

Sprawozdanie

Komisji drogowej w przedmiocie zaprowadzenia praktycznej szkoły konduktorów drogowych przy Wydziale krajowym.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 28. grudnia 1897, odesłane zostały wnioski Wydziału krajowego w przedmiocie zaprowadzenia praktycznej szkoły konduktorów drogowych przy Wydziale krajowym, do komisji drogowej, która ma zaszczyt przedłożyć następujące sprawozdanie.

Wydział krajowy w programie projektowanej szkoły, przyjmuje tę zasadę, że :

1) obok dostatecznego wykształcenia technicznego i służbowego, powinni konduktorowie posiadać taki stopień wykształcenia wogóle, ażeby poruczone sobie obowiązki i czynności, tudzież ich znaczenie dla gospodarstwa drogowego, objąć zdołali właściwym poglądem i sprawować mogli należycie, nietylko pod nadzorem inżynierów, ale nawet w miarę zdolności i nabytej praktyki — samodzielnie;

2) naukę teoretyczną ograniczyć należy do niezbędnego minimum, a nacisk należy położyć na naukę praktyczną, przy budowie i robotach technicznych w polu.

Odpowiednio do tej zasady i zamierzonego celu, sądzi Wydział krajowy, że zupełny okres nauki nie może trwać krócej niż 3 lata. Składając się z 3 po sobie następujących klas jednorocznych, okres ten otwierany będzie pierwszą klasą kolejno co trzeci rok, ażeby uniknąć w ten sposób znacznych wydatków na utrzymanie szkoły. Każda klasa obejmować będzie naukę w szkole trwającą 5 miesięcy, z reguły od 15. listopada do 15. kwietnia i obowiązkową 7-miesięczną praktykę przy wyznaczonych przez kierownictwo szkoły robotach drogowych prowadzonych przez fachowych inżynierów.

Od kandydatów zgłaszających się do I-szej klasy, wymagany będzie dowód ukończenia, z dobrym postępem 4-ej klasy szkoły realnej lub gimnazjalnej, a względnie równorzędnej im klasy szkół innych jak n. p. rolniczych, handlowych i t. p. lub szkoły wydziałowej. Nadto wymagać by należało wieku, najmniej 17. a najwyżej 30 lat życia i złożenia egzaminu wstępnego, z tego przedewszystkiem powodu, że liczba uczniów musi być ograniczoną, a więc o ile możności wyborową, nauka bezpłatną i umożliwiającą przez ustanowienie stosownych stypendyów.

Przed rozpoczęciem każdego trzechletniego okresu nauki, Wydział krajowy ogłaszałby konkurs na stypendya dla uczniów, które byłyby wyznaczone z funduszków krajowych i z funduszu interesowanych Wydziałów powiatowych.

Z pobieraniem stypendyów czy to krajowych czy to powiatowych byłoby połączone bezpłatne otrzymywanie potrzebnych uczniom przyborów naukowych, zaś przy praktyce letniej, wynagrodzenie z funduszków budowy w klasie I. i II. 1 zł., w klasie III. 1 zł. 50 ct. dziennie. — Oprócz stypendystów mogliby być przyjmowani w miarę miejsc wolnych także kandydaci pragnący się kształcić własnym kosztem. Stypendyści musieliby się zobowiązać, po ukończeniu szkoły, odsłużyć przynajmniej 10 lat w krajowej, powiatowej lub gminnej służbie drogowej.

Przy końcu każdorocznej nauki uczniowie zdawać będą egzamin. Wynik wykształcenia praktycznego nabytego w ciągu siedmiomiesięcznej praktyki, zapisany będzie również w księdze kwalifikacyjnej.

Po ukończeniu trzeciej klasy i odbyciu trzeciej praktyki zdawać będą uczniowie egzamin ogólny czyli kwalifikacyjny. Przy egzaminie tym uwzględniony ma być głównie — a dla tych, którzy wszystkie egzamina roczne z dobrym postępem złożyli — jedynie stopień uzdolnienia praktycznego.

Co się tyczy zarządu, szkoła konduktów pozostawać będzie pod nadzorem Wydziału krajowego, a bezpośrednią opieką szefa departamentu komunikacji. Kierownik wyznaczony będzie z grona inżynierów, nauki z wyjątkiem kilku przedmiotów, udzielać będą o ile możliwości, inżynierowie oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego.

Wydział krajowy zaznacza dalej, że w stosunkach obecnych, okazuje się niezbędnem wyznaczenie z funduszków krajowych przynajmniej 15 stypendyów na utrzymanie uczniów w czasie nauki zimowej, a to w stosunku po 25 zł. miesięcznie czyli 125 zł. rocznie.

Przewidywany koszt zaprowadzenia i utrzymania szkoły dla 30 uczniów przedstawia Wydział krajowy jak następuje:

- | | |
|--|-----------|
| 1) Jednorazowy wydatek zaprowadzenia szkoły | 1.000 zł. |
| 2) Coroczne koszty utrzymania szkoły wraz z 15 stypendyami | 5.000 zł. |

Komisja drogowa przede wszystkim podnieść musi, że brak konduktorów drogowych, brak szkoły, z której wychodziliby teoretycznie i praktycznie wykształceni konduktorowie, od dawna odczuwać się dawał.

Wysoki Sejm uznał też potrzebę takiej szkoły, jak świadczy uchwała W. Sejmu z 1 kwietnia 1892 r. polecająca Wydziałowi krajowemu przedłożenie programu tak co do rozkładu nauk jakoteż kosztów takiej szkoły.

Reprezentacje powiatowe — z wyjątkiem kilku — w odpowiedzi na reskrypt Wydziału krajowego z 14 czerwca 1892, również uznały potrzebę projektowanej szkoły, a nawet znaczna część tychże, oświadczyła gotowość wysłania na kurs, na swój koszt kandydatów.

Komisja drogowa sądzi, że potrzeba ta obecnie znacznie się wzmożła i że z chwilą wejścia w życie nowej ustawy drogowej, zaprowadzenie szkoły konduktorów stało się koniecznością. Postanowienia bowiem obowiązującej ustawy drogowej, zwiększające środki pieniężne, Reprezentacji powiatowych na budowę i konserwację dróg przeznaczonych, dalej objęcie w zarząd bezpośredni Wydziałów powiatowych, dróg gminnych I. klasy i inne postanowienia, wpłyną na rozwój i ulepszenie komunikacji, zwiększą jednak znaczenie czynności Wydziałów i wytworzą konieczność pomnożenia personelu techniczno-drogowego przy Wydziałach powiatowych. Brak zatem do obowiązków swych odpowiednio wykształconych konduktorów, tamowałby spodziewany rozwój komunikacji, a to tem więcej przy znanym braku inżynierów drogowych. Komisja drogowa mniema, że zasady programu i plan nauki projektowanej szkoły, odpowiadają wytkniętemu celowi, a położenie nacisku na naukę praktyczną i uwzględnianie przy egzaminach głównie stopnia uzdolnienia praktycznego, za wskazane uważa.

Założenie szkoły przy Wydziale krajowym pod opieką szefa departamentu drogowego, a kierunkiem inżyniera i udzielanie nauki przez inżynierów Wydziału krajowego — o ile to będzie możebnem, bez uszczerbku dla spraw poruczonych oddziałowi techniczno-drogowemu — komisja za odpowiednie uważa, daje to bowiem gwarancję, że kształcenie i wychowanie uczniów przeprowadzone będzie praktycznie i z świadomością wytkniętego celu.

Założenie szkoły przy Wydziale krajowym wpłynie także na zmniejszenie kosztów.

Udzielanie stypendyów uważa komisya za konieczne — umożliwia to bowiem dostateczną ilość wyborowych uczniów a zarazem postawienia warunku odsłużenia przynajmniej 10-letniego w służbie krajowej, powiatowej lub gminnej.

Otwarcie roku szkolnego proponujemy z dniem 15. listopada 1898.

Na podstawie powyższych wywodów komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1) Upoważnia się Wydział krajowy do zaprowadzenia i otwarcia praktycznej szkoły konduktorów drogowych, na podstawie przedłożonego programu.

2) Na założenie szkoły wstawia się do budżetu krajowego na rok 1898 tytułem jednorazowego wydatku kwotę 1.000 zł.

3) Na utrzymanie szkoły oraz na stypendya wstawia się do budżetu krajowego na rok 1898 kwotę 1.500 zł., począwszy zaś od 1899 rocznie kwotę 5.000 zł.

We Lwowie dnia 11. stycznia 1898.

Przewodniczący:
J. Męciński.

Sprawozdawca:
Urbański.

