

**Alert 390**

## Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie powiększenia etatu Oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego.

### Wysoki Sejmie!

Na podstawie sprawozdania komisji drogowej z dnia 7. lutego 1898 l. s. 1.614 o przedłożeniu Wydziału krajowego z dnia 9. października 1897 l. 42.189 w przedmiocie zmiany etatu krajowej służby techniczno-drogowej, tudzież na podstawie sprawozdania komisji budżetowej z dnia 1. lutego 1898 l. s. 1.550 o przedłożeniu Wydziału krajowego z dnia 22. października 1897 l. 80.221 w przedmiocie regulacji płac urzędników Wydziału krajowego, Wysoki Sejm na posiedzeniach z dnia 10. i 15. lutego 1898 uchwalił obecnie obowiązujący etat osób i płac rocznych oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego. Ten etat obejmuje 41 posad inżynierskich, a mianowicie:

- 1 dyrektora,
- 1 wicedyrektora,
- 5 starszych inżynierów,
- 9 inżynierów I. klasy,
- 9 inżynierów II. klasy,
- 12 inżynierów - adjunktów,
- 4 praktykantów technicznych.

Komisya drogowa we wspomnianem wyżej sprawozdaniu jej dała wyraz przekonaniu, że uchwalony w r. 1898 etat może z czasem okazać się niedostatecznym. Od r. 1898 zakres czynności oddziału techniczno-drogowego wzrósł znacznie, tak że przewidywana przez komisję drogową potrzeba powiększenia etatu stała się obecnie niezbędną i spowodowała Wydział krajowy do przedłożenia Wysokiemu Sejmowi niniejszego sprawozdania.

Ruch około budowy dróg powiatowych i gminnych, subwencyonowanych z funduszu krajowego, wzrósł znacznie od czasu wejścia w życie nowej ustawy drogowej; świadczą o tem fundusze, wydawane na budowę tych dróg.

Gdy w r. 1897 dotację subwencyjną prelimitowano w budżecie krajowym w kwocie . . . . .	760.000 K. — g.
a pożyczkowy fundusz drogowy wynosił kwotę. . . . .	613.803 „ 84 „
to w r. 1905 kwota krajowej dotacji subwencyjnej na ten cel wynosiła . . . . .	1,000.000 K. — g.
stan zaś czynny pożyczkowego funduszu drogowego wykazano w zamknięciu rachunkowym za rok 1904 w kwocie . . . . .	917.303 K. 69 g.
a po doliczeniu dotacji za r. 1905 w kwocie . . . . .	<u>40.000 K. — g.</u>
przedstawia się obecnie ten fundusz w sumie . . . . .	957.303 K. 69 g.

Zwiększyły się również środki miejscowe, łożone na budowę dróg subwencyonowanych, a mianowicie :

Według zamknięć rachunkowych wydano w r. 1897 :

z powiatowych funduszy dróg gminnych kwotę . . . . .	2,890.971 K. — g.
z funduszy dróg powiatowych kwotę . . . . .	1,211.991 „ — „

w r. 1903 zaś wzrosły wydatki :

z powiatowych funduszy dróg gminnych na kwotę . . . . .	5,206.014 K. — g.
z funduszy dróg powiatowych zaś na kwotę . . . . .	2,323.464 „ — „

Przeważna część tych funduszy miejscowych obracana bywa na budowę ważniejszych dróg, a na ten cel służą także przyznawane subwencje państwowe, znaczna część preścacyi gmin i obszarów dworskich, tudzież datki stron interesowanych.

Wskutek wzrostu ruchu budowlanego, zwiększyły się czynności oddziału techniczno-drogowego tak z powodu kontroli, jaką ten oddział wykonuje w myśl obowiązujących przepisów, jakoteż z powodu pomocy fachowej, jakiej Wydział krajowy użycza powiatom przez delegowanie w miarę możliwości inżynierów do wypracowania projektów i prowadzenia budowy dróg subwencyonowanych, czemu jednak nie zawsze dla braku sił można zadość uczynić.

W r. 1904 odmówiono pomocy technicznej trzynastu powiatom.

Czynności oddziału techniczno-drogowego wzrastają również stale wskutek wykonywania w myśl §. 35. ustawy drogowej naczelnego nadzoru nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy, tudzież kontroli i nadzoru nad gospodarką drogową powiatów i 30 gmin miejskich, wymienionych w ustawie gminnej z dnia 13. marca 1889 (Nr. 24. dz. u. kr.), a zwłaszcza gmin miejskich, pobierających myto kopytkowe.

Wymagają również zwiększonych czynności oddziału techniczno-drogowego konserwacya i rekonstrukcyja dróg krajowych, a zwłaszcza stopniowa wymiana drewnianych mostów i przepustów na stałe, tudzież budowa i utrzymanie publicznych dojazdów kolejowych, których ilość z każdym rokiem się powiększa.

## Wysoki Sejm przeznaczył:

na nowe budowy i rekonstrukcye dróg krajowych . . . . .	w r. 1897 kwotę 120.000 K., w r. 1905 zaś 270.000 K.
na utrzymanie dróg krajowych " " 1897 " 812.076 " " " 1905 " 860.000 "	
na dojazdy kolejowe . . . . .	" " 1897 " 60.000 " " " 1905 " 80.000 "

W preliminarzu budżetu krajowego na rok 1906 Wydział krajowy zamieścił:

na nowe budowy i rekonstrukcye dróg krajowych . . . . .	430.000 K.
na utrzymanie dróg krajowych . . . . .	900.000 "

Prócz czynności wchodzących ściśle w zakres jego obowiązków przeprowadza oddział techniczno-drogowy w braku specjalnych organów fachowych regulacye miast i zdrojowisk tak w razie pożaru, jak i na żądanie reprezentacji gminnych. W latach ostatnich przeprowadzono regulacyę m. Skąły, Lubaczowa, Oleszye, Radomyśla, Sokala, Doliny, Kut, Złoczowa, Dynowa, Buczacza, Monasterzysk, Brzeska i Sokołowa, tudzież uzdrowiska w Zakopanem i zdrojowiska w Truskawcu. Obecnie jest w toku wypracowanie planu regulacyjnego m. Żywea przy współdziałaniu krajowego inżyniera drogowego.

Reprezentacye powiatowe domagają się nadto współdziałania organów technicznych Wydziału krajowego przy opracowaniu planu regulacyjnego spalonych wsi. Dla braku sił technicznych Wydział krajowy uczynił zadość jedynie żądaniu Wydziału powiatowego w Mościskach i wypracował przez wydelowanego inżyniera oddziału techniczno-drogowego projekt regulacyi spalonej wsi Czerniawy.

Obok wymienionych czynności są jeszcze inne zadania, które wchodzą w zakres oddziału techniczno-drogowego, a których on dla szczupłości sił należycie spełniać nie może.

Pierwsze tu miejsce zajmuje statystyka drogowa, która wymaga nader ścisłych i starannych studyów. Statystyka ta, obok innych zadań ogólniejszego znaczenia dla gospodarstwa krajowego, ma w szczególności śledzić i wskazywać, gdzie przez dobór stosownych materiałów, zmianę sposobu wykonania robót lub zastosowanie innych środków racjonalnych dałyby się osiągnąć jak najdalej idące oszczędności w kosztach budowy i utrzymania dróg krajowych i innych dróg autonomicznych. Do zadań oddziału techniczno-drogowego należy wypracowanie dalszych typów budowli drogowych, które przy coraz zwiększającym się ruchu bndowlanym są niezbędnie potrzebne. Prace w tym kierunku, choć bardzo potrzebne, musiały być przerwane i nie mogą być dalej prowadzone dla braku sił.

Te wszystkie wyżej wymienione okoliczności wykazują potrzebę znacznego pomnożenia sił oddziału techniczno-drogowego. Wydział krajowy jednak, kierując się względami oszczędności, ogranicza się do najniezbędniejszej potrzeby i proponuje na razie powiększenie etatu oddziału techniczno-drogowego o dwóch inżynierów I. klasy z płacą etatową po 3.600 K. rocznie i o dwóch inżynierów II. klasy z płacą etatową po 2.800 K. rocznie wraz z dodatkami aktywnym odpowiedniego stopnia. Przez powiększenie etatu oddziału techniczno-drogowego obecnie proponowane zwiększą się w r. 1906 wydatki w porównaniu z r. 1905 o kwotę 15.440 K.

Preliminarz budżetu krajowego na rok 1906 jest nłożony z uwzględnieniem wniosku niniejszem sprawozdaniem przedstawionego.

Na podstawie powyższego wywodu Wydział krajowy wnosi:

**Wysoki Sejm raczy uchwalić:**

Dotychczasowy etat osób i płac rocznych oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego, ustanowiony uchwałami Sejmu z dnia 10. i 15. lutego 1898. Sejm powiększa o dwie posady inżynierów I. klasy, tudzież o dwie posady inżynierów II. klasy z dodatkami aktywalnymi odpowiedniego stopnia.

Z Rady Wydziału krajowego król. Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowsk

Marszałek krajowy:

***S. Badeni w. r.***

Sprawozdawca:

***Dr. Stanisław Dąbski w. r.***

Członek Wydziału krajowego.