

Aleg 126

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie powiększenia etatu technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, w przedmiocie regulacji płac konduktorów drogowych, w przedmiocie polepszenia bytu drożników dróg krajowych. oraz w sprawie zmian w uregulowaniu zaopatrzeń dla tychże drożników, ich wdów i sierót.

Wysoki Sejmie!

W czasie ubiegłego peryodu sejmowego Wydział krajowy przedłożył Wysokiemu Sejmowi sprawozdanie z dnia 23 sierpnia 1912 l. 127.670 w przedmiocie powiększenia etatu technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, w przedmiocie regulacji płac konduktorów drogowych, w przedmiocie polepszenia bytu drożników dróg krajowych, oraz w sprawie zmian w uregulowaniu zaopatrzeń dla tychże drożników, ich wdów i sierót.

Ponieważ Wysoki Sejm o tem przedłożeniu nie powziął żadnej uchwały, przeto Wydział krajowy obecnie ponawia to przedłożenie ze zmianami w wyjaśnieniach koniecznymi ze względu na postęp sprawy wskutek upływu czasu i zdaje sprawę, jak następuje:

Etat osób i płac rocznych oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego, ustanowiony uchwałami Wysokiego Sejmu z 10. i 15. lutego 1898, z 30 października 1903, z 13. listopada 1905, z dnia 29. października 1908, z dnia 2. października 1909 i z 15. października 1910, obejmuje obecnie 60 posad inżynierskich, a mianowicie: 1 dyrektora, 1 wicedyrektora, 9 starszych inżynierów, 15 inżynierów I. klasy, 15 inżynierów II. klasy, 15 inżynierów-adjunktów, 4 praktykantów technicznych i 1. asystenta manipulacyjnego. Etat zaś osób i płac krajowych konduktorów drogowych obejmuje obecnie 62 posad konduktorskich, a mianowicie: 15 starszych konduktorów, 15 konduktorów I. klasy, 15 konduktorów II. klasy i 17 konduktorów III. klasy.

Wreszcie etat drożników dróg krajowych obejmuje 520 drożników.

Wydział krajowy uważa za konieczne przedłożyć Wysokiemu Sejmowi wnioski na powiększenie posad w rzeczonych etatach.

W szczególności zaś proponuje Wydział krajowy powiększenie etatu oddziału techniczno-drogowego o dwóch starszych inżynierów z płacą etatową 4.800 K, dwóch inżynierów I. klasy z płacą etatową 3.600 K, dwóch inżynierów II. klasy z płacą etatową po 2.800 K. i dwóch inżynierów-adjunktów z płacą etatową po 2.200 K. rocznie wraz dodatkami aktywalnymi odpowiedniego stopnia.

Powiększenie to konieczne jest z powodu ukrajowienia nowych dróg w ilości 1.000 kilometrów w latach 1911 i 1912, tudzież przeznaczonych do ukrajowienia i objęcia w zarząd kraju szeregu dalszych dróg na lata od 1913 począwszy. Wskutek ukrajowienia nowych dróg utworzono w roku 1911 dwa nowe okręgi inżynierskie w Jaworowie i Tarnowie, zaś w roku 1912 znów dwa to jest w Nowym Sączu (drugi) i w Sanoku, a w latach przyszłych koniecznym będzie utworzenie dalszych jeszcze okręgów inżynierskich. Prócz potrzeb samego zarządu dróg krajowych konieczne jest nadto zwiększenie ilości inżynierów krajowych ze względu na utrzymanie normalnego tempa budowy dróg konkurencyjnych, tudzież dróg przeznaczonych według programu do ukrajowienia w latach przyszłych. Już w roku 1912 i 1913 był Wydział krajowy w tem położeniu, że dla braku rozporządzalnych sił inżynierskich, musiał odmawiać delegowania inżynierów do powiatów do prowadzenia budowy dróg przeznaczonych do ukrajowienia.

Z powyższych powodów proponuje Wydział krajowy powiększenie etatu inżynierów drogowych o 8 posad powyżej określonych, a to począwszy od roku 1914. Przez proponowane obecnie powiększenie etatu inżynierów oddziału techniczno-drogowego zwiększą się wydatki w porównaniu z rokiem 1912 o sumą 37.100 K, którą w preliminarzu budżetu krajowego na rok 1914 wstawiono.

Celem uzyskania warunków umożliwiających normalny awans w różnych działach administracji dróg krajowych Wydział krajowy przedstawia Wysokiemu Sejmowi zarazem wnioszek, ażeby w etacie urzędników Oddziału techniczno-drogowego przy Wydziale krajowym zwinąć posadę asystenta manipulacyjnego XI. rangi z płacą etatową o rocznych 1.600 K. i dodatkiem aktywalnym w kwocie 720 K. rocznie a natomiast ustanowić jedną posadę kancelisty manipulacyjnego (X. ranga) z płacą etatową o rocznych 2.200 K. i dodatkiem aktywalnym w kwocie 960 K. rocznie począwszy od r. 1914. Przez proponowane obecnie utworzenie posady kancelisty manipulacyjnego zwiększą się wydatki w porównaniu z r. 1912 o kwotę 840 K, którą w preliminarzu budżetu krajowego na r. 1914 uwzględniono.

Co zaś do krajowych konduktorów drogowych, to Wydział krajowy proponuje powiększenie ich etatu o nowych 6 posad, tudzież regulację wogóle płac całego etatu konduktorów, przez zrównanie ich z trzema najniższymi rangami urzędników Wydziału krajowego, to jest XII, XI, X. rangą.

Wydział krajowy proponuje powiększenie etatu konduktorów o dwóch konduktorów starszych w X. randze, z płacą po 2.200 K, o dwóch konduktorów I. klasy w XI. randze, z płacą po 1.600 K i o dwóch konduktorów II. klasy w XII. randze, z płacą po 1.200 K. rocznie i odpowiednimi dodatkami aktywalnymi.

Przez proponowane obecnie powiększenie etatu konduktorów zwiększają się wogóle wydatki w porównaniu z r. 1912 o sumę 12.400 K.

Wydział krajowy proponuje obecnie powyższe powiększenie etatu konduktorów drogowych począwszy od roku 1914 i wstawia odnośną kwotę 12.400 K. do preliminarza budżetu krajowego na rok 1914, gdyż powiększenie powyższe jest konieczne w możliwie najszybszym czasie, a to z powodu utworzenia szeregu nowych okręgów konduktorskich w latach 1911 i 1912, z powodu ukrajowienia dróg w tych latach i potrzeby utworzenia nowych okręgów konduktorskich w r. 1914. przy ukrajowieniu nowych dróg (137 kilometrów) w 1914 roku. Nadto zaś jest konieczna potrzeba pewnej ilości konduktorów do pomocy inżynierom krajowym przy budowie i konserwacji dróg konkurencyjnych i przeznaczonych do ukrajowienia wobec znacznego bardzo programu odnośnych robót.

Ponadto przedstawia Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi wnioszek na regulację płac ogółu konduktorów dróg krajowych przez przyznanie im trzech najniższych rang urzędników Wydziału krajowego, to jest XII, XI, i X. rangi, w szczególności zaś proponuje Wydział krajowy utworzenie w miejsce dotychczasowych 62 posad konduktorskich w stopniach starszego konduktora, konduktora I, II. i III. klasy, następujące posady:

20 starszych konduktorów X. rangi z płacą 2.200 K. rocznie;

20 konduktorów I. klasy XI. rangi z płacą 1.600 K. rocznie;

i 22 konduktorów II. klasy XII. rangi z płacą 1.200 K. rocznie, prócz odnośnych dodatków aktywalnych.

Przez proponowaną obecnie regulację płac konduktorów drogowych zwiększą się wydatki w porównaniu z rokiem 1912 o kwotę 14.325 K. Koszt tej regulacji wstawia Wydział krajowy do preliminarza budżetu krajowego na rok 1914, w nadziei, że odpowiada to intencjom Wysokiego Sejmu. Wysoki Sejm bowiem uchwałą z dnia 1. kwietnia 1892 l. s. 1531 (§ 5), uznał konduktorów dróg krajowych za stałych urzędników kraju z wszelkimi prawami z ustanowy służby krajowej.

Wprawdzie przy poprawie płac konduktorów, dokonanej uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 20 października 1908, nie przyznano ze względu na ówczesne warunki konduktorom rang urzędniczych, gdy jednakowoż z powodu powszechnej drożyzny zregulowano następnie płace urzędników krajowych wszelkich innych kategorii, a nadto Wysoki Sejm uchwałą z dn. 14 lutego 1912, przekazał Wydziałowi krajowemu do możliwego uwzględnienia petycję konduktorów dróg krajowych o przyznanie im 4 najniższych rang urzędników i o podwyższenie im ryczałtów, Wydział krajowy uważa obecnie za wskazane przedłożyć Wysokiemu Sejmowi wniosek na przyznanie konduktorom trzech najniższych rang urzędników, w granicach powyżej określonych, przez co uzyskaliby konduktorzy odpowiednie polepszenie bytu, konieczne ze względu na panującą drożyznę.

Wydział krajowy nadmieniamy przytem, że uchwałą z dnia 17. czerwca 1913 l. 98661 w granicach obecnie obowiązującego etatu osób i płac krajowych konduktorów drogowych posunął do wyższego stopnia i wyższej płacy ośmnastu konduktorów dróg krajowych, o czym Wydział krajowy szczegółowo zdaje sprawę w sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego w zakresie dróg za czas od 1. lipca 1912 do 30 czerwca 1913.

Zarazem przedstawia Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi wniosek na podwyższenie ryczałtów na objazdy dróg dla inżynierów okręgowych oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego, oraz dla konduktorów dróg krajowych, w szczególności zaś dla inżynierów okręgowych o 15%, a dla konduktorów o 20%, a to w wykonaniu uchwały Wysokiego Sejmu z dn. 14. lutego 1912.

Ryczałty dotychczasowe zostały unormowane dla inżynierów w roku 1905, a dla konduktorów w roku 1903, od tego zaś czasu nastąpiło znaczne podwyższenie kosztów najmu furmanek, tak że odnośni funkcjonariusze nie mogą opędzić odnośnych wydatków z przyznanych im ryczałtów. Wydział krajowy proponując Wysokiemu Sejmowi podwyższenie tych ryczałtów w sposób wyżej wskazany, zaznacza, że podwyżka ta pociągnie za sobą wzrost wydatków w porównaniu z rokiem 1912 o kwotę 14.982 K, którą to kwotę wstawia równocześnie Wydział krajowy do preliminarza budżetu krajowego na rok 1914.

Co do drożników przy drogach krajowych to powiększenie ich liczby okaże się koniecznym w miarę ilości kilometrów ukrajowić się mających dróg. Wydział krajowy proponuje zatem, aby upoważnić go do przyjęcia w miarę potrzeby drożników dla ukrajowić się mających dróg i wstawia na cel powyższy do preliminarza budżetu krajowego na rok 1914 kwotę 12.068 K.

Ponadto uważa Wydział krajowy za stosowne przedstawić Wysokiemu Sejmowi wnioski zmierzające do polepszenia bytu drożników krajowych wogóle, a to ze względu na panującą drożyznę. O polepszenie bytu wnieśli drożnicy dróg krajowych z różnych stron kraju szereg petycyj do Wysokiego Sejmu, które to petycje zostały uchwałą z dnia 14. lutego 1912 przekazane przez Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu do zbadania i załatwienia. W wykonaniu tej uchwały Wydział krajowy stwierdza, że już dziś w bardzo wielu okolicach kraju trudno jest dostać kandydatów na drożników z powodu podniesienia stopy zarobku ludności a niskich wynagrodzeń drożników. Również często zachodzą wysoce niepożądane fakty opuszczania służby przez drożników z powodu możności uzyskania lepszego zarobku, i to przez drożników już wrobionych i lepszych, na czym gospodarka drogowa ponosi stratę. Zarówno z tych powodów jakoteż ze względu na znaczne polepszenie bytu dla służby drogowej przy drogach rządowych proponuje Wydział krajowy polepszenie bytu drożników krajowych, gdyż leży ono w interesie służby, by mieć możność pozyskania a następnie utrzymania na stałe lepszego personalu.

W tym celu proponuje Wydział krajowy przeprowadzenie podwyżki początkowych płac dla drożników, przyznawanie drożnikom nienagannie pracującym w służbie dodatków dziesięcioletnich, udzielanie dodatków dla drożników — nie mających

do dyspozycji mieszkania — dodatków na mieszkanie a wreszcie regulację zaopatrzeń dla droźników, ich wdów i sierót.

W szczególności zaś przedstawia Wydział krajowy wniosek, aby początkową (zasadniczą) płacę droźników podwyższyć z kwoty 420 K. rocznie na kwotę 480 K. rocznie dla wszystkich dotychczasowych 520 droźników, oraz dla nowo utworzyć się mających posad droźniczych.

Nadto ze względu na utrzymanie w służbie droźników już wrobionych, przedstawiających zatem większą wartość dla administracji drogowej proponuje Wydział krajowy ustanowienie dla droźników trzech dodatków dziesięcioletnich, wynoszących po 10% zasadniczej płacy, to znaczy każdy po 48 K. rocznie. Dodatki te dziesięcioletnie miałyby jednak być przyznawane tylko droźnikom za nienaganą służbę, przypadałyby zatem nie automatycznie dla każdego droźnika co 10 lat służby, lecz indywidualnie w miarę uznania Wydziału krajowego a na wniosek przełożonych organów drogowych tylko tym droźnikom, którzy wzorową służbą na to zasłużyli. Utworzenie tego rodzaju dodatków dziesięcioletnich byłoby dla droźników zachętą do pozostawania w służbie i do dobrego jej spełniania.

Ponadto przedstawia Wydział krajowy wniosek wstawienia do budżetu ryczałtu w kwocie 4.000 K. na przyznawanie droźnikom dodatków na mieszkanie. Dodatki takie mogłyby być przyznawane jedynie droźnikom zamieszkałym w ludnych okolicach a więc miastach, w miejscowościach fabrycznych, w zdrojowiskach lub uzdrowiskach, wogóle w miejscach, gdzie panuje drożyna mieszkaniowa. Dodatki mogłyby otrzymać droźnicy w tych miejscowościach tylko wtedy, gdyby nie mieli do dyspozycji mieszkania ani w domku krajowym, ani też nie posiadają własnego mieszkania. Dodatki zatem powyższe byłyby przywiązane nie do osób lecz do pewnych miejscowości.

Przez proponowane obecnie polepszenie bytu droźników, przez regulację początkowej płacy, dodatki dziesięcioletnie i mieszkaniowe, zwiększą się wogółem wydatki w porównaniu z rokiem 1912 o kwotę 39.192 K., a doliczając do tego preliminowaną kwotę na wynagrodzenie droźników przyjąć się mających w roku 1914 dla dróg nowokrajowionych w kwocie 12.068 K. (uwzględniającej już podwyższoną płacę początkową) wzrośnie wydatek o ogólną kwotę 51.260 K.

Niezawisłe od polepszenia bytu dla droźników zostających w czynnej służbie, proponuje Wydział krajowy regulację zaopatrzeń dla droźników na wypadek niezdolności do służby, oraz dla wdów i sierót po droźnikach.

Wysokość tych zaopatrzeń została unormowana uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 21. stycznia 1898, w ten sposób, że po dłuższej niż 35-letniej służbie wynosić mogło ich zaopatrzenie co najwyżej 16 K. 20 gr. miesięcznie z tem, że można im było przyznawać stosunkowe zaopatrzenie po 10 latach służby nienagannej w razie nieudolności do dalszej służby, kalectwa lub choroby. Wdowy po droźnikach mogły otrzymywać dar z łaski tylko wtedy, jeżeli ich mężowie przepędzili w służbie krajowej przynajmniej 35 lat służby i to co najwyżej w kwocie 12 K. 60 gr. miesięcznie, sieroty zaś po droźnikach w razie śmierci obojga rodziców, najwyżej 1.80 K. miesięcznie, a to chłopcy do lat 14, dziewczęta do 12 lat życia.

Wysokość zatem powyższych zaopatrzeń nie odpowiada już dzisiejszym warunkom życia i jest niedostateczną. Wobec tego przychodzi obecnie Wydział krajowy z propozycją zmiany wyżej powołanej uchwały Wysokiego Sejmu w sposób następujący:

Droźnikom, którzy nienaganie przepędzili 35 lat służby krajowej, a są już do dalszej służby niezdolni, przysługiwałyoby zaopatrzenie w kwocie 24 K. miesięcznie. Możliwość przyznania takiego zaopatrzenia droźnikom istniałaby po dziesięciu latach nienagannej służby, w razie nieudolności, choroby, lub kalectwa, przyczem wysokość zaopatrzenia byłaby ustosunkowaną do przebytych lat służby i zasadniczej kwoty 24 K. Przykładowo zatem wyniosłoby zaopatrzenie po dziesięciu latach służby miesięcznie po 6 K. 86 gr., po dwudziestu latach po 13 K. 72 gr., po trzydziestu latach po 20 K. 58 gr., a po 35 latach służby po 24 K. miesięcznie.

Wdowom po droźnikach proponuje Wydział krajowy przyznać możność uzyskania zaopatrzenia już po dziesięciu latach służby droźnika. Wysokość tego zaopatrzenia wynosić by miała dla wdów po droźnikach, którzy wysłużyli 35 lat służby, 18 K. miesięcznie, dla wdów zaś po droźnikach, którzy służyli krócej, odpowiednio mniej w stosunku do zasadniczej kwoty 18 K. Zatem wdowy po droźnikach, którzy służyli 10 lat, otrzymywałyoby zaopatrzenie po 5 K. 14 gr., po droźnika ch, któ-

rzy służyli 20 lat, zaopatrzenie po 10 K. 28 gr, po droźnikach, którzy służyli 30 lat zaopatrzenie wdowie po 15 K. 42 gr., miesięcznie.

Sierotom po droźnikach proponuje Wydział krajowy przyznać zaopatrzenie w razie śmierci obojga rodziców, tudzież jeśli droźnik służył co najmniej 10 lat przy drogach krajowych po 20 groszy dziennie (tj. po 6 K. miesięcznie) na każdą sierotę, a to tak dla chłopców jak i dla dziewcząt do 14-go roku życia.

Wskutek proponowanych obecnie zmian w etacie urzędników Oddziału techniczno-drogowego i droźników, tudzież regulacji ich poborów, wzrosłyby w roku 1914 łącznie wydatki w porównaniu z r. 1912 jak następuje:

1) w etacie inżynierów o kwotę	37.100 K.
2) w etacie manipulacyjnym	840 „
3) w etacie konduktorów	12.400 „
i	14.325 „
4) w etacie droźników	<u>51.260 „</u>
Zatem ogólny wydatek wzrósłby w r. 1914	
o kwotę	115.925 K.

prócz wydatków z tytułu regulacji zaopatrzeń dla droźników, ich wdów i sierót, oraz prócz zwiększonych wydatków na ryczałty na objazdy dróg.

Na podstawie powyższego wyводу Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1) Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z dnia 20 czerwca 1913 LW. 109.464, w przedmiocie powiększenia etatu technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, w przedmiocie regulacji płac konduktorów drogowych, w przedmiocie regulacji ryczałtów na objazdy dróg dla inżynierów i konduktorów, w przedmiocie polepszenia bytu droźników dróg krajowych, oraz w sprawie zmian w uregulowaniu zaopatrzeń droźników, ich wdów i sierót.

2) W dotychczasowym etacie urzędników oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego, ustanowionym uchwałami Wysokiego Sejmu z 10. i 15. lutego 1898, z 30 października 1903, z 13. listopada 1905, z 29 października 1908, z 2. października 1909 i z 15. października 1910. Sejm: a) ustanawia ośm dalszych posad inżynierów a mianowicie: dwie posady starszych inżynierów, dwie posady inżynierów I. klasy, dwie posady inżynierów II. klasy, tudzież dwie posady inżynierów-adjunktów z poborami odpowiedniego stopnia.

b) związa z dniem 1. stycznia 1914 posadę asystenta manipulacyjnego, a natomiast ustanawia posadę kancelisty manipulacyjnego z poborami X. rangi.

3) Dotychczasowy etat osób i płac rocznych konduktorów dróg krajowych zmienia Sejm w ten sposób, iż w miejsce istniejących dodad posad konduktorów starszych, I., II. i III. klasy, ustanawia Sejm dwadzieścia posad starszych konduktorów w X. randze, dwadzieścia posad konduktorów I. klasy w XI. randze, tudzież dwadzieścia dwie posad konduktorów II. klasy w XII. randze urzędników Wydziału krajowego z poborami odpowiedniej rangi.

4) Sejm powiększa dotychczasowy etat konduktorów dróg krajowych o dwie posady starszych konduktorów w X. randze, o dwie posady konduktorów I. klasy w XI. randze i dwie posady konduktorów II. klasy w XII. randze urzędników krajowych z poborami odpowiedniej rangi.

5) Sejm podwyższa dotychczasowe wynagrodzenie droźników dróg krajowych z kwoty czterystu dwudziestu na kwotę czterystu ośmdziesięciu koron rocznie.

6) Sejm upoważnia Wydział krajowy do przyznawania droźnikom, zamieszkałym w ludnych miejscowościach, lub gdzie panuje szczególna drożyzna mieszkaniowa, nadzwyczajnych dodatków na mieszkanie, o ile droźnicy nie mają do dyspozycji mieszkań w domkach krajowych lub własnych.

7) Sejm ustanawia dla droźników, pełniących nienagannie służbę, trzy dodatki dziesięcioletnie po 48 K. rocznie, przyznawane w miarę uznania Wydziału krajowego.

8) Sejm zmienia postanowienia uchwały z d.21.stycznia 1898 w sprawie zaopatrzenia drożników, ich wdów i sierót w sposób następujący:

a) drożnicy po wysłużeniu nienagannie 35 lat służby otrzymują w razie niezdolności do służby zaopatrzenie w kwocie dwudziestu czterech koron miesięcznie, w razie zaś wysłużenia mniejszej ilości lat — wszakże dopiero po ukończeniu dziesięciu lat służby — zaopatrzenie odpowiednio niższe w stosunku do lat odbytej służby wszakże z zastrzeżeniem nienagannej służby i niezdolności do pracy;

b) wdowy po drożnikach otrzymują zaopatrzenie, jeśli ich mężowie służyli nienagannie przynajmniej przez dziesięć lat a to w stosunku do ilości lat służby odbytej przez drożnika z tem, że zaopatrzenie wdów po drożnikach, którzy wysłużyli 35 lat służby nie może wynosić więcej niż 18 K. miesięcznie;

c) sierotom po drożnikach służy możność uzyskania zaopatrzenia, w razie śmierci obojga rodziców, tudzież wysłużenia przez drożnika przynajmniej dziesięciu lat nienagannie; zaopatrzenie to nie może wynosić więcej niż 20 groszy dziennie dla każdej sieroty a to do czasu ukończenia 14 roku życia.

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

Marszałek krajowy:

Adam Gołuchowski, w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Stanisław Dąbski w. r.

Członek Wydziału krajowego.