trasowania tych dróg, opracowywania projektów i kosztorysów w biurze i prowadzenia budowy na miejscu.

Nadto zamierzamy zatrudniać w biurze oddziału techniczno-drogowego jak dotychczas: 4 elewów technicznych czyli praktykantów inżynierskich, jednego urzędnika manipulacyjnego i odpowiednią liczbę rysowników.

W służbie drogowej na prowincyi pozostawiamy niezmienną liczbę 12 inżynierów okręgowych i ich 2 pomocników.

W miejsce 38 oddziałów konduktorskich dróg krajowych, proponujemy obecnie 39 takich oddziałów, t. j. o jeden więcej, a to z powodu, że niektóre z dzisiejszych oddziałów, jak n. p. krakowski i jarosławski, są zanadto rozległe i w trudnych znajdujące się warunkach.

Oprócz tego potrzeba dla dróg zostających w zarządzie Wydziału krajowego, jak dla drogi w Zakopanem, drogi Hubicze - Schodnica i drogi Majdan-Rozwadów utworzyć trzy nowe oddziały konduktorskie, a więc 3 nowe posady konduktorów.

Dodając do tego dwóch konduktorów w biurze oddziału techniczno-drogowego przy Wydziale krajowym, przeznaczonych nietylko do pomocy biurowej w zimie przy projektowaniu dróg subwencyonowanych i do prowadzenia budowy w lecie, ale także, w razie potrzeby, do czasowej pomocy na okręgach, lub zastępstwa chorych konduktorów w służbie okręgowej, jak tego potrzeba uznaną została niejednokrotnie, nawet w komisji drogowej Wysokiego Sejmu, — otrzymamy łączną liczbę 44 nieodzownie potrzebnych posad konduktorów, tj. o 6 więcej, niż jest obecnie.

W myśl powyższego, ogólna najmniejsza liczba osób, niezbędnych do poszczególnych czynności, tak się przedstawia :

- 1 dyrektor,
- 1 zastępca dyrektora,
- 6 starszych inżynierów dla nadzoru gospodarstwa drogowego w całym kraju,
- 6 stałych współpracowników starszych inżynierów,
- 1 pomocnik dyrektora i zastępcy dyrektora przy załatwianiu spraw bieżących,
- 7 inżynierów dla projektowania i budowy dróg subwencyonowanych,
- 4 inżynierów-praktykantów,
- 1 urzędnik manipulacyjny,
- 2 rysowników,
- 12 inżynierów okręgowych,
- 2 pomocników okręgowych,
- 44 konduktorów.

Razem 87 osób, tj. o 6 więcej, niż dzisiejszy etat obejmuje.

Odnośnie do drugiego powodu naszego wniosku, t. j. do koniecznej potrzeby otwarcia kandydatom na posady, jakoteż dzisiejszym urzędnikom technicznym, odpowiedniejszych widoków awansu tak w kategorii inżynierów, jak w kategorii konduktorów, zmiana etatu polegać musi o ile możliwości na ustanowieniu korzystniejszego stosunku liczbowego posad wyższych do niższych. Dwoma głównymi potrzebami są tu: zniesienie w dzisiejszym etacie klasy tak zwanych asystentów technicznych i ustanowienie nowej klasy starszych konduktorów.

Klasa asystentów technicznych, odpowiadająca XI. klasie rangi urzędników państwowych, nie istnieje w państwowej służbie technicznej. Równie w państwowej i krajowej służbie conceptowej nie ma XI. klasy rangi. Świeżo ukończeni, młodzi technicy, mając w obecnych stosunkach wszelką łatwość otrzymania bezpośrednio nominacji na inżynierów-adjunktów w X. klasy rangi przy Namiestnictwie, nie zgłaszają się z tego powodu do służby w Wydziale krajowym, gdzie przejśćby musieli po kolei stopnie elewa i asystenta zanim mogliby być mianowani inżynierami-adjunktami.

Podobnie zachęcić trzeba wykształconych należycie kandydatów na posady konduktorskie przez utworzenie w etacie klasy „starszych konduktorów“. Inaczej bowiem, konduktorowie fachowo uzdolnieni, pozbawieni widoków odpowiedniego awansu przy 40-letniej wymaganej służbie, opuszczaliby służbę krajową, znajdując korzystniejsze dla siebie pole przy budowach kolei żelaznych, przy przedsiębiorstwach lub innych zarządach drogowych. Z powyższych powodów rozdzielić także należy proponowaną liczbę 44 konduktorów, równomiernie na cztery klasy, t. j. ustanowić posady 11 starszych konduktorów, jedenastu konduktorów I. klasy, jedenastu II. klasy i jedenastu III. klasy, nie zmieniając dotychczasowych plac i pborów konduktorów w klasach I., II. i III.

Projektowany etat służby techniczno-drogowej przedstawia się w porównaniu do dzisiejszego etatu w sposób następujący :

Charakter służbowy	Według stanu dotychczasowego	Według obecnego projektu Wydziału krajowego	Projekt obejmuje posad więcej lub mniej o:
Dyrektor	1	1	—
Zastępca dyrektora	1	1	—
Starsi inżynierowie	4	6	+2
Inżynierowie I. klasy	9	8	—1
Inżynierowie II. klasy	7	10	+3
Inżynierowie-adjunkci	6	10	+4
Asystenci techniczni	6	—	—6
Elewi techn. (praktykanci)	4	4	—
Etat. pisarz manipulac.	1	1	—
Rysownicy	4	2	—2
Razem	43	43	—
Konduktorowie	38	44	+6
Ogółem	81	87	+6

Z powyższego zestawienia okazuje się, że etat personalu inżynierskiego wraz z praktykantami, urzędnikiem manipulacyjnym i rysownikami pozostałby pod względem łącznej liczby niezmiennym, obejmując jak dotychczas 43 osób. Właściwe pomnożenie etatu krajowej służby techniczno-drogowej polegałoby więc na utworzeniu 6 nowych posad konduktorów.

Pochodzi to stąd, że nie spuszczać z oka największej oszczędności, ograniczamy się do najściślejszej aktualnej potrzeby i proponujemy tylko takie zmiany i takie uzupełnienie etatu, jakie uważamy obecnie za bezwarunkowo konieczne i nie dające się żadną miarą odroczyć. Dopiero jeżeli zajdzie nowa potrzeba dodatkowego uzupełnienia etatu w miarę dalszych skutków ustawy drogowej, odniesiemy się do Wysokiego Sejmu z odpowiednimi wnioskami.

Prehminarz na rok 1898 ułożony został już z uwzględnieniem wniosków, które poniżej przedkładamy.

Na podstawie powyższego wyводу Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Dotychczasowy etat osób i płac technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, uchwalony przez Sejm dnia 1. kwietnia 1892 i dnia 31. stycznia 1895 zmienia się w następujący sposób:

§. 2. etatu w brzmieniu uchwalonem dnia 1. kwietnia 1892, a uzupełnionem uchwałą z dnia 31. stycznia 1895 znosi się i ma odąd opiewać jak następuje:

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

- a) Dyrektor z płacą stałą 2800 zł.
dodatkiem aktywalnym 480 „
i trzema dodatkami pięcioletnimi po 400 „
- b) Zastępca dyrektora z płacą stałą 2000 „
dodatkiem osobistym 400 „
dodatkiem aktywalnym 360 „
i trzema dodatkami pięcioletnimi po 200 „
- c) Sześciu inżynierów starszych z płacą stałą po 2000 „
dodatkiem aktywalnym 360 „
i trzema dodatkami pięcioletnimi po 200 „
- d) Ośmiu inżynierów I. klasy z płacą stałą po 1500 „
dodatkiem aktywalnym I. stopnia 300 zł., względnie II. stopnia po 250 zł., lub też III. stopnia po 200 zł. i 3 pięcioletnicami po 150 zł.
- e) Dziesięciu inżynierów II. z płacą stałą po 1200 „
z dodatkiem aktywalnym I. stopnia po 240 zł., względnie II. stopnia po 200 zł., lub też III. stopnia po 160 zł. i 3 pięcioletnicami po 100 zł.

- f) Dziesięciu inżynierów-adjunktów z płacą stałą po 1000 zł.
z dodatkiem aktywalnym I. stopnia po 180 zł., względnie II. stopnia
po 150 zł., lub też III. stopnia po 120 zł. i trzema dodatkami pięcio-
letnimi po 60 zł.
- g) Czterech praktykantów z adjutami po 800 „
- h) Jedenastu starszych konduktorów dróg krajowych z płacą stałą po 900 „
dodatkiem aktywalnym po 150 zł. i trzema dodatkami pięcioletnimi
po 50 zł.
- i) Jedenastu konduktorów I. klasy z płacą stałą po 800 „
dodatkiem aktywalnym po 100 zł. i trzema dodatkami pięcioletnimi
po 50 zł.
- k) Jedenastu konduktorów II. klasy z płacą stałą po 650 „
dodatkiem aktywalnym po 75 zł. i trzema dodatkami pięcioletnimi
po 50 zł.
- l) Jedenastu konduktorów III. klasy z płacą stałą po 500 „
dodatkiem aktywalnym po 75 zł. i trzema dodatkami pięcioletnimi
po 50 zł.
- m) Jeden etatowy pisarz manipulacyjny z płacą stałą 600 „
i trzema dodatkami pięcioletnimi po 50 zł.
- n) Odpowiednia uchwałąm sejmowym z 30. sierpnia 1877 i 19. paźdz.
1878 ilość dróżników dróg krajowych z płacą po 150 zł. Wolno wszakże
Wydziałowi krajowemu powyższą płacę przy przyjmowaniu no-
wych dróżników w miarę okoliczności zniżyć lub w wyjątkowych wy-
padkach odpowiednio zwiększyć w granicach każdorocznego kredytu
przyzwołonego w budżecie krajowym na płace dróżników.

Poszczególnione wyżej pod literami *d*, *e*, *f*, trzy stopnie dodatków aktywalnych przy-
znawane będą urzędnikom technicznym z siedzibą urzędowania we Lwowie i Krakowie
podług stopnia pierwszego tychże dodatków, w Jarosławiu, Przemyślu, Tarnopolu, Tarno-
wie i Stanisławowie podług stopnia drugiego, we wszystkich zaś innych miejscowościach
podług stopnia trzeciego tychże dodatków.

II. Postanowienia uchwalonego przez Sejm dnia 1. kwietnia 1892 etatu osób i płac
technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, o ile odnoszą się one do elewów tech-
nicznych, mają mieć w przyszłości zastosowanie do ustanowionych obecnym etatem pra-
ktykantów technicznej służby drogowej Wydziału krajowego.

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

We L w o w i e dnia 9. października 1897 r.

Marszałek krajowy:
S. Badeni w. r.

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

