

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie reorganizacji oddziału technicznego Wydziału krajowego i technicznej służby dróg krajowych.

Wysoki Sejmie!

Sprawa ustalenia etatu osób i plac oddziału technicznego i technicznej służby dróg krajowych była już niejednokrotnie przedmiotem obrad i uchwał Wysokiego Sejmu, a to bądź wskutek samoistnych wniosków Wydziału krajowego, bądź też wskutek petycyj osób interesowanych. Cały szereg uchwał Wysokiego Sejmu w tym przedmiocie rozpoczyna powzięta przez Wysoki Sejm na podstawie wniosku Wydziału krajowego uchwała z 15. września 1868, którą ustanowiono: a) „Oddział budowniczy“ przy Wydziale krajowym obejmujący: 1 nadinżyniera z placą 3000 zł, 1 inżyniera z placą 1800 a po 10 latach 2000 zł., 1. inżyniera z placą 1600 a po 10 latach 1800 zł. — wszyscy trzej z prawami stałych urzędników krajowych i 2 pomocników po 600 zł. bez charakteru stałych urzędników krajowych oraz

b) „Służbę dróg krajowych“ obejmującą: 1 inżyniera w Krakowie z placą 1300 zł., 2 inżynierów po 1100 zł. i trzech inżynierów po 1000 zł każdy z dodatkiem ryczałtu na objazdy po 350 zł., dalej 10 nadzorców drogowych klasy I. po 500 i 10 nadzorców kl. II. po 400 zł., każdy z ryczałtem „na konia“ po 80 zł. do 120 zł., wreszcie 200 droźników po 120 zł. Cała „służba dróg krajowych“ otrzymała charakter tylko prowizoryczny, bez prawa do emerytury.

Razem więc ustanowiono dla Wydziału krajowego „oddział budowniczy“ składający się z pięciu funkcyonaryuszów, a dla „służby dróg krajowych“ sześciu inżynierów, 20 nadzorców drogowych i 200 droźników.

Wszakże już w roku następnym zniewolony był Wydział krajowy wniesć do Wysokiej Izby (alg. XVI. sten. spraw. 1869) projekt zmiany powyższego etatu, głównie z tej przyczyny, że został on ułożony w przypuszczeniu, iż z objętych w roku 1868 w zarząd Wydziału krajowego dróg krajowych długości około 160 mil, część tychże dróg w długości około 30 mil, podług pierwotnego wniosku Wydziału krajowego zaniechana zostanie, z czem się jednak Wysoki Sejm nie zgodził.

Na tej podstawie uchwalili Wysoki Sejm 21. października 1869 pomnożenie etatu „służby dróg krajowych“ o 1 inżyniera z placą 1000 zł., 5 konduktorów I. klasy po 500 zł. i 10 konduktorów II klasy po 400 zł., nadto zaś podwyższył Wysoki Sejm ryczałt na objazdy

dla ustanowionych w ten sposób 7 inżynierów okręgowych z 350 na 500 zł., dla 35 konduktorów zaś z 80 i 120 zł. na 120 i 150 zł. wreszcie ustanowił dwie klasy droźników po 120 i 150 zł.

Tą samą uchwałą zezwolono nadto Wydziałowi krajowemu na przyjmowanie do oddziału technicznego większej liczby rysowników.

W trzy lata później Wydział krajowy z uwagi, że od kandydatów na dwie posady pomocników (asystentów) przy oddziale technicznym Wydziału krajowego wymagana być musi kwalifikacya, któraby uprawniała posunięcie ich na wyższe posady, a w szczególności na zastępców inżynierów, a nawet inżynierów okręgowych, dalej z uwagi na wzmagające się obowiązki inżynierów wskutek przybywania z budowy do konserwacyi dróg krajowych i niedostateczne wynagrodzenie tych inżynierów, wniósł w r. 1872 (aleg. VIII sten. spr. z r. 1872) projekt:

1. o nadanie dwom pomocnikom oddziału technicznego charakteru urzędników stałych krajowych i przyznanie im „dodatku na pomieszkanie“ po 150 zł. rocznie,
2. podwyższenie płacy czterem inżynierom okręgowym na 1500 zł. a trzem na 1200 zł. rocznie i
3. pomnożenie ilości droźników I klasy o 20 i II o 30.

Wnioski te przyjęte zostały uchwałą Wysokiego Sejmu z 16. listopada 1872.

Uchwałą dalej z 6. grudnia 1872 przyznał Wysoki Sejm funkcyonaryuszom Wydziału krajowego, a tem samem i oddziału technicznego dodatek drożyzniany w stosunku: 25% od poborów do 1000 zł., 20% od 1000 zł. do 1600 zł. i 15% od 1600 zł. do 3000 zł. Dodatek ten drożyzniany odpadł wskutek następnej reorganizacyi etatu urzędników Wydziału krajowego, przyjętej uchwałą Wysokiego Sejmu z 3. stycznia 1874, przy której tylko etat plac funkcyonaryuszów oddziału technicznego zmieniono w następujący sposób:

1. Nadinżynier otrzymał płacę 3000 zł., dodatek aktywalny 1000 zł., 3 dodatki pięcioletnie po 300 zł.
2. Zamiast dwóch inżynierów po 1600 i 1800 zł., względnie 1800 i 2000 zł., ustanowiono dwóch inżynierów po 2000 zł. płacy z dodatkiem aktywalnym po 360 zł. i 3 pięcioletniami po 200 zł.
3. dwom asyentom technicznym przyznano płacę po 1000 zł. zamiast 600 zł., dodatek aktywalny ze 150 zniżono na 120 zł. i przyznano 3 pięcioletnia po 80 zł.

„Służba dróg krajowych“ (na prowincyi) pozostała niezmienną z tą jedynie różnicą, że w myśl uchwały budżetowej z 15. stycznia 1874, przyznawano, począwszy od roku 1874 konduktorem dróg krajowych po 100 zł. rocznie tytułem stałej zapomogi.

Powyższy stan rzeczy co do służby dróg krajowych wywołał jeszcze tego samego roku petycyę inżynierów okręgowych do Wysokiego Sejmu o przyznanie im cechy stałych urzędników krajowych.

Załatwienie wszakże petycyi tej, przekazanej uchwałą Wysokiego Sejmu z 16. października 1874 Wydziałowi krajowemu do zbadania, i przez Wydział krajowy w sprawozdaniu z 12. marca 1875 (aleg. XI. sten. spr. z r. 1875) Wysokiemu Sejmowi co do petitum z przychylnym wnioskiem przedłożonej, zostało po przeprowadzonej obszerniejszej dyskusyi na posiedzeniu 3. maja 1875, przez Wysoką Izbę odroczone, a to głównie z dwóch przez komisję budżetową podniesionych przyczyn, mianowicie, że właśnie wówczas przygotowywano projekt zmiany ustawy drogowej, która mogła wpłynąć i na zmianę stanu służby drogowej i że zachodziła trudność urzędzenia należytego i bliskiego nadzoru nad czynnościami funkcyonaryuszów drogowych na prowincyi (aleg. LVI sten. spr. z roku 1875).

Trzecia przyczyna niemożności ustalenia służby dróg krajowych, mianowicie, że budowa dróg krajowych wówczas jeszcze nie była ukończoną, podniesioną została w r. 1881 przy

rozprawie nad wznowioną petycją inżynierów okręgowych, do których przyłączyli się także pełniący obowiązki inżynierów okręgowych i konduktorowie.

W załatwieniu sprawozdania komisji budżetowej o powyższej petycji (aleg. 63 i 124 sten. spr. z r. 1881) powziął Wysoki Sejm uchwałę z 23. października 1881, przyznającą „inżynierom“ i „konduktorom“ dróg krajowych pięciolecie i emerytury, wdowom i sierotom zaś po tych funkcyonaryuszach pensye wdowie i dodatki na wychowanie, bez przyznania jednak rzezonym inżynierom i konduktorom cechy stałych urzędników krajowych, a to z powodów, które wyżej przytoczone zostały.

Wątpliwości, jakie nasunęły się Wydziałowi krajowemu przy wykonaniu powyższej uchwały, rozstrzygnięte zostały uchwałą Wysokiego Sejmu z 10. października 1883, którą postanowiono, że uchwała Wysokiego Sejmu z 23. października 1881 ma być zastosowaną tylko do 7 inżynierów okręgowych i 35 konduktorów, ustanowionych uchwałami z 15. września 1868, 21. października 1869 i 16. listopada 1872.

Odnosne wreszcie postanowienia pensyjne co do funkcyonaryuszów oddziału technicznego, 7 inżynierów okręgowych i 35 konduktorów objęte zostały uchwalonym przez Wysoki Sejm dnia 21. stycznia 1889 statutem emerytalnym.

Nadmieniamy tu wreszcie, że uchwałą Wysokiego Sejmu z 30. sierpnia 1877, zniesiono dwie klasy drożników i wyznaczono dla wszystkich wynagrodzenie po 150 zł rocznie.

Na tem kończy się właściwy przebieg sprawy co do ustalenia etatu osób i płac całej służby dróg krajowych.

Prowizoryczny wszakże etat 7 inżynierów okręgowych i 35 konduktorów, utworzony został jak to Wysokiej Izbie wiadomo, głównie dla objętych w r. 1868 dróg krajowych długości około 160 mil, z których przeważna część miała być zrekonstruowana, a nawet wprost wybudowana.

Obok tych dróg jednak uchwalili Wysoki Sejm budowę całego szeregu nowych niżej poszczególnionych dróg krajowych. Techniczne kierownictwo tej budowy przeważnie rozrzuconej z dala od siedziby urzędowania inżynierów okręgowych i wymagającej stałego kierownictwa technicznego na miejscu, nie mogło też być poruczane inżynierom okręgowym, lecz z reguły innym, osobno przyjmowanym inżynierom, płatnym z funduszków budowy odnośnej drogi.

W miarę zaś posuwania się budowy, przybywały nowe drogi do utrzymywania i w ten sposób powstawały nowe ich okręgi przydzielane zwykle tym samym inżynierom, którzy drogi odnośne budowali. Tym ostatnim nadano tytuł pełniących obowiązki inżynierów okręgowych a także zastępców inżynierów okręgowych.

W ten sposób powstały obok dawniejszych siedmiu okręgów dróg krajowych (Kraków, Nowy Sącz, Jarosław, Lwów, Brzeżany, Stanisławów i Borszczów), ośm nowych prowizorycznych ekspozytur, mianowicie: Nowy Targ, Brzesko, Gorlice, Rzeszów, Kamionka strumiłowa, Ząłóżce, Tarnopol i Buczacz.

W roku 1888 wnieśli wspomniani wyżej pełniący obowiązki inżynierów razem z inżynierami zajętymi wówczas przy budowie dróg krajowych, petycję do Wysokiego Sejmu o policzenie im lat służby, zastosowanie do nich postanowień powołanej wyżej uchwały Wysokiego Sejmu z 23. października 1881, względnie z 10. października 1883 i o podwyższenie płacy.

W załatwieniu sprawozdania komisji administracyjnej o powyższej petycji (aleg. 83 sten. spraw. z r. 1888) Wysoki Sejm uchwałą z 12. października 1888 wobec zapowiedzianego w tym roku przez Wydział krajowy przedłożenia w niedalekim czasie projektu reorganizacji całej służby technicznej drogowej upoważnił Wydział krajowy jedynie do wymierzenia petentom pięcioleci.

W miarę przybywania nowych dróg krajowych do utrzymania zniewolony był Wydział krajowy przybierać również prowizorycznych konduktorów i odpowiednią ilość drożników,

wykazując stan ich w każdorocznym preliminarzu zarządu dróg krajowych tak, że budżet na rok 1891 wykazuje ilość konduktorów I klasy 24, zaś II klasy 23, a drożników 337.

Podobnie rzecz ma się z oddziałem technicznym, który w miarę rozwoju czynności szczegółowo niżej podanych, musiał też być stopniowo siłami uzupełniany, o czym również każdego razu zdawaliśmy sprawę Wysokiemu Sejmowi.

Czynności te przedstawiają się jak następuje:

I. W pierwszych latach administracji drogowej było głównem zadaniem oddziału technicznego Wydziału krajowego wykonywanie technicznej kontroli utrzymywania odebranych w zarząd Wydziału krajowego okóło 160 mil dróg krajowych i przeprowadzenie ich rekonstrukcyi.

Drugim zadaniem tegoż oddziału było przygotowanie operatów technicznych do przyszłej budowy nowych dróg, przez Wysoki Sejm osobnemi ustawami za krajowe uznanych i kontrola budowy tych dróg, uskuteczniejszej w miarę przyznawanych przez Wysoki Sejm na ten cel funduszw.

W ten sposób przybyły do budowy i wybudowano w ciągu lat 21 nowe drogi krajowe na podstawie uchwały Wysokiego Sejmu z dnia:

1.	$\frac{3}{10}$	1868 dz. u. kr. Nr. 7 z r. 1869 (Czyżyny) Megiła-Cło	długości 12 966 klm.	
2.	$\frac{7}{10}$	1869 „ Nr. 22 z r. 1870	Dembica-Nadbrzezie	„ 83 266 „
3.	$\frac{7}{10}$	1869 „ Nr. 23 z r. 1870	Żółkiew-Krystynopol ogólnej	
długości 41 510 klm., z których było dawniej zbudowanych 15 klm., zatem				26 510 „
4.	$\frac{5}{11}$	1872 dz. ust. kr. Nr. 85 z r. 1873	Zator-Sucha	długości 35 075 „
5.	„	„ „ „	Tarnów-Szczucin	36 570 „
6.	„	„ „ „	Przeworsk-Dynów w ogólnej dł.	
				38 115. zbudowano dotąd 11 200 „
7.	„	„ „ „	Rohatyn Brzeżany	32 005 „
8.	„	„ „ „	Krasne-Busk	6 257 „
9.	„	„ „ „	Zborów-Założce	28 351 „
10.	„	„ „ „	Tarnopol-Zbaraż	19 650 „
11.	„	„ „ „	Smykowie-Suchostaw	60 080 „
12.	„	„ Nr. 85 i Nr. 32 z r. 1885	Borszczów-Kolendziany	21 550 „
13.	$\frac{13}{10}$	1874 „ Nr. 34 z r. 1875	Rzeszów-Nisko Nadbrzezie	93 — „
14.	$\frac{11}{10}$	1878 „ Nr. 65 z r. 1879	Lwów Stojanów	75 800 „
15.	$\frac{2}{10}$	1888 „ Nr. 26 z r. 1889	Nowy Targ-Zakopane	24 800 „
Razem zbudowano dotąd				567 080 klm.
Do tego doliczyć należy część drogi Kańczuga-Dynów, która ma być w 3 latach				
dobudowaną				26 915 „
Długość zatem dróg zbudowanych na podstawie osobnych ustaw wynosić będzie				593 995 „

Oddziałowi technicznemu przybyło więc w ciągu lat 21 do technicznej kontroli utrzymania dawniejszych dróg krajowych, liczących dziś 1233 865 klm. kontrola utrzymania dalszych 567 klm., względnie 594 klm. nowych dróg krajowych. W tym dziale zatem czynność rzeczzonego oddziału liczącego od r. 1868 t j. od początku administracji drogowej Wydziału krajowego pięciu urzędników, wzrosła prawie o połowę, ogólna bowiem ilość dróg krajowych wynosi 1800 945 klm., względnie 1827 860 klm.

Obok czynności zaś połączonej z wykonywaniem kontroli zwykłego utrzymania dróg krajowych, pozostają jeszcze do wykonania w ciągu całego szeregu lat, roboty rekonstrukcyjne poszczególnione w sprawozdaniu z czynności Wydziału krajowego za rok 1889/90, zalecone przez Wysoki Sejm uchwałą z 26. listopada 1889 (al. 201 st. spr. 1889) roboty okóło stopniowego zniesienia wszystkich spadków na drogach krajowych, tudzież roboty okóło wymiany

drewnianych mostów i przepustów dróg krajowych na murowane (gdzie to się okaże korzystniejszym), dalej zalecona przez Wysoki Sejm uchwałą z 29. listopada 1890 (al. 250 sten. spr. z r. 1890) szczegółowa opieka nad temi drogami przeważnie, do których materiał użyty do konserwy jest gorszego gatunku, wreszcie dalsze badania mające na celu o bniżenie kosztów utrzymania dróg krajowych.

II. Dział technicznej kontroli budowy choćby ważniejszych dróg powiatowych i gminnych, który z czasem tak się rozwinął i nabrał tak wielkiego znaczenia, a z którym wcale nie liczono się przy pierwotnej organizacyi oddziału technicznego, tem mniej zaś przy ustanowieniu „służby dróg krajowych“, pozostawał do końca roku 1874 prawie całkiem nietknięty.

W tym też czasie należało do rzadkich wyjątków, jeśli która Reprezentacya powiatowa lub gminna dla uzyskania subwencyi przedłożyła Wydziałowi krajowemu operat techniczny odnośnej drogi do wglądnięcia.

Dla uzyskania bowiem subwencyi z funduszu krajowego na drogę powiatową lub gminną nie wymagano z początku żadnych dowodów technicznych, a pierwszy okólnik Wydziału krajowego z 17. listopada 1874 l. 22861, wydany na podstawie uchwały Wysokiego Sejmu z 16. października 1874 postanawiającej, że subwencya z funduszu krajowego w myśl §. 18 ustawy drogowej może być udzielaną tylko na budowę lub rekonstrukcyę drogi powiatowej lub gminnej, wymagał pomiędzy innymi warunkami tylko wykazu i kosztorysu robót zamierzonych, oraz następnego rachunku z użycia udzielonej subwencyi.

Na kontroli więc takiego wykazu i kosztorysu robót zamierzonych ograniczała się nie często zresztą powtarzająca się czynność oddziału technicznego.

Dopiero wskutek uchwały Wysokiego Sejmu z 30. sierpnia 1877, zalecającej Wydziałowi krajowemu wykonywanie ścisłej kontroli budowy subwencyonowanych dróg powiatowych i gminnych i wskutek wydanego w tej sprawie okólnika Wydziału krajowego z 12. października 1877 L. 30354, zaczęło oddziałowi technicznemu przybywać czynności w kierunku sprawdzania wymaganych już odtąd operatów technicznych, niejednokrotnego ich przerabiania na gruncie, brania udziału w kolaudacyach robót i sprawdzania rachunków budowy pod względem technicznym.

Tak trwało do roku 1882, w którym Wysoki Sejm na posiedzeniu z 13. października 1882 uchwalił program stopniowej poprawy dróg powiatowych i gminnych przy pomocy zasiłków z funduszu krajowego dla utworzenia nieistniejącej dotąd w kraju organicznej sieci dróg, umożliwiającej komunikacyę z drogami krajowymi i państwowymi, oraz z liniami kolei żelaznych. Dla przeprowadzenia tego zadania uchwalił Wysoki Sejm równocześnie:

1) Utworzyć zakładowy fundusz pożyczkowy w sumie 300.000 zł. wstawianiem do corocznego budżetu dróg krajowych przez lat dziesięć od r. 1883 po 30 000 zł. a to na bezprocentowe najdalej w ciągu lat 10 zwrotne pożyczki na budowę i rekonstrukcyę dróg powiatowych i gminnych.

Na rok 1883 uchwalił też Wysoki Sejm pierwszą ratę 30.000 zł. W następnych zaś latach uchwalał i dotąd uchwała Wysoki Sejm kredyt tylko po 20.000 zł. rocznie.

2) Zwiększać odpowiednio kwotę na bezzwrotne zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych, uchwaloną na rok 1883 w sumie 110 000 zł. a to w miarę zmniejszania się wydatków na budowę i rekonstrukcyę dróg krajowych, na który to cel Wysoki Sejm uchwałą z 19. października 1882 przeznaczył na rok 1883 kwotę 190.000 zł.

Doniosła ta wskutkach swych uchwała zakomunikowana Reprezentacyom powiatowym tutejszym okólnikiem z 22. grudnia 1882 L. 51432 sprawiła oczywiście, że Reprezentacye powiatowe, mając zapewnioną możność uzyskania pomocy kraju dla uporządkowania swych ko-

munikacyj, zaczęły już w tak znacznej części czynić w tym kierunku starania, iż tylko dla technicznego sprawdzania odnośnych projektów i rachunków budowy musiano przeznaczyć osobno dwóch urzędników oddziału technicznego, zajętych dotąd sprawami dróg krajowych, a ubytek w personalu technicznym dróg krajowych zastąpić nowymi siłami.

Wiadomo jest wszakże, że w tym czasie Reprezentacye powiatowe z małymi wyjątkami, nie posiadały prawie żadnych sił technicznych.

Brak ten starał się Wydział krajowy usunąć, stawiając w okólniku powyższym jako jeden z warunków uzyskania subwencji, żądanie ustanowienia powiatowej służby drogowej.

Zanim jednak warunek ten mógł być dopełniony ze strony przynajmniej znaczniejszej części Reprezentacyj powiatowych, otrzymywał Wydział krajowy dotyczące operaty techniczne, sporządzane często albo przez ugodzonych do tego inżynierów prywatnych, zatem osób nie obznajomionych z uchwałami Wysokiego Sejmu i wymogami rozporządzeń Wydziału krajowego, albo też przez osoby nie mające do tego żadnej kwalifikacyi.

Podobne operaty musiały też być zwykle zwracane do uzupełnienia, do usunięcia usterek, lub zupełnego przerobienia, počawszy od trasy drogi.

Niejednokrotnie zaś musiały być tak już uzupełnione operaty przerabiane po raz trzeci przez oddział techniczny Wydziału krajowego, lub przez inżynierów okręgowych dróg krajowych, którym obok tego na osobne prośby pojedynczych Reprezentacyj powiatowych, poruczano odrazu sporządzanie podobnych operatów.

Tych ostatnich nadto przeznaczał Wydział krajowy zwykle także do brania udziału w kolaudacyach robót subwencyonowanych. Kontrola zaś samej budowy mogła być przez Wydział krajowy w braku sił technicznych wykonywaną tylko przy najważniejszych lub kosztowniejszych budowach i poruczano ją wspomnianym wyżej dwom funkcjonaryuszom oddziału technicznego, a niekiedy także inżynierom okręgowym.

Wprowadzenie w życie noweli do ustawy drogowej z 7. lipca 1885 Nr. 39 dz. u. kr. posunęło sprawę uporządkowania dróg powiatowych i gminnych na jeszcze szersze tory.

Nowela ta bowiem zapewniła Reprezentacyom powiatowym dochód z 3% dodatku i z nieużytych prestacyj drogowych na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych, oraz ustanowiła kontrolę wspomnianych prestacyj drogowych.

Przysporzone w ten sposób fundusze i wiadomość o stanie rozporządzalnych prestacyj względnie ich wartości umożliwiły Reprezentacyom powiatowym przedewszystkiem ustanowienie powiatowej służby drogowej już w przeważnej części powiatów tudzież ułożenie programu celem stopniowego uporządkowania dróg powiatu własnymi siłami i przy pomocy funduszu krajowego.

Reprezentacye powiatowe zaczęły więc stosownie do swych programów uporządkowania dróg powiatu tem liczniej wnosić projekty budowy lub rekonstrukcyi dalszych ważniejszych dróg powiatowych i gminnych dla uzyskania subwencji kraju.

Ustanowienie przez znaczną część Reprezentacyj powiatowych „inżynierów“ dla dróg powiatowych i gminnych zmniejszyło wszakże tu i owdzie tylko potrzebę bezpośredniej pomocy technicznej dla pierwszego opracowania projektów, natomiast tem bardziej zwiększyło właściwe zadanie wypływające z naczelnego nadzoru Wydziału krajowego co do kontroli operatów samych i wykonywanych robót.

Ponadto znaczna część tej służby ostatniej składa się ciągle jeszcze albo z ludzi nie fachowych, albo z młodszych techników bez dostatecznej praktyki niezbędnej do samoistnego prowadzenia budowy dróg i ich konserwacyi.

Jest to zresztą naturalnem następstwem niemożności wielu Reprezentacyj powiatowych zapewnienia ukwalifikowanym kandydatom awansu i przyszłości, a częstokroć i odpowiedniego wynagrodzenia, w obec czego uważają oni posadę swoją tylko za przejściową.

Liczyć się tu wreszcie należy z faktem, że chociaż wiele powiatów uznaje doniosłość budowania dróg z uwzględnieniem wszelkich warunków technicznych co do kierunku, spadków, trwałości materiałów choćby na razie kosztowniejszych itp., to jednak nie tak bliską zdaje się być chwila, kiedy powszechnem stanie się przekonanie, że zasady techniczne zastosowane racjonalnie, leżą zarówno w interesie użyteczności publicznej, jak również zapewniają łatwość i taniość konserwacji dróg w ten sposób zbudowanych.

Obrazem czynności organów technicznych służby dróg krajowych w dziale kontroli budowy i rekonstrukcji ważniejszych dróg powiatowych i gminnych subwencyonowanych może być już ta okoliczność, że ruch budowlany objął dotąd 66 Reprezentacyj powiatowych, że w czasie od roku 1883 do 1890 włącznie zbudowano przy pomocy kraju około 1000 klm. ważniejszych dróg powiatowych i gminnych, że wreszcie tylko w roku 1889 udzielono lub przyrzeczono 41 powiatom technicznej pomocy Wydziału krajowego, głównie do zbadania trasy, warunków budowy i skontrolowania samej budowy, w roku zaś 1890 dokonał oddział techniczny Wydziału krajowego 112 podobnych czynności w 56 powiatach a mimo to w wielu jeszcze wypadkach musiano dla braku sił odmówić słusznemu w tym względzie domaganiu się Wydziałów powiatowych.

Uważając roczny fundusz subwencyjny za miarę postępu budowy lub rekonstrukcji dróg powyższych i przyjmując, że stosunek udziału subwencji krajowej do ogólnych, w przybliżeniu na 3000 zł. przyjętych kosztów budowy jednego kilometra, wynosi jedną trzecią część kosztów, przedstawi się obraz czynności w ten sposób, że podczas gdy na rok 1883 wypada około 110 km. dróg zbudowanych przy pomocy kraju, to na każdy z lat 1889 i 1890 przypada już około 160 kilometrów.

Stosunek ten wszakże był w początkach lat od 1883 faktycznie znacznie mniejszy, w początkach tych bowiem przyznawał Wydział krajowy subwencje przeważnie do połowy kosztów, obecnie zaś średnio trzecią część kosztów.

Licząc w ten sposób wypada na rok 1883 tylko około 70 km, a na rok 1890 około 160 km., nie licząc dróg zbudowanych przez Reprezentacje powiatowe wyłącznie własnymi środkami, przy pomocy pożyczki, lub subwencji ze skarbu państwowego, wreszcie nie licząc dróg zbudowanych przez c. k. Rząd prawie wyłącznym swoim kosztem dla celów państwowych.

Ruch budowy dróg powyższych będzie jednak zwiększać się aż do tego czasu, kiedy w myśl uchwały programowej Wysokiego Sejmu z dnia 13. października 1882, koszta budowy i rekonstrukcji dróg krajowych ustauą, a subwencje dla dróg powiatowych i gminnych osiągną najwyższej cyfry rocznej.

Z uwagi jednak, że koszta wspomnianych wyżej stopniowych robót rekonstrukcyjnych na drogach krajowych będą musiały jeszcze przez dłuższy szereg lat wstawiane być do preliminarza dróg krajowych w przybliżonej kwocie około 50.000 zł. rocznie, przyjąć można, że mniej więcej stała ilość przypadających do budowy i rekonstrukcji subwencyonowanych dróg powiatowych i ważniejszych gminnych osiągniętą będzie przy subwencji rocznej 250.000 zł. czyli, że dróg tych budować się będzie rocznie około 250 km., jeżeli koszt budowy jednego kilometra wynosić będzie 3000 zł., a subwencja krajowa trzecią część kosztów.

Ilość zaś dróg powiatowych i ważniejszych gminnych, które mają być jeszcze zbudowane, przedstawia się jak następuje:

W czasie powzięcia programowej uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 13. października 1882 wynosiły drogi powiatowe 1660 km., z których przeszło 1000 klm. było do zbudowania lub rekonstrukcji. Drogi gminne zaś wykazane były wówczas na 30.000 km., z których około 6000 km. dróg ważnych należało zbudować lub rekonstruować, nie licząc 3000 km. takich dróg,

które jakkolwiek uznane zostały za uporządkowane, jednakże tylko w połowie posiadały pokład kamienny.

Od tego czasu jednak zmieniły się wszystkie powyższe cyfry. Wiele bowiem z ważniejszych dróg gminnych uznano za powiatowe i również wiele dróg gminnych, których ważności do roku 1883 jeszcze nie uznawano, wskutek zmienionych stosunków komunikacyjnych, przeszło do kategorii dróg ważniejszych.

Na zwiększenie ilości takich dróg wpłynęła także nowela do ustawy drogowej z roku 1885, wprowadzająca ścisłą kontrolę siły prestacyjnej, a przede wszystkim tylekrotnie wspomniana uchwała programowa Wysokiego Sejmu z dnia 13. października 1882.

W ten sposób wynoszą dziś już drogi powiatowe przeszło 1900 km., z których około 700 km. pozostaje do zbudowania lub rekonstrukcji.

Drogi gminne zaś wynoszą podług udzielonych nam dotąd szczegółów ze strony 67 Wydziałów powiatowych razem około 44.000 km. (siedm powiatów nie nadesłało dotąd żądanych szczegółów).

W powyższych 44.000 km. dróg gminnych mieści się przeszło 33.000 km. dróg służących do zewnętrznej komunikacji. Głównych zaś dróg komunikacyjnych gminnych przyjęć można w ogóle na około 8000 km., z których dotąd zbudowano sposobem szosowym około 2500 km., pozostaje więc do zbudowania lub rekonstrukcji około 5500 km., a razem z drogami powiatowemi około 6200 km.

Wykonanie tych robót trwać może przy stałej rocznej subwencji 250.000 zł. rat około 25.

Zaznaczamy tu, że gdyby Wysoki Sejm stosownie do swej uchwały z dnia 13. października 1882 mógł być w czasie od r. 1884. do 1891. przeznaczać o tyle więcej na subwencje dla dróg powiatowych i gminnych, o ile uchwalał mniej na budowę i rekonstrukcję dróg krajowych, to dotąd zbudowanoby więcej około 400 km. dróg subwencyonowanych, suma bowiem rzeczywiście mniej uchwalonych subwencji wynosi przeszło 400.000 zł.

Wszakże i wykazana wyżej obecna ilość dróg powiatowych i ważniejszych gminnych nie jest ostateczną i z czasem wzrosnąć musi do cyfry jeszcze poważniejszej, z głównych bowiem dróg dotąd gminnych, będących jednak w ekonomicznym i geograficznym znaczeniu drogami powiatowemi, część niezawodnie uznana zostanie z czasem za rzeczywiste drogi powiatowe, reszta zaś jak to się spodziewać należy, przejdzie w administrację Reprezentacyj powiatowych. Wszakże i inne drogi gminne, które służą do zewnętrznej komunikacji, jako mające zupełną cechę dróg ważniejszych, będą musiały przynajmniej w znaczniejszej ilości uporządkowane być również w sposób należyty t. j. sposobem szosowym, w interesie bowiem ekonomicznym i w interesie podniesienia wartości ziemi, dążyć należy do tego, żeby nie tylko zbudowane były główne arterye, ale także, żeby utworzoną została dogodna w każdej porze roku komunikacja do każdej gminy i między niemi.

Nie ulega też wątpliwości, że uporządkowanie tych ostatnich dróg gminnych służących do zewnętrznej komunikacji, nastąpić będzie mogło również tylko przy pomocy kraju.

Podług zamknięć rachunkowych wydano na subwencje dla dróg powiatowych i ważniejszych gminnych od r. 1867 do końca 1890.

ogólną kwotę	1,909.166 zł.
a z kredytem na rok 1891 w kwocie	230.000 „
wynosi suma ogólna	2,139.166 zł.
z której przypada na czas od roku 1867 do 1882 włącznie, zatem na lat 16	940.138 „
zaś od roku 1883 do 1891 czyli 9 lat	1,199.028 „

Przyjmując wydatek ten ostatni jako trzecią część ogólnych kosztów budowy lub rekonstrukcji dróg powiatowych i ważniejszych gminnych, to suma ogólna wydatków po koniec roku 1891 przedstawi się w kwocie około 3,600.000 zł. Licząc zaś od r. 1892 stałą subwencją krajową przez lat 25 po 250.000 zł., otrzymamy sumę 6,250.000 zł. czyli 18,750.000 zł. jako sumę ogólnego przyszłego kosztu uporządkowania dróg powyższych, nie licząc kosztu uporządkowania wspomnianej wyżej, a bardzo poważnej reszty dróg gminnych, służących do zewnętrznej komunikacji.

Wobec tak doniosłego zadania, jakie kraj ma przed sobą i wobec tak olbrzymich ofiar, jakie kraj ponieść jeszcze będzie musiał, chcąc zadanie to wykonać, nieodzowną i nieodłączną jest też potrzeba kontroli należytego zużytkowania środków rozporządzalnych.

Kontrola ta zalecona usilnie przez komisję drogową w sprawozdaniu jej z dnia 10. października 1882 (aleg. 126 st. spr. z r. 1882) a sprawowana przez Wydział krajowy w myśl powołanego wyżej okólnika z dnia 22. grudnia 1882 LW. 51.432 i §. 25. noweli do ustawy drogowej z roku 1885 polegała i polega :

1. na ściśle w większej części przez oddział techniczny na gruncie przeprowadzonym sprawdzaniu planów i kosztorysów budowy lub rekonstrukcji dróg subwencyonowanych;
- 2 na kontroli samej budowy i
3. na ściśle kontroli samego użycia subwencji krajowej, t. j. na kolaudacji robót i sprawdzaniu rachunków.

Takiej kontroli domaga się od Departamentu IV. Wydziału krajowego również Komisja drogowa w swem przyjętem przez Wysoką Izbę uchwałą z dnia 26 listopada 1889 sprawozdaniu (aleg. 201 sten. spraw. z r. 1889), gdyż jak słusznie ta Komisja podnosi, tylko przy takiej kontroli budowa tych dróg będzie racjonalną i przyniesie znaczne oszczędności fundusom na ten cel przeznaczonym, zatem i funduszowi krajowemu, jak niemniej przyczyni się do zapewnienia znacznych oszczędności w kosztach przyszłej konserwacji dróg zbudowanych.

Moglibyśmy też przedłożyć Wysokiemu Sejmowi liczne dowody korzyści, jakie dotąd faktycznie osiągnięte zostały jedynie tylko wykonywaniem takiej właśnie kontroli, dowody rzeczywiście uzyskanych tak znacznych oszczędności, jakich przy prostym sprawdzeniu operatu technicznego w biurze nawet mowy być nie może.

Moglibyśmy jednak i odwrotnie przedstawić dowody strat, na jakie wyłożone już fundusze narażone zostały bądź wskutek nieudzielenia Wydziałowi krajowemu sposobności do wykonania powyższej kontroli, bądź też wskutek niemożności wykonywania jej przez Wydział krajowy jedynie z braku sił technicznych. — Wszakże i systematyczna kontrola w czasie budowy może z łatwością usunąć i faktycznie usuwa wszelkie błędy, których naprawa po ukończeniu budowy jest zwykle trudną i wymagającą większych kosztów, aniżeli zwiększenie ich wynikię z dokładnej i gruntownej budowy.

Chcąc kontrolę powyższą ile możności uprościć, wydał Wydział krajowy dodatkową instrukcję z dnia 20. lipca 1890 LW. 3 326, podnoszącą ważność i znaczenie warunków technicznych oraz zawierającą wskazówki co do zastosowania ich przy budowie dróg subwencyonowanych, o czem zdaliśmy sprawę w sprawozdaniu z czynności za rok 1889/90.

Komisja drogowa zbadawszy powyższą dodatkową instrukcję, uznała ją w swem przez Wysoką Izbę uchwałą z 29. listopada 1890 przyjętem sprawozdaniu (aleg. 250 sten spr. z r. 1890) za zupełnie racjonalną i wyraziła życzenie, aby Wydział krajowy przy udzielaniu subwencji dla dróg powiatowych i gminnych, trzymał się jak najściślej postanowień tej dodatkowej instrukcji, wyrażając powtórnie przekonanie, że „tym tylko sposobem wytworzyć zdoła tak wielkiej wagi dla rolnictwa, przemysłu i handlu sieć dróg drugorzędnych, obejmującą kraj cały, budowę ich zrobi odpowiednią i trwałą, a przez to w przyszłości obniży koszta

konserwy, a zarazem ścisłą kontrolą wykonywanych prac zdoła przynieść znaczne oszczędności funduszom przeznaczonym na budowę tych dróg, co pośrednio oddziaływać będzie i na fundusz krajowy.

Taka wreszcie kontrola ścisłego stosowania powyższej dodatkowej instrukcyi zapobiegnie koniecznej potrzebie używania ze szkodą dla innych dróg środków na niezwykle kosztowną konserwację dróg nieracyonalnie zbudowanych.

Z powyższego przedstawienia stanu rzeczy okazuje się, że dzisiejsze siły techniczne Wydziału krajowego nie mogą podolać wykonywaniu należytej kontroli budowy, względnie rekonstrukcyi dróg subwencyonowanych a już weale nie może być wykonywaną nakazana §. 25. noweli do ustawy drogowej z roku 1885 kontrola utrzymania dróg powyższych.

Kontrola ta ostatnia ogranicza się też przeważnie tylko na żądaniu, by Reprezentacye powiatowe przy staraniu się o subwencyę krajową wykazały zarazem środki do przyszłej konserwacyi drogi subwencyonowanej.

Nie może zaś ulegać wątpliwości, że jak ścisła kontrola budowy dróg subwencyonowanych musi zmniejszyć koszta ich budowy i ułatwić przyszłe ich utrzymanie, tak znowu i najracyonalniej zbudowane drogi ulegną zniszczeniu, jeśli nie będą również racyonalnie konserwowane.

Potrzebę kontroli utrzymania dróg powyższych zaznaczyła też dobitnie już komisya lustracyjna z roku 1882 w swem sprawozdaniu o czynności Departamentu IV. Wydziału krajowego (aleg. 139 sten. spraw. z r 1882) podnosząc, „że trudne i wielkie zadanie uregulowania dróg powiatowych i gminnych wtedy tylko może rzeczywiste i odpowiednie ofiarom kraju przynieść rezultaty, jeżeli Wydział krajowy nie pominie drugiej połowy tego zadania, przeprowadzenia zorganizowanego stałego nadzoru nietylko nad budową, lecz także nad późniejszym utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych“.

III. Nieodłącznie z rozwojem uprzędzkowania dróg subwencyonowanych rozwinęła i pomnożyła się także czynność organów technicznych Wydziału krajowego w dziale judykatury co do kierunku dróg powiatowych i gminnych.

Rozstrzygnięcie bowiem licznych sporów w tym względzie zależy w wielu wypadkach od sprawdzenia technicznych warunków budowy.

IV. Obok powyższych czynności służby dróg krajowych, przybyła na mocy ustawy z 15. kwietnia 1881 Nr. 46 Dz. u. k. i z 9. marca 1888 Dz. u. k. Nr. 38 budowa i utrzymanie publicznych dojazdów kolejowych, których ilość, licząc i te, które są w budowie, wynosi dziś 91 a długość 73 kilometrów.

Każdy z tych dojazdów stanowiących osobną całość, tworzy ważną komunikacyę ze względów handlowych, przemysłowych jako też i ogólnie ekonomicznych.

Z tego też powodu, jak i z powodu przymusowego udziału funduszu krajowego w kosztach budowy i utrzymania powyższych dojazdów, zastrzeżoną została Wydziałowi krajowemu §. 13. powołanej wyżej ustawy zwierzchnicza kontrola, która pod względem technicznym wykonywaną bywa przez oddział techniczny i naszych inżynierów okręgowych.

Wyplacone od roku 1883 do końca 1890 datki konkurencyjne funduszu krajowego na budowę i utrzymanie rzeczonych dojazdów wynoszą już kwotę 97.600 zł. Zważyć zaś tu należy, że wykonywanie kontroli budowy natrafia niejednokrotnie na ważne przeszkody wynikające z rozrzuconego po całym kraju położenia dojazdów i ich zwykle małej przestrzeni.

Czynność w tym dziale rozszerzy się jeszcze bardziej nietylko z powodu projektowanych rozmaitych kolei lokalnych, ale także z powodu uchwalonej przez Wysoki Sejm z dnia 29. listopada 1890 na wniosek komisyi drogowej rezolucyi, wzywającej Wydział krajowy do ułożenia w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem programu budowy sieci dojazdów kolejowych.

V. Nie można tu pominąć również działu regulacji ulic i placów miast i miasteczek dotkniętych klęską pożaru, przeprowadzonej siłami technicznymi Wydziału krajowego na prośbę gmin interesowanych jak n. p. w Chodorowie, Lisku, Tarnobrzegu, Nowym Sączu, Frysztaku, Podhajcach i Zborowie.

Dział ten czynności obecnie wprawdzie wypadkowy, w każdym zaś razie doniosłego znaczenia, powinien i niezawodnie rozwinie się z biegiem czasu bez konieczności wywoływanej dotąd klęską pożaru, regulacja taka bowiem, jak z natury rzeczy wynika, ułatwia komunikację i przyszłe jej utrzymanie, przyczyniając się zarazem do polepszenia stosunków sanitarnych i do upiększenia odnośnej miejscowości. Dziś już daje się odczuwać potrzeba takiej regulacji szczególnie w miejscowościach, w których istnieją zakłady zdrojowe i ważniejsze stacje klimatyczne jak n. p. w Zakopanem, gdzie przygotowawcze czynności już rozpoczęto.

VI. Dalej przytoczyć tu należy również czynności technicznej kontroli co do potrzeby i użycia znacznych funduszy pochodzących z prawa poboru myta kopytkowego w miastach: Brody, Brzeżany, Buczacz, Kołomyja, Nowy Sącz, Przemyśl, Rzeszów, Stanisławów, Tarnopol i Tarnów.

Dochód z prawa poboru myta kopytkowego w 10 miastach powyższych wynosi przeciętnie 69.500 zł., wartość zaś siły prestacyjnej około 40.000 zł. Co do tego działu czynności polecił Wysoki Sejm na wniosek komisji drogowej uchwałami z 26. listopada 1889 i z 29. listopada 1890 jak najściślejsze przestrzeganie ustaw, któremi powyższe prawo miastom nadane zostało, bo tylko tym sposobem osiągnięty być może cel ustawy w kierunku racjonalnego zużycia środków a tem samem w kierunku dążności do ciągłej poprawy stanu dróg i ulic miejskich.

Pragnąc, aby wykonywana przez nas kontrola przyniosła jak największą korzyść i żeby odpowiadała intencji Wysokiego Sejmu, zarządziliśmy stałe lustracje miejscowe i rewizye wszelkich programów robót, budżetów, kosztorysów, wykonanych robót i rachunków poruczając te czynności funkcyonaryuszom oddziału technicznego i inżynierom okręgowym.

VII. Stosując się do życzenia komisji drogowej przyjętego przez Wysoki Sejm uchwałami z dnia 26. listopada 1889 i z 29. listopada 1890 o zaprowadzenie ścisłej i szczegółowej statystyki dla każdej drogi krajowej z osobna celem uzyskania bez szkody dla stanu tychże dróg jak najdalej idących oszczędności w kosztach ich utrzymania, wprowadziliśmy już częściowo dotyczące czynności w oddziale technicznym i poruczyli je osobnemu inżynierowi.

Zdaniem wszakże Wydziału krajowego winna statystyka drogowa rozciągniętą być także na drogi powiatowe i subwencyonowane gminne, z czasem zaś i na resztę dróg gminnych i ważniejszych, jak to uzasadniliśmy w sprawozdaniu z czynności za rok 1889,90.

Korzyści bowiem, jakie zaprowadzeniem statystyki mają być osiągnięte przy utrzymaniu dróg krajowych, winny być również wyzyskane przy budowie i utrzymaniu dróg subwencyonowanych, których dotychczasowe już znaczne koszta do tak poważnej cyfry wzrosnąć mają.

Od statystyki zależy w pierwszym rzędzie ułatwienie i uproszczenie czynności techników na prowincyi i uzyskanie lepszych i tańszych robót, w którym to celu winna ona ustanowić dobrze obmyślane wzory i typy szczegółowe, instrukcye dla wykonywania różnego rodzaju robót, wypracować nową analizę cen dla zastąpienia dotychczasowej rządowej jako zbyt drobiazgowej i niedokładnej a w zastosowaniu mozołnej, przy robotach ziemnych zaś i dowozowych dającej rezultaty wprost niekorzystne w porównaniu ze stosunkami dziś istniejącymi, — dalej zbadać i ewentualnie wprowadzić nowe sposoby budowy jak n. p. użycie betonu, żelaza, utrwalenie drzewa itp., w ogólności zaś śledzić i wskazywać gdzie przez dobór stosownych materiałów, zmianę sposobu wykonania robót lub zastosowanie innych środków racjonalnych, dałyby się osiągnąć oszczędności w kosztach budowy i utrzymania tak krajowych jako też i innych dróg autonomicznych.

VIII. Nie mniej ważnem i obszernem będzie też zadaniem oddziału technicznego badanie pod względem technicznym warunków a po części i rentowności budowy wszystkich tych projektowanych linii kolei lokalnych, dla których proszona jest lub będzie pomoc kraju. Sprawy tego rodzaju zaczynają dziś po ukończeniu linii głównych coraz więcej się wylaniać a żądana pomoc kraju nie powinna być udzielaną bez poprzedniego zbadania powyższych okoliczności.

Do tego też zdążyła i uchwała finansowa Wysokiego Sejmu z 29. listopada 1890 w punkcie IV, polecająca Wydziałowi krajowemu „by wziął pod rozwagę ułożenie norm co do warunków, pod którymi kraj mógłby udzielać poparcia kolejom lokalnym“.

IX. Wspomnieć tu musimy jeszcze o jednym dziale czynności, które nie mieszczą się w ramach powyższych to jest o dziale budowniczym.

Dział ten początkowo nie znaczny, rozwinął się w miarę przybywania lub rozszerzania gmachów i budynków krajowych, zakładowych i fundacyjnych, tudzież w miarę przybywania ustaw budowniczych i powstającej coraz więcej potrzeby ściślejszego przestrzegania ustaw o policji ogniowej.

Dziś znajduje się w posiadaniu kraju lub jego administracyi:

We Lwowie:

1. Gmach sejmowy.
2. Gmach koszar żandarmeryi.
3. Magazyny zbożowe i spirytusowe.
4. Gmach krajowego szpitala z budynkami: prosektoryum, pralnią, lodownią i gospodarskimi. W toku zaś jest budowa osobnego zakładu położnic.
5. Szkoła gospodarstwa lasowego.

W Krakowie:

6. Krajowy szpital powszechny z sześcioma pawilonami, prócz lodowni i prosektoryum a w budowie znajdują się jeszcze dwa pawilony dla oddziału chirurgicznego.
7. Magazyny zbożowe i spirytusowe.

W Kulparkowie:

8. Gmach krajowego zakładu obłąkanych z budynkami administracyjnymi i ekonomicznymi.

W Dublanach:

9. Dwa gmachy szkolne, ośm domów mieszkalnych dla profesorów, gmach gorzelniany i kuźnia.

W Czernichowie:

10. Gmach szkolny, cztery budynki mieszkalne dla profesorów, dwie karczmy z zajazdami.
- Dalej piętrowe budynki niższych szkół rolniczych z zabudowaniami mieszkalnymi i gospodarskimi 11. w Horodence, 12. Jagielnicy i 13. Kobiernicach.

Fundacyjne budynki.

14. Głowińskiego w Winnikach.
15. Strzałkowskiego w Tarnopolu i Jacowcach.
16. Towarnickiego w Rzeszowie.

17. Stupnickiego w Szypowcach.
18. Dydyńskiego w Godowy, prócz innych będących w pertraktacyi.
19. Bursa St. Kazimierza w Tarnowie.
20. Zamek w Olesku, oraz wiele innych.

Nadto, już w najbliższej przyszłości mają być wykonane w administracyi Wydziału krajowego lub zaprojektowane budowy nowe. I tak co do budynków szpitalnych: w 1892 r. ma być budowany pawilon dla oddziału chirurgicznego przy szpitalu św. Łazarza w Krakowie. Jednocześnie mają być tamże przeniesione zabudowania gospodarcze i adaptowany budynek na Blichu dla chorych zakaźnych. Przy tymże szpitalu wypadnie postawić budynek na osobne pomieszczenie dla niespokojnych i separatek. We Lwowie ma być wzniesiony budynek na zakład położniczy i klinikę położniczą. W zakładzie Kulparkowskim projektowana będzie przybudowa skrzydeł wraz z dobudową dwóch sal w budynku gospodarczym na pomieszczenie warsztatów.

Dalej projektowaną jest na 1894 r. budowa dwóch klinik chirurgicznej i chorób wewnętrznych dla fakultetu lekarskiego we Lwowie, postawienie stacyi wodnej, przerobienie kuchni i pralni a także domku dla ćwiczeń bakteryologicznych.

Co do budynków szkolnych wykonane być mają w 1892 r. następujące budowy: dom dla internatu w Dublanach, rozszerzenie budynku szkolnego w Czernichowie, — budynek dla c. k. szkoły ślusarskiej i budynek mieszkalny dla nauczycieli tejże szkoły w Świątnikach, — budynek dla c. k. zawodowego zakładu kowalskiego w Sułkowicach, budynek dla krajowego naukowego warsztatu sukienniczego w Rakszawie, budynki na pomieszczenie rolniczych szkół niższych w Uhersku pod Stryjem i w Krośnie oraz szkoły ogrodniczej w Tarnowie.

Projektowane są dalej na 1892 r. rozszerzenie składów zbożowych i spirytusowych we Lwowie tudzież rozszerzenie składów zbożowych w Krakowie.

W najbliższej przyszłości będą prawdopodobnie także budowane: trzy domy dla przymusowej pracy i poprawy, a wreszcie skrzydło gmachu c. k. żandarmeryi we Lwowie.

Ścisła i fachowa kontrola nad wykonywaniem budowy powyższych gmachów i budynków przynieść może znaczne oszczędności w kosztach ich wzniesienia i przyszłej konserwacyi. Kontrola taka wykonywać się mająca systematycznie przez należycie ukwalifikowany organ techniczny Wydziału krajowego jest przeto niezbędna.

Tu należeć powinna również kontrola budowy koszar wojskowych, powstających przy pomocy tak znacznych bezprocentowych pożyczek z funduszu krajowego, jak niemniej kontrola budowy i rekonstrukcyi 24 powszechnych szpitali prowincjonalnych.

Mimo istnienia tak znacznej ilości gmachów i budynków, których wartość nie licząc projektowanych, przechodzi miliony, Wydział krajowy nie posiada żadnej własnej fachowej siły technicznej ani do budowy ani do konserwacyi rzeczonych gmachów.

Do każdej budowy lub adaptacyi sporządzali lub sporządzają dotąd plany i kosztorysy prywatni architekci, lub ubiegający się o budowę.

Kontrolę budowy porucza Wydział krajowy zwykle również osobno przybieranym budowniczym lub osobnym komitetom.

Konserwacyę niektórych gmachów poruczono bezpośrednio prywatnym inspicjentom, budynków zaś poszczególnionych wyżej pod 2 do 5, 8, 9 i 15 wykonuje od czasu do czasu przeznaczony bezpośrednio którykolwiek funkcyonaryusz drogowy oddziału technicznego,

wreszcie konserwacja reszty budynków wyżej poszczególnionych odbywa się znowu odrębnie, bez żadnej urzędowej kontroli fachowej, a w ogóle zwykle bez planów, bez znajomości stosunków miejscowych, bez gruntownego zbadania rzeczywistych potrzeb. Preliminarze przedkładane przez zarządy zakładów mają zwykle na celu chwilowe potrzeby i wygody, nie zaś utrzymanie budynków w odpowiednim stanie i nadanie im odpowiedniej trwałości.

Sprawy te są zatem traktowane dorywczo, z powodu potrzeby ugodzenia się z prywatnym budowniczym narażają na znacznie większe wydatki administracyjne, pozbawiają ogólnego poglądu na całość, na warunki budowy, sposób wykonania robót i rzeczywiste powody i potrzeby konserwacji.

Prywatny zaś i chwilowy stosunek budowniczego usuwa go z pod władzy dyscyplinarnej Wydziału krajowego, a poruczanie czynności osobom niefachowym osłabia tę władzę w wysokim stopniu.

Niemniej rażąco występuje powyższy stan anormalny w bardzo licznych dziś wypadkach rekursów wywołanych ustawami budowniczymi: dla 30 miast z 28. kwietnia 1882, Nr. 77, dz. u. kr., dla miasta Krakowa z 18. lipca 1883, Nr. 63, dz. u. kr. i miasta Lwowa z 21. kwietnia 1885, Nr. 31, dz. u. kr., jakoteż wykonywanymi co raz to ściślej ustawami o policyi ogniowej i budowniczey innych miejscowości.

Cały ten dział budowniczy winien być zdaniem Wydziału krajowego osobno zorganizowany, jeżeli nie w takich rozmiarach, żeby w oddziale dla budownictwa względnie architektury wypracowywane być miały projekty wszystkich gmachów budować się mających, i żeby ten oddział prowadził bezpośrednio kierownictwo każdej budowy, to jednak o tyle, żeby Wydział krajowy miał we wszystkich sprawach budowniczych, należących do jego zakresu, fachowy organ doradczy, na którego zdaniu mógłby w zupełności polegać i który prztem mógłby być zawsze używany do kontroli fachowej.

Organ taki złożony z architekta budowniczego, któremu dodanąby była odpowiednia ilość pomocników, jest zdaniem Wydziału krajowego niezbędny tak w interesie funduszu krajowego jako też w interesie powagi ustaw krajowych, na mocy których Wydział krajowy jako najwyższa władza autonomiczna wydaje w sprawach policyi ogniowej i budowniczych orzeczenia, które w takim tylko razie wolne być mogą od zarzutów uzasadnionych, jeżeli są oparte na opinii fachowej urzędników odpowiedzialnych w zawodzie budowniczym, należycie ukwalifikowanych i w każdym razie do dyspozycji będących.

Przedstawiony wyżej rozwój czynności oddziału technicznego wskazuje aż nadto dośladnie, że początkowy jego etat, składający się z 1 nadinżyniera, 2 inżynierów krajowych i 2 asystentów, nie mógł być wystarczającym i że w miarę wzmaganania się robót i nieodzownej potrzeby musiał on być uzupełniany. Przez pewien czas wyręczano się pomocnikami technicznymi i dyurnistami, których ilość wynosi dziś 15 osób.

Gdy jednak podobne wyręczanie się siłami niedoświadczonemi okazało się niedostatecznym i połączone było z ujmą dla rzeczy, zniewolony był Wydział krajowy w miarę wznoszących czynności powoływać do oddziału technicznego inżynierów okręgowych, co zawsze podawaliśmy do wiadomości Wysokiego Sejmu w corocznych sprawozdaniach z czynności. W ten sam sposób także w roku bieżącym, w obec całego szeregu przyjętych przez Wysoki Sejm uchwałą z 29. listopada 1890 poleceń i życzeń komisji drogowej, zamieszczonych w jej sprawozdaniu z 20. listopada 1890. (al. 250 sten. spr. 1890.) powołał Wydział krajowy do oddziału technicznego czwartego inżyniera z prowincyi.

Rozdział czynności zaś przedstawia się w ten sposób, że podczas gdy one początkowo poruczone były dwom inżynierom krajowym, którzy podlegali nadinżynierowi, a dwaj

asystenci, jak to z natury rzeczy wynika, byli pomocnikami inżynierów i im byli podporządkowani, to z czasem czynności te, nie licząc kierownictwa i działu statystyki, rozdzielono między sześciu funkcyjaryuszów, którzy bez względu na swój stopień urzędowy pełnili i pełnią obowiązki równorzędnie, przy pomocy dyetaryuszów i podlegają bezpośrednio nadinżynierowi.

Tak więc włożoną została z konieczności na urzędników technicznych niższej i najniższej kategorii odpowiedzialność bez dostatecznej z ich strony a potrzebnej do takiego urzędowania praktyki biurowej w Wydziale krajowym lub praktyki na prowincyi; inżynierowie wyższej rangi wykonują również czynności, które powinny być przydzielone funkcyjaryuszom na posadzie niższej, w czasie obowiązkowych wyjazdów ich na prowincję, lub nieobecności z jakiegokolwiek bądź powodu, zalegają przydzielone im sprawy, a wreszcie w skutek takiego koniecznością spowodowanego rozdziału czynności prawie na wszystkich funkcyjaryuszów, pozabawiony jest Wydział krajowy zasobu stałych sił młodych zarówno do biurowego wykształcenia, jak i przenoszenia ich na prowincję, celem dania im możliwości należytego przysposobienia się do wyższych posad technicznych.

W początkowej organizacji oddziału technicznego tkwiła nadto ta dla sprawy szkodziwa wada, że nadinżynier musiał bezwarunkowo zawsze obecnym być w biurze już choćby dla prowadzenia samej tylko rewizyi spraw wychodzących z oddziału technicznego. W razie przeto choroby jego lub nieobecności cała czynność powyższego oddziału zostawała w zawieszeniu, w obec czego i administracyjne załatwianie spraw doznawało zwłoki.

W tym stanie rzeczy i wobec wyszczególnionych wyżej, co raz więcej pomnażających się czynności oddziału technicznego, zmuszony był Wydział krajowy od roku 1891 wzmocnić kierownictwo tego oddziału ustanowieniem prowizorycznego zastępcy nadinżyniera.

Wzmocnieniem w ten sposób kierownictwa osiągnięta została nadto ta ważna korzyść, że kierownictwo to wspólnie z inżynierem dla statystyki zająć się może i faktycznie się zajmuje niezależnie od swych zwykłych czynności sprawami zasadniczej natury, mającemi na celu obmyślenie i wprowadzenie norm, typów i w ogóle środków, zdążających stopniowo do ułatwienia i utrwalenia komunikacyj publicznych, a przez to do zmniejszenia kosztów ich budowy i utrzymania, utrwalenia materiałów i t. d.

Wszystkie powyższe okoliczności przemawiają już same z siebie za niezbędną potrzebą jak najrychlejszej reorganizacji całej technicznej służby drogowej i to tem bardziej, że podniesione swego czasu w Wysokiej Izbie, a poszczególnione na wstępie niniejszego sprawozdania przeszkody przeważnie formalnej natury obecnie już nie istnieją.

Ustawa drogowa bowiem z r. 1866. zmienioną została nowelą z r. 1885, drogi krajowe z wyjątkiem Kańczuga-Dynów zbudowane, a trzeci zarzut co do trudności urzędzenia należytego i bliskiego nadzoru nad czynnościami funkcyjaryuszów drogowych na prowincyi, jeśli nie został dostatecznie wyjaśniony i uchylony już rozprawami w Wysokim Sejmie 8. i 23. października 1881, to obecny stan dróg krajowych i zmniejszające się z każdym rokiem koszta ich utrzymania są dowodem, że dotychczasowy nadzór nad pomienioną służbą bywa należyście wykonywany.

Zmniejszenie się tych kosztów utrzymania dróg krajowych skonstatowane też zostało przez komisję drogową w jej ostatnim sprawozdaniu, w którym podniesiono, że konserwacja jednego kilometra drogi wynosiła w r. 1888 269 zł. 45 ct.
w r. 1889 267 „ 29 „
a w r. 1890 250 „ 80 „

Oszczędności powyższe zasługują na tem większą uwagę, że uzyskane zostały przy pomocy prowizorycznych funkcyjonaryuszów na prowincyi, nie mających dotąd charakteru urzędników krajowych, nieodpowiednio wynagrodzonych, bez dodatków aktywnych, zajmujących przeto stanowisko, które w ogóle nie może zbyt zachęcać ani do tem gorliwszego pełnienia obowiązków, ani też do wstępowania do podobnej służby.

Potrzebę tej reorganizacji uznał był już w pierwszej połowie r. 1888 śp. Władysław hr. Badeni, jako ówczesny szef Departamentu IV., z inicjatywy którego zarządził Wydział krajowy zebranie potrzebnych materiałów, co też podaliśmy do wiadomości Wysokiego Sejmu w sprawozdaniu z czynności za rok 1887/1888. Następnie Komisya drogowa, której Wysoki Sejm przydzielił odnośne sprawozdania Wydziału krajowego z czynności za lata 1888/1889 i 1889/1890, podniosła z całym naciskiem rzezoną potrzebę, Komisya budżetowa zaś w sprawozdaniach swych o budżecie rubr. X. na rok 1890 i 1891, wyraziła zdanie, że reorganizacja technicznego zarządu drogowego w najbliższym czasie jest wskazaną. Równocześnie wniosła też Komisya budżetowa w sprawozdaniu swem o budżecie rubr. II. na rok 1891 uchwaloną przez Wysoki Sejm 29. listopada 1890 rezolucyę, polecającą Wydziałowi krajowemu wzięcie pod rozwagę reorganizacyę etatu służbowego Wydziału krajowego w kierunku zniesienia instytucyi dyurnistów pomiędzy innymi także w dziale technicznym i zaprowadzenia miejsc ukwalifikowanych elewów technicznych, oraz przedłożenie odnośnych wniosków na najbliższej sesyi sejmowej.

Przy rubr. X. budżetu na rok 1891 zaleciła nadto Komisya budżetowa Wydziałowi krajowemu, ażeby przy sposobności reorganizacji technicznej służby drogowej wziął pod rozwagę:

1. Sprawę „pewnej, lubo w niczem nieścieśniającej dotychczasowego zakresu działania Wydziału krajowego pod względem zwierzchniczego nadzoru kierownictwa i kontroli decentralizacji w zarządzie, przerzuceniem pewnej części stałych sił technicznych z biura centralnego, w szczególności w okolice bardziej oddalone od Lwowa, za pomocą tworzenia okręgów administracyjno-technicznych, obejmujących nie tylko zadanie konserwacji dróg krajowych, lecz nie mniej udzielanie stałej pomocy technicznej powiatom, względnie gminom“. Pomieniona decentralizacja jest zdaniem powyższej Komisji wskazaną „zarówno faktem spełnionego już zadania pod względem budowy dróg krajowych, jakoteż przesunięciem się punktu ciężkości, w działaniu z dróg krajowych na komunikacye czysto lokalne, a mianowicie drogi powiatowe i gminne“.

2. Myśl oddania pewnej części dróg krajowych, a zwłaszcza użyteczności zmniejszonej z powodu budowy równoległych kolei, w stały zarząd powiatów, rozumie się przy odpowiedniej dotacyi ze strony funduszu krajowego.

Co do sprawy pierwszej zaznacza Wydział krajowy, że decentralizacja sił technicznych, jakiej wymaga Komisya budżetowa istniała w pewnej mierze i istnieje faktycznie od początku rozwoju budowy i rekonstrukcyi subwencyonowanych dróg powiatowych i gminnych. Wydział krajowy bowiem posługiwał i posługuje się coraz częściej techniczną służbą dróg krajowych, rozmieszczoną na prowincyi — obok funkcyjonaryuszów oddziału technicznego, którzy używani bywają głównie w tych wszystkich wypadkach, gdzie rozechodzi się o szczególniejszą ważność lub kosztowność budowy. Taka decentralizacja wchodzi też w system organizacyi, której projekt obecnie Wysokiemu Sejmowi przedstawiamy.

Opierając się zaś na dotychczasowych długoletnich doświadczeniach, przyszliśmy do przekonania, że dalej idąca decentralizacja spowodowałaby tylko powiększenie kosztów administracyjnych, albowiem, jak to zresztą i z natury rzeczy wynika, centralna kontrola czynności organów technicznych na prowincyi nie powinna i nie może być zaniechaną.

Zaznaczamy dalej, że czynność kontroli budowy lub rekonstrukcyi dróg subwencyonowanych z funduszu krajowego, nietylko w niczem nie ustępuje czynności kontroli budowy dróg krajowych, ale przeciwnie jest o wiele trudniejszą z tego powodu, że dla kontroli budowy każdej drogi krajowej z osobna ustanowione były przez Wydział krajowy miejscowe komitety administracyjno-techniczne, podczas gdy przy drogach subwencyonowanych kontrola sprawowaną być musi równocześnie w kilkudziesięciu miejscach kraju bądź z oddziału technicznego, bądź z siedziby okręgowego inżyniera.

Drogi powyższe nie mogą też uważane być jako takie, któreby miały znaczenie „czysto-lokalne“.

Przedewszystkiem bowiem w myśl wielokrotnych zasadniczych uchwał Wysokiego Sejmu i w myśl §. 18. ustawy drogowej, mogą być subwencye z funduszu krajowego i bywają udzielane na budowę albo rekonstrukcyę dróg tylko takich, które są ważne pod względem komunikacyi, a zbyt kosztowne dla powiatu, szczególniejsza zaś kontrola budowy właśnie takich ważnych i subwencyonowanych komunikacyj, również niejednokrotnie jak najbardziej zaleconą została Wydziałowi krajowemu uchwałami Wysokiego Sejmu.

Drogi powyższe nie mogą również i dlatego uważane być w ogóle za komunikacye znaczenia czysto-lokalnego, że bez żadnej wątpliwości znajdują się między niemi i takie, które gdyby nie było zasadnicze uchwały Wysokiego Sejmu, zdążającej do nieuznawania więcej dróg za krajowe, niezawodnie za takie byłyby uznane.

Dowodem tego liczne corocznie ponawiające się w tym względzie petycye Reprezentacyj powiatowych, dowodem ponawiające się uchwały Wysokiego Sejmu, polecające Wydziałowi krajowemu przyznawanie na budowę dróg dotyczących subwencyj w wysokości przekraczającej znacznie granice oznaczone programową uchwałą Wysokiego Sejmu z 13. października 1882.

Co się tyczy wreszcie uwagi Komisji budżetowej, aby proponowane przez nią okręgi drogowe obok czynności przy konserwacyi dróg krajowych udzielały stałej pomocy technicznej powiatom względnie gminom, to podług dotychczasowych doświadczeń Wydziału krajowego potrzeba takiej pomocy nie jest ogólną, a bezwzględne jej zastosowanie wymagałoby bardzo znacznego powiększenia etatu krajowej służby technicznej obecnie przez Wydział krajowy projektowanego, o ile by zaś wpłynąć mogło na zmniejszenie kosztów dotąd przez powiaty na ten cel z własnej inicjatywy ponoszonych, o tyle zwiększyłoby odnośną pozycyę wydatków budżetu krajowego. Wydział krajowy jest przytem zdania, że pomoc techniczna udzielana ze strony kraju powiatom względnie gminom jest tylko rodzajem subwencyi, która podobnie jak pomoc pieniężna powinna być zależną od dopełnienia warunków pewnych, a zwłaszcza od inicjatywy i ofiarności stron bezpośrednio interesowanych nie mniej też od ważności lub kosztowności robót wykonać się mających.

Odmienne ma natomiast znaczenie i wymaga ogólnego zastosowania techniczna kontrola wypływająca z naczelnego nadzoru, który w myśl §. 25. ustawy drogowej Wydział krajowy ma wykonywać nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem dróg powiatowych, gminnych i publicznych dojazdów kolejowych.

2. Sprawa ekskamercy niektórych dróg krajowych była już kilkakrotnie przedmiotem uchwał Wysokiego Sejmu i badań Wydziału krajowego. Jeszcze w r. 1868 z chwilą objęcia dróg krajowych w swój zarząd, wniósł był Wydział krajowy do Wysokiego Sejmu osobne sprawozdanie (aleg. 24. sten. spraw. z r. 1868) z projektem zaniechania dróg krajowych prusko-szląskiej, lwowsko-rohatyńskiej, stanisławowsko-bursztyńskiej, tyśmienicko-kołomyjskiej i z Siwki do Halicza. Drogi te miały być podług projektu odstąpione odnośnym Reprezentacyom powiatowym.

Mimo wszakże przychylnego załatwienia powyższego wniosku przez Komisję administracyjną, która nadto przy drodze prusko-szląskiej proponowała ze względu na jej większą ważność, udzielanie dotyczącym powiatom subwencji krajowej przez trzy następne lata na koszt utrzymania tejże drogi (aleg. 48. sten. spraw. z r. 1868), Wysoki Sejm po obszernej dyskusji uchwałą z 3. października 1868, przeszedł do porządku dziennego nad powyższą sprawą.

W roku następnym wniósł Wydział krajowy ponownie osobne sprawozdanie (aleg. 14. sten. spr. z r. 1869), ale już tylko o zaniechanie drogi krajowej Siwko-halickiej. Przychylny wniosek w tej sprawie Komisji drogowej (aleg. 28. sten. spr. z r. 1869), został przez Wysoki Sejm przyjęty i droga ta została rzeczywiście ustawą z 13. stycznia 1870 Dz u. kr. Nr. 21. jako krajowa zaniechana.

W roku 1872 wniósł Wydział krajowy po raz trzeci osobne sprawozdanie (aleg. 9. sten. spr. z r. 1872) z wnioskiem o zaniechanie dróg krajowych:

1. prusko-szląskiej;
2. Zimnawoda-Hoszany;
3. części drogi lwowsko-rohatyńskiej z Bóbrki do Lwowa;
4. Bursztyn-Stanisławów;
5. Tyśmienica-Kołomyja;
6. części drogi Brzeżany-Podwołoczyska z Tarnopola do Podwołoczysk; i
7. drogi sędziszowskiej.

Komisya drogowa (aleg. 60. sten. spr. z r. 1872) sprzeciwiła się powyższej ekskamerycy i postawiła wniosek o poprzednie „przeprowadzenie układów, z odnośnemi Reprezentacyami powiatowemi co do odstąpienia im tychże dróg na podstawie subwencyonowania z dodatkiem myt na tych drogach istniejących“.

Wniosek ten został przez Wysoki Sejm przyjęty uchwałą z 30. listopada 1872.

Z aktów przedłożonych Komisji budżetowej w r. 1873 odnoszących się do przeprowadzonych przez Wydział krajowy odnośnych rokowań z Wydziałami powiatowymi, przekonała się też Komisya (aleg. 82. sten. spr. z r. 1873/4 strona 11), że „układy z powiatami po większej części okazały się niemożliwe z powodu wygórowanych żądań i warunków nader uciążliwych, na które Wydział krajowy przystać nie mógł“. Wysoki Sejm przyjmując powyższy stan rzeczy do wiadomości wezwał zarazem Wydział krajowy uchwałą z dnia 15. stycznia 1874 na wniosek wspomnianej Komisji budżetowej, „ażeby na następnej sesji po dokładnem zbadaniu dróg krajowych do zaniechania proponowanych, przedłożył Sejmowi stanowcze wnioski“.

W wykonaniu tego wezwania przeprowadził Wydział krajowy raz jeszcze rokowania z odnośnemi Reprezentacyami powiatowemi. Rokowania nie doprowadziły również do żadnego rezultatu; Rady powiatowe bowiem stawiały tak wygórowane warunki, że przyjęcie tychże obarczałoby bardziej fundusz krajowy, aniżeli wynoszą koszt utrzymania dróg do zaniechania proponowanych.

Wydział krajowy wnosząc zatem w roku 1874. projekt zmiany ustawy drogowej (aleg. 6. sten. spr. z r. 1874), zaproponował w §. 4. projektu postanowienie, ażeby zaniechana droga krajowa, potrzebna dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, stawała się drogą powiatową już z mocy ustawy, która orzekła o zaniechaniu tej drogi jako krajowej.

Projekt ten jednak nie został przez Wysoki Sejm przyjęty, w obec czego uważał Wydział krajowy sprawę za stanowczo załatwioną tembardziej, że pominęła ją i nowela do ustawy drogowej z r. 1885.

Pomimo to poruszoną została rzeczona sprawa już 22. stycznia 1886 przez sprawozdawcę Komisji budżetowej przy rozprawie nad budżetem rubr. X. na r. 1886, na co Wydział krajowy odpowiedział w sprawozdaniu swem z czynności za r. 1885/86, (strona 188 aleg. 10. sten. spr. z r. 1886/7) wykazując, że korzyść, jaka powiatom służyć może przy ich administra-

cyi, to jest znajomość stosunków lokalnych i możność jej zużytkowania, służy zarówno do rozporządzenia Wydziału krajowego, który też faktycznie zużytkowuje ją w każdym stadium administracji drogowej. Każda bowiem sprawa dotycząca drogi krajowej musi przejść przez odnośny Wydział powiatowy, który co do niej wyraża swą opinię, lub stawia swój wniosek.

Zarazem wykazał Wydział krajowy, że administracja powiatowa pod wielu względami nie zastąpi krajowej. Wydziały powiatowe bowiem mają obowiązki różnorodne, często zaś siły fachowe a niekiedy i administracyjne niedostateczne, nie mogą zaś mieć tych korzyści, jakie przynieść może organizacja władz administracyjnych i technicznych, zajmujących się stale, nieprzerwanie i wyłącznie sprawami drogowymi, możność narad fachowych kolegialnych nad wszelkimi wypadkami trudniejszymi, hierarchia służbowa, umożliwiająca kontrolę itp.

Sprawozdanie to zostało bez żadnych dalszych postanowień przyjęte do wiadomości Wysokiego Sejmu przy rozprawie nad budż. rubr. X. na rok 1887, — a to w skutek sprawozdania Komisji budżetowej, która wszelkie wyjaśnienia, zamieszczone przez Wydział krajowy w powołanym wyżej poglądzie na czynności Dep. IV. za rok 1885/6, a odnoszące się do administracji dróg krajowych, uznała za uzasadnione.

Mimo tego stanu rzeczy zaleciła Komisya budżetowa z r. 1890 ponowne rozpatrzenie sprawy powyższej.

Czyniąc zadość temu życzeniu, mającemu związek z proponowaną obecnie reorganizacją technicznej służby drogowej, Wydział krajowy podnosi przedewszystkiem, że ustawa drogowa nie zawiera takich postanowień, któreby po ekskamercyji drogi krajowej zabezpieczyły jej przyszłość. Ustawa ta postanawia w §. 3., że „drogami powiatowemi są drogi istniejące pod nazwą dróg obwodowych i te, które Rada powiatowa za drogi powiatowe uzna“. Tymczasem drogi, któreby miały być ekskamercowane, są od początku aż dotąd utrzymywane jako krajowe, przeprowadzone z Radami powiatowemi rokowania o przyjęcie tych dróg w samoistny zarząd spełzły na niczem i bez wątpienia także obecnie nie doprowadziłyby do pożądanego rezultatu, a nie masz środka, którymby Reprezentacye powiatowe można zniewolić do uznania zaniechanych dróg krajowych na powiatowe.

W obec tego mogłyby drogi rzeczzone stać się tylko gminnemi, a to na podstawie §. 4. ustawy drogowej, jako drogi przeznaczone do publicznego użytku. Nie ulega wszakże wątpliwości, że takiego załatwienia sprawy przy znanym powszechnie braku sił materialnych i intelektualnych u gmin nie można nawet dopuścić.

Odstraszającym aż nadto przykładem w tym względzie jest zaniechana droga krajowa z Siwki do Halicza, która przez powiat nie przyjęta, zesłała do zwykłej kategorii dróg gminnych i jako taka uległa zupełnemu zniszczeniu, a wyłożony na nią przez strony konkurencyjne koszt około 175.000 zł. uległ zupełnemu zmarnowaniu.

Wartość zaś tylko poszczególnionych wyżej siedmiu dróg krajowych przedstawia poważną sumę około 2,250 000 zł. prócz dróg położonych wzdłuż nowszych linii kolejowych, jak Dembica-Nadbrzezie, Nadbrzezie-Rozwadów, część drogi Jarosław-Bełzec na przestrzeni od Jarosławia do Oleszyc, droga Monasterzyska Czortków i Husiatyn-Kopyczyńce, których wartość wynosi sumę około 2,000.000 zł.

Jeśliby jednak Reprezentacye powiatowe odpowiedniami ustawami zniewolone zostały do objęcia w samoistny zarząd niektórych z dróg krajowych, tem samem odjęłoby się im możność tem rychlejszego tworzenia nowych należycie uporządkowanych komunikacyj w powiecie, na czem właśnie tak wiele zależy zarówno Wysokiemu Sejmowi jak i Reprezentacyom powiatowym, fundusze bowiem, które byłyby lub są przeznaczone na stopniowe tworzenie nowych, dla powiatu niemniej ważnych komunikacyj, musiałyby być użyte na utrzymanie istniejącej w powiecie drogi dotychczas krajowej.

Jeśliby zaś dla niedopuszczenia takiej stagnacji w rozwoju tyle pożądaną łącznej sieci dróg ważniejszych w kraju, na utrzymanie dróg ekskamerowanych miała być udzielana subwencya z funduszu krajowego, to nie może być mowy i o zamierzonej w ten sposób oszczędności funduszu krajowego.

W każdym jednak razie drogi krajowe oddane w samoistny zarząd Reprezentacji powiatowych byłyby pozbawione przytoczonych wyżej korzyści, jakimi dysponuje administracja krajowa, naturalnem zaś następstwem tego byłoby niezawodnie zwiększenie kosztów ich utrzymania.

Przy tych to właśnie korzyściach było możebne, że Wydział krajowy zyskał na kosztach utrzymania n. p. poszczególnionych wyżej jeszcze w r. 1872 przeznaczonych do ekskameracji siedmiu dróg krajowych, przeszło 39% oszczędności, podczas gdy bowiem koszt utrzymania dróg rzeczonych przyznane były na rok 1873 w wysokości 83.975 zł. wynosiły one w roku 1890 już tylko 50.870 zł. czyli mniej o 33 105 zł. W ogóle zaś, jak to już wyżej nadmieniliśmy koszt te stale się obniżają, a dążnością Wydziału krajowego jest właśnie ustaleniem i wprowadzeniem środków, uzyskać ile możności jeszcze dalsze oszczędności w rzeczonych kosztach.

Winniśmy wszakże sprawę tę przedstawić także z innego stanowiska.

Drogi krajowe Kraków-Chełmek, Dembica-Nadbrzezie, Rzeszów-Rozwadow-Nadbrzezie, Jarosław-Bełzec, Tarnopol-Podwołoczyska (a właściwie Rohatyn-Brzeżany-Podwołoczyska), i Monasterzyska-Czortków z drogą Kopyczyńce-Husiatyn, łączą kraj nasz z mocarstwami ościennymi, droga zaś krajowa Zimnawoda-Hoszany uzupełnia główny trakt rządowy na Sambor i Turkę do Węgier, drogi wreszcie Lwów-Rohatyn, Bursztyn-Stanisławów i Tyśmienica-Kołomyja, nie są niczem innym jak jedną wielką linią komunikacyjną uzupełniającą również dukt rządowy prowadzący jednym ramieniem na Stanisławów, Bohorodczany, Nadwornę i Delatyn do Węgier, drugim zaś z Kołomyi w czterech kierunkach mianowicie na Delatyn do Węgier, na Kossów i Kutę do Bukowiny jakoteż na Śniatyn i Horodenkę również do Bukowiny, nadto drogi Zimnawoda-Hoszany i Rohatyn-Lwów wiodą do stolicy kraju.

Wszystkie zatem powyższe drogi mają zupełną cechę dróg państwowych a zarazem znaczenie dróg strategicznych.

Z tych właśnie powodów winien je był już dawniej rząd pobudować. Stało się jednak inaczej. Ówczesny rząd przerzucił cały ztąd pochodzący ciężar na kraj i drogi powyższe zostały zbudowane ciężkim kosztem stron konkurencyjnych i funduszu krajowego.

Obecnie znowu kraj miałby pozbyć się nabytego w ten sposób majątku swego i przerzucić ciężar utrzymania go na Reprezentacje powiatowe i miałoby to stać się w czasie, kiedy właśnie jednym z głównych zadań i dążeń Reprezentacji krajowej jest utworzenie i podniesienie ważniejszych dróg dla uczynienia zadość wymogom handlowym, przemysłowym i ogólno-ekonomicznym.

Wszystkie więc przytoczone wyżej powody przemawiają przeciw ekskameracji dróg krajowych w ogóle, a tem więcej przeciw częściowej ekskameracji dróg poszczególnych.

Wydział krajowy, rozpatrzywszy w ten sposób wszelkie okoliczności, jakie tylko mogły mieć wpływ na zamierzoną reorganizację technicznej służby drogowej, przedkłada odnośny projekt po dokładnem i kilkakrotnem jego zbadaniu.

Projekt ten obliczony i ograniczony jest na zaspokojenie niezbędnych potrzeb i tworzy jednolitą i organiczną całość usuwającą dotychczasowe braki i niewłaściwości.

Między tytułem tego projektu a dotychczasowym stanem rzeczy zachodzi zasadnicza różnica. Podczas gdy dotąd ciągle jeszcze utrzymuje się od lat już nieuzasadniona opinia, jakoby cała techniczna służba ustanowiona była tylko dla dróg krajowych i tylko przy nich miała spełniać swoje obowiązki, a nawet w dotychczasowych budżetach funduszu krajowego utrzymuje się jeszcze tytuł całej rubryki X pod nazwą „drogi krajowe“, to projekt wprowadza dla personelu drogowego tytuł ogólny pod nazwą „techniczna służba drogowa“, a to ze względu, że głównym zadaniem służby projektem objętej jest obok utrzymania dróg krajowych, także kontrola budowy, rekonstrukcji i utrzymania wszystkich innych dróg autonomicznych.

Podział kraju na okręgi.

Zamiast dotychczasowych piętnastu okręgów i ekspozytur przyjmujemy podział kraju całego na dwanaście części w ten sposób, ażeby każda część tworzyła jeden okręg dróg krajowych a zarazem dróg powiatowych i gminnych oraz dojazdów kolejowych tych powiatów, które najbliżej dróg krajowych odnośnego okręgu są położone, zatem i najbardziej odpowiadają tym warunkom, w jakich znajdują się drogi krajowe.

Każdy z takich okręgów liczyć będzie mniej więcej sześć powiatów.

Inżynierowie na okręgach.

Technicznym kierownikiem okręgu podobnego będzie inżynier Wydziału krajowego z charakterem urzędnika krajowego, wyznaczonego z pomiędzy proponowanych obecnie inżynierów“ i „inżynierów adjunktów“. Obowiązkiem jego będzie obok dotychczasowych stałych czynności przy utrzymaniu dróg krajowych, sprawować w sposób, który oznaczy osobna przez Wydział krajowy wydać się mająca instrukcja, także techniczną kontrolę utrzymania zbudowanych dróg powiatowych i ważniejszych gminnych z szczególniejszem uwzględnieniem dróg subwencyonowanych, oraz publicznych dojazdów kolejowych, jak niemniej sprawować w sposób, jak to ustanowi osobna instrukcja Wydziału krajowego, kontrolę projektów i robót około budowy lub rekonstrukcji dróg powiatowych, gminnych i dojazdów kolejowych, wszakże tylko o tyle, o ile ta czynność zostanie im przez Wydział krajowy poruczona.

Pomocnicy inżynierów na okręgach.

Między wspomnianymi wyżej 12 okręgami są wszakże i takie, które mają albo znacznie większą ilość dróg krajowych, albo powiatowych i ważniejszych gminnych, albo drogi w ogóle znajdujące się w trudniejszych warunkach.

Dla tych więc okręgów, względnie ich inżynierów, dodani być muszą pomocnicy, jednak z charakterem stałego urzędnika technicznego, nie zaś jak dotąd czasowego (dyurnisty). Potrzeba tych pomocników okazała się niezbędną od początku administracji drogowej.

Zadaniem takiego pomocnika jest obok sprawowania czynności manipulacyjnych także częściowe załatwianie spraw biurowych okręgu, które to czynności obecnie znacznie wzrosną z powodu stałej kontroli nad utrzymywaniem dróg powiatowych i ważniejszych gminnych, zastępowanie inżyniera w czasie jego objazdu, choroby lub w ogóle nieobecności, ciągła kontrola robót ważniejszych na drogach krajowych, pomoc przy sporządzaniu projektów nowej budowy lub rekonstrukcji i t. d. Stanowisko to więc daje znakomitą sposobność wykształcenia pewnego zasobu sił potrzebnych do uzupełniania ubytku w personalu służby technicznej.

Dotychczasowy niestały charakter posady pomocnika inżyniera okręgowego miał tylko ten skutek, że pomocnik uważał swe zajęcie za przejściowe, co oczywiście nie mogło pozostać bez wpływu na jakość i wydatność jego pracy i że posadę tę, nierokującą mu żadnych widoków na przyszłość, jak najrychlej porzucał.

W ten sposób stracił Wydział krajowy kilku zdolniejszych ukończonych techników.

W obecnym projekcie wnosi Wydział krajowy dla inżynierów na okręgach trzech takich pomocników z pomiędzy „asystentów technicznych“.

Oddział techniczny.

Stosownie do ilości okręgów proponuje Wydział krajowy następującą organizację oddziału technicznego:

Jedna posada nadinżyniera, którego tytuł proponujemy zamienić na „dyrektora“.

Jedna posada „zastępcy dyrektora“, — cztery posady inżynierów starszych“ zamiast dotychczasowych dwóch inżynierów krajowych. Inżynierom tym przydzielone będą czynności głównej kontroli wszystkich spraw drogowych, odnoszących się do 12 okręgów tak, że każdy z nich miałby pod sobą po trzy okręgi, liczące mniej więcej po ośmnaście powiatów.

Gdy zaś sprawowanie poszczególnionych wyżej czynności przez samych tylko proponowanych czterech inżynierów starszych, byłoby wręcz niemożliwe, przeto do współurzędowania z nimi i ewentualnego często potrzebnego zastępowania ich w czasie objazdów, lub w ogóle w razie ich nieobecności, dalej do bezpośredniego kierownictwa ważniejszą lub kosztowniejszą budową, albo rekonstrukcją dróg i w ogóle do odrębnych czynności w tych wszystkich wypadkach, gdzie to będzie wskazane koniecznością, wynikającą z natury rzeczy, ze specjalnych uchwał sejmowych lub żądań Reprezentacyj powiatowych, proponuje Wydział krajowy ustanowić obok powyższych 4 inżynierów starszych, cztery posady inżynierów młodszej rangi z pomiędzy „inżynierów“ i „inżynierów adjunktów“, tudzież 8 posad ich pomocników, mianowicie dwóch asystentów i sześciu elewów technicznych, dalej jedną posadę inżyniera tudzież posadę jednego asystenta technicznego dla statystyki drogowej, jak to już uzasadniliśmy w sprawozdaniu z czynności za rok 1889/90 (str. 159), wreszcie dla ogólnych potrzeb oddziału technicznego, trzy osobne posady elewów technicznych, czterech rysowników płatnych dziennie i jednego dyetaryusza dla manipulacyjnych czynności.

Posada elewa technicznego uprawniać będzie do poboru adjutum i policzenia spędzonych na tej posadzie lat służby w razie posunięcia się na posadę wyższą.

Elewi ci będą po roku zadowolającej służby w oddziale technicznym wysyłani na prowincję bądź do pełnienia obowiązków konduktorskich, bądź do sprawowania innych czynności, któreby mogły obznajomić ich z niezbędną praktyczną służbą, a dopiero wynik jednorocznej takiej praktyki decydowałby o przyszłym awansie lub też stanowczem uwolnieniu elewa ze służby.

Inżynierowie technicznego oddziału drogowego, oraz funkcjonaryusze młodszej rangi należący do składu tegoż oddziału, używani będą, w miarę potrzeby do robót i czynności na prowincyi, o ile siły miejscowe okażą się w pewnych wypadkach niewystarczające.

Tym sposobem siły techniczne na prowincyi, względnie na okręgach, będą mogły być zawsze odpowiednio zwiększone, a to w porze stosownej i w tem właśnie miejscu, gdzie tego rzeczywiście potrzeba wymagać będzie.

Tak więc oddział techniczny przeznaczony w pierwszym rządzie do kontroli centralnej, będzie zarazem organem wykonawczym, stosownie do przyjętego przez Wydział krajowy systemu decentralizacji sił rozporządzalnych, w celu prowadzenia kontroli, oraz udzielania powiatom pomocy technicznej w miarę potrzeby i ważności.

Kwalifikacya.

Prócz ogólnych postanowień, zawartych w §. 3 ustawy służby krajowej o kwalifikacyi do służby krajowej, będą wymagane następujące szczególne:

Do przyjęcia na posadę elewa technicznego wymagany będzie dowód ukończenia Wydziału inżynieri i c. k. szkoły politechnicznej (technische Hochschule), złożenia z dobrym postępowaniem pierwszego egzaminu państwowego i wszystkich egzaminów rocznych (szkolnych).

Asystentem technicznym może zostać tylko kandydat, który prócz powyższych dowodów wykaże się świadectwem złożonego z dobrym postępowaniem drugiego egzaminu państwowego z „inżynieri” i odpowiednią praktyką w służbie drogowej.

Na te posady dopuszczeni będą również kandydaci z ukończonymi studjami innych równorzędnych z c. k. szkołą politechniczną fachowych zakładów austriackich, lub takich zakładów zagranicznych, jakimi są n. p. znana powszechnie szkoła dróg i mostów w Paryżu, szkoła w Zurychu, Gandawie i t. p.

Na wyższe posady wymagana będzie prócz powyższych kwalifikacyj jeszcze dłuższa i skuteczna służba w Wydziale krajowym i na okręgu.

Konduktorowie dróg krajowych.

Na podstawie próbnego doświadczenia, wprowadzonego w ostatnich czasach, przyszedł Wydział krajowy do przekonania, że dotychczasowa ilość konduktorów dróg krajowych może być zmniejszoną.

Cel ten da się wszakże osiągnąć tylko łącznie z odpowiednią organizacją wyższej służby technicznej, zwiększonym wymaganiem co do kwalifikacji konduktorów i stosownym oczywiście polepszeniem ich bytu materialnego.

Wprowadzenie praktyki konduktorskiej dla elewów technicznych uczyni w znacznej części zadość pierwszemu warunkowi, a uzupełnieniem w tym kierunku będzie wymaganie Wydziału krajowego od innych kandydatów, dowodu ukończenia z dobrym postępowaniem przynajmniej czwartej klasy c. k. austr. szkół średnich lub szkół fachowych równorzędnych, a zarazem wymaganie poddania się przed komisją, którą Wydział krajowy ustanowi, egzaminowi kwalifikacyjnemu podług osobno wydać się mającej instrukcji Wydziału krajowego.

Na tej podstawie wnosi Wydział krajowy utworzenie trzydziestu ośmiu posad konduktorów dróg krajowych z charakterem stałych urzędników krajowych.

Nadto proponuje Wydział krajowy utworzenie przy oddziale technicznym bezpłatnych kursów dla wykształcenia konduktorów drogowych w ogóle, których brak tak mocno odczuwać się daje, szczególnie Reprezentacyom powiatowym. Kursy te zaprowadzone będą w sposób podobny, jak kursa dla dozorców melioracyjnych. Nauka rozłożoną będzie na dwa lata po cztery miesiące zimowe każdego roku i obejmować będzie w pierwszym roku: arytmetykę, geometryę, algebrę, trygonometrię i geometryę wykreślną dla obznajomienia z zasadami planów, przekrojów i rzutów, oraz lekcyę ćwiczeń w ortografii, stylistyce, kaligrafii, rysunkach technicznych z wzorów, tudzież w kopiowaniu rysunków na kalkach, w rysunkach do geometryi wykreślnej i i zdjęciach rysunkowych z modeli i z natury.

Drugi rok będzie obejmować: mechanikę, miernictwo z trasowaniem i niwelacją, solidometrię praktyczną, materiały budowlane i sposób ich użycia, budowę i utrzymanie dróg, przepisy administracyjne techniczne i rachunkowe, jakoteż przepisy o policji drogowej, wreszcie lekcyę ćwiczeń obejmujące opracowanie tematów, kaligrafię, rysunki techniczne, rysunki topograficzne, jak plany sytuacyjne, warstwowe, profile podłużne i poprzeczne, dalej zadania do solidometrii praktycznej, ćwiczenia rysunkowe i objaśnienia do budowy i utrzymania dróg i zdjęcia rysunkowe odręczne z natury, wreszcie ćwiczenia w miernictwie i niwelacji w polu.

Bliższe szczegóły zawierać będzie odnośna instrukcyja, którą wyda Wydział krajowy. W pierwszym roku wprowadzenia powyższych kursów, nastąpiłoby otwarcie tylko pierwszego kursu.

Utrzymanie kandydatów w czasie nauk odbywać się będzie w zasadzie ich własnym kosztem, a także kosztem powiatów, któreby kandydatów swoich na powyższe kursy w ten sposób wysyłać zechciały.

Prowizorycznie mianowanym zaś konduktorom dróg krajowych, którzyby zgłosili się na kursy powyższe, udzielać będzie Wydział krajowy urlopu i zarządzi czasowe ich zastępstwo.

Przypuszczając, że na pierwszy kurs zgłosi się najmniej dziesięciu kandydatów, proponuje Wydział krajowy na sprawienie sprzętów i rekwizytów kredyt na r. 1892 w kwocie 300 zł., oraz na wynagrodzenie prelegentów kredyt w kwocie 400 zł. czyli razem 700 zł.

Droźnicy dróg krajowych.

Dotychczasowa ilość 337 droźników odpowiada uchwałam Wysokiego Sejmu z 30. sierpnia 1877 (strona 502 sten. spr. z roku 1877) i 19. października 1878 strona 859 sten. spr. z roku 1878), podług których każdy droźnik ma mieć przydzielonych sobie sześć kilometrów drogi z wyjątkiem wszakże dróg przechodzących przez miasta i miasteczka, gdzie przestrzeń drogi przydzielonej droźnikowi ograniczyć można do dwóch kilometrów, tudzież ważniejszych mostów, wymagających osobnych droźników.

W ten sposób z ogólnej ilości 337 droźników odpada 23 droźników na 23 miast i miasteczek, 17 droźników dla 17 mostów ważniejszych, reszta zaś 297 droźników dozorować ma 1755 klm. dróg, na jednego zatem wypada przeszło 59 klm.

Ilość ta droźników zwiększy się jeszcze po dobudowaniu drogi Przeworsk-Dynów na przestrzeni 26·915 klm. o czterech droźników dla drogi i jednego dla miasteczka Jawornika, tak że ogółła ich liczba wynosić będzie 342.

Rozpatrując sprawę droźników, powziął Wydział krajowy przekonanie, że niebezpieczną byłoby rzeczą zwiększać dotychczasową przestrzeń drogi ich dozorowi poruczonej, względnie zmniejszać ilość tych droźników.

Droźnikowi powinna być tylko taka przestrzeń drogi powierzona, jaką on codziennie pieszo, dogodnie — przynajmniej w zwykłych warunkach — przejść może tam i z powrotem. Jest on bowiem obowiązany przedewszystkiem zwiadać codziennie całą swoją przestrzeń dla przekonania się o stanie drogi w jej wszystkich szczegółach, uskutecznić drobniejsze naprawy celem ciągłego utrzymania równości pokładu szutru i wypukłości drogi, odprowadzać zbierającą się na drodze wodę deszczową, pilnować całości i bezpieczeństwa mostów, przepustów kanałów, poręczy i znaków drogowych, oraz przestrzegać jak najściślej przepisów o policji drogowej.

Nie może zaś ulegać wątpliwości, że wykonywanie tej policji utrudnione jest zawsze w porach deszczowych, zamieci śnieżnych i podczas większej frekwencji.

Jest on nadto obowiązany zbierać robotników i pilnować ich przy robotach własnego zarządu, oraz znać ilość znajdującego się na jego przestrzeni, jak niemniej ilość zużytego materiału dostawionego przez przedsiębiorstwo.

Jeśli więc droźnik, jak to wyżej nadmieniliśmy, ma taką przestrzeń drogi przydzieloną, że zadaniu powyższemu fizycznie podołać może, uzasadnione też będzie surowe domaganie się od niego zwłaszcza przestrzegania przepisów wspomnianej wyżej policji drogowej i pilnowania robót własnego zarządu, co jest najważniejszą podstawą oszczędności w kosztach utrzymania dróg krajowych.

Dla przykładu zaś podnosimy, że z istniejących w kraju naszym 2888 km. dróg rządowych przypada na jednego droźnika niespełna 4·7 km. prócz osobno ustanowionych dozorców mostowych (Brückenmeister). W krajach zaś, gdzie komunikacje drugo- i trzeciorzędne nadzwyczaj są rozwinięte, stosunek ten jest jeszcze mniejszy, gdyż wynosi np.: w Morawii 4·5

dróg powiatowych (dróg krajowych nie ma), w Czechach 3.2 dróg krajowych, w dolnej Austrii 3.4 krajowych i powiatowych, w Górnej Austrii 4.6 dróg krajowych itd.

Na drogach rządowych pobierają oni 14, 16 i 18 zł miesięcznie, a jeśli nie mieszkają w domach rządowych, otrzymują za przechowywanie narzędzi drożniczych po 83 ct. miesięcznie, co czyni 9 zł. 96 ct. rocznie.

Istnieje przytem zamiar polepszenia bytu drożników na drogach rządowych w ten sposób, że zamiast posuwania odpowiednio kwalifikujących się drożników na wyższe wynagrodzenie w miarę wakującego podobnego wynagrodzenia, mają oni otrzymywać wyższe to wynagrodzenie po wysłużeniu każdego lat dziesięciu, tak że po pierwszych 10 latach otrzymać mają po 16 zł., po następnych zaś 10 latach 18 miesięcznie.

W Czechach zaś otrzymują drożnicy po 16 zł. miesięcznie, w Dolnej Austrii po 16 do 24 zł., w Górnej Austrii 14 do 17 zł., w Morawii na drogach powiatowych 8 do 15 zł. i t. d.; podczas gdy u nas pobierają oni po 12 zł. 50 ct. miesięcznie, które to wynagrodzenie w najlepszym razie z dodatkiem za nadobowiązkowe roboty wynosić może 15 zł. miesięcznie.

Nadto w służbie rządowej przysługuje drożnikom (Strasseneinräumer), ich wdowom i sierotom pozostałym bez rodziców na podstawie Najwyższego postanowienia z dnia 30. maja 1866, już po dziesięcioletniej odpowiedniej służbie prawo do otrzymania daru z łaski, przy czem drożnicy otrzymać mogą po dłuższej niż 35-letniej służbie najwyżej 27 ct. dziennie, ich wdowy najwyżej 21 ct. dziennie, ich sieroty zaś pozostałe bez rodziców (chłopcy do lat 14, a dziewczęta do lat 12) po 2 do 5 ct. dziennie, a najwyżej połowę tego, co matka pobierała, w nadzwyczajnych zaś wypadkach dwie trzecie zaopatrzenia matki. Drożnicy naszych dróg krajowych nie mają dotychczas wcale takiego zaopatrzenia i z tego właśnie powodu zniewolony jest Wydział krajowy w myśl ustawy z 28. grudnia 1887 Nr. 1. Dz. p. p. z r. 1888, zgłaszać do ubezpieczenia od wypadków wszystkich tych drożników, którzy mają obowiązek pilnowania mostów, lub wykonywania robót na nasypach i wykopach drogowych, na drogach prowadzących przez lub po pod usuwającą się górę, przy walcowaniu szutru i t. d.

Okoliczności te przemawiają za zabezpieczeniem ich losu na wypadek kalectwa lub starości i z tego powodu proponuje Wydział krajowy, ażeby drożnikom i ich wdowom przyznać prawo do zaopatrzenia podług norm ustanowionych dla drożników dróg rządowych.

Płace z dodatkami.

Płace technicznych urzędników drogowych wraz z dodatkami pięcioletnimi są w niniejszym projekcie tak ułożone, ażeby tworzyły łączną całość, ażeby przy posuwaniu urzędnika z którejkolwiek posady na posadę wyższą, nie zachodziła potrzeba przyznawania mu dodatku osobistego, co musiałoby nastąpić, gdyby płaca na posadzie następnej była niższą od płacy z trzema dodatkami pięcioletnimi na posadzie ostatniej, wreszcie żeby funkcjonaryusz zwłaszcza z niższej i najniższej posady tylko stopniowo posuwał się na wyższą. Dziś bowiem pierwszą stałą posadą w oddziale technicznym jest odrazu posada asystenta z płacą 1.000 zł.

W szczególności proponuje Wydział krajowy zmianę w płacach, (z wyjątkiem konduktorów):

1. Zamiast dotychczasowych dwóch miejsc po 2.000 zł., — pięć miejsc, z których jedno przeznaczone dla zastępcy dyrektora oddziału technicznego z dodatkiem osobistym w kwocie 400 zł. rocznie.

2. Zamiast dotychczasowych faktycznie istniejących dziesięciu miejsc po 1.500 zł., — dwanaście miejsc, potrzebnych głównie dla odpowiedniejszego wynagrodzenia inżynierów na

okręgach z powodu projektowanego zwiększenia ich czynności, jak niemniej z powodu, że posunięcie z tej posady na posadę wyższą, będzie utrudnione w obec małej ilości tych wyższych posad.

3. Zamiast dotychczasowych siedmiu miejsc po 1.200 zł., — pięć takich miejsc.

4. Zamiast dotychczasowych trzech miejsc po 1.000 zł. i reszty miejsc o najrozmaitszych płacach :

dwa miejsca asystentów	po 1.000 zł.
" " "	" 800 "
" " "	" 700 "
trzy miejsca elewów	" 700 "
" " "	" 600 "
" " "	" 500 "
dwa miejsca rysowników	po 2 zł. — ct. dziennie
" " "	" 1 " 50 " "

jedno miejsce dyetaryusza manipulacyjnego po 1 zł. 50 ct. dziennie.

Dzisiejsze płace konduktorów po 400 i 500 zł., prócz corocznie przez Wysoki Sejm uchwalanej zapomogi po 100 zł., muszą być bez wątpienia uznane za niskie, jeśli się zważy, że od konduktorów przeważnie zależy dobry stan drogi, trwałość robot, oszczędność w wydatkach i wykształcenie dobrych drożników. Do nich należy dopilnowanie jakości i czasu dostawy materyałów, oraz wykonania robót przedsiębiorstwom poruczonych, dopilnowanie należytego użycia materyałów i wykonania robót własnego zarządu. Z tych właśnie powodów winien on cały swój czas poświęcić wyłącznie zajęciu konduktorskiemu, powinien więc mieć i wynagrodzenie, wystarczające faktycznie na utrzymanie jego z rodziną.

Wydział krajowy wnosi przeto utworzenie trzech klas konduktorów mianowicie: w pierwszej klasie sześć posad po 800 zł., w drugiej szesnaście posad po 650 zł. i w trzeciej klasie również szesnaście posad po 500 zł.

Podział taki wskazany jest zarówno potrzebą lepszego wynagrodzenia odszczególniających się w pracy i utworzenia nadziei awansu dla tem gorliwszego wypełniania obowiązków jak niemniej potrzebą przydzielenia konduktorom większych jak dotąd lub trudniejszych przestrzeni dróg krajowych.

W dodatkach pięcioletnich zajdą zmiany tylko przy płacach inżynierów o 1.200 zł., którzy zamiast dotychczasowych pięcioleci po 120 zł. pobierać będą po 100 zł., dalej przy płacach asystentów zamiast dotychczasowych pięcioleci po 80 zł., pobierać będą :

przy płacy 1.000 zł.,	trzy pięciolecia	po 60 zł.
" " 800 "	" " "	" 50 "
" " 700 "	dwa " "	" 50 "

Konduktorowie zaś pobierać będą zamiast dotychczasowych pięcioleci w wysokości 10% płacy, w każdej kategorii równo po 50 zł.

Wreszcie w dodatkach aktywalnych zajdą te zmiany, że przyznane zostają z wyjątkiem elewów, wszystkim funkcyjaryuszom, podczas gdy dotychczas cała techniczna służba na prowincyi razem z powołanymi do oddziału technicznego inżynierami, dodatku tego nie pobiera. Dodatki te dzieli Wydział krajowy podług siedziby urzędowania na trzy klasy: Do pierwszej klasy należą Lwów i Kraków, do drugiej Jarosław, Przemyśl, Tarnopol i Tarnów, do trzeciej wreszcie wszystkie inne miejscowości.

Dodatek aktywalny dyrektora, względnie nadinżyniera, zniża Wydział krajowy z dotychczasowych 1.000 zł. na 500 zł. Dodatek aktywalny inżynierów starszych zostaje w dotych-

czasowej wysokości 360 zł. inżynierów o płacy 1.500 zł. ustanawia się na kwotę 300, 250 i 200 zł., inżynierów adjunktów o płacy 1.200 zł. na kwotę 240, 200 i 160 zł., wszystkich asystentów na kwotę 180, 150 i 120 zł., wreszcie konduktorów o płacy 800 zł. na kwotę 100 zł., reszty innych zaś na kwotę 75 zł.

Ryczałty na objazdy dróg krajowych, na utworzenie biura i kancelaryjne.

Drogi krajowe nie są i nie mogą w okręgach tak być rozdzielone, iżby każdy okręg zawierał równą ich przestrzeń, żeby znajdowały się w równych warunkach i żeby każdy inżynier okręgowy mógł zawsze jednakową odbyć drogę i jednakowego użyć czasu dla obowiązkowego objazdu swego okręgu. Z tego powodu nie właściwą byłoby rzeczą, ażeby jak dotąd, tak i nadal ryczałt inżynierów okręgowych na obowiązkowe objazdy dróg krajowych, miał być dla wszystkich równym.

Wydział krajowy wnosi przeto, ażeby Wysoki Sejm raczył na cel powyższy przyznać zamiast dotychczasowych 6.400 zł., ryczałtową kwotę 6.000 zł., która rozdzielona zostanie stosownie do długości przydzielonej mających inżynierom na okręgach dróg krajowych i stosownie do innych warunków terytoryalnych każdego okręgu.

Ryczałty konduktorów na obowiązkowe zwiedzanie dróg krajowych, ustanowione przez Wysoki Sejm jeszcze uchwałą z 21. października 1869 w wysokości 120 albo 150 zł. stosownie do przydzielonej konduktorowi przestrzeni do 30 albo do 50 km. drogi krajowej, nie mogą być nadal utrzymane z powodu proponowanego przez Wydział krajowy zmniejszenia ilości konduktorów a zwiększenia przestrzeni dróg dla reszty konduktorów. Nadto wykazało długoletnie doświadczenie, że ryczałty i w dotychczasowym stanie rzeczy, są stanowczo za niskie.

W myśl postanowień §. 46. uchwalonych przez Wysoki Sejm 15. września 1868 przepisów administracyjnych, obowiązany jest konduktor objechać przydzieloną sobie drogę najmniej cztery razy na miesiąc. Czyni to przy 1.800 km. sumę 172.800 km. dróg przebytych tam i z powrotem. Biorąc zaś za podstawę obliczenia kredyt przyznany przez Wysoki Sejm na cel powyższy z r. 1891 w kwocie 6.220 zł., wypada na jeden kilometr 3.6 ct., podczas gdy uchwalonymi przez Wysoki Sejm z 15. października 1881 przepisami o dyetach i kosztach podróży, przyznane zostały sługom koszta podróży po 50 ct. od mili, co odpowiada 6.6 ct. od kilometra, prócz dyet po 1 zł. 50 ct. dziennie.

Następstwa tak niskiego ryczałtu są takie, że konduktor albo objeżdża drogę tylko tyle razy, na ile mu rzeczywiście wystarczy ryczałt, albo dokładając ze swojej płacy, musi szukać uzupełnienia jej w ubocznym zarobku, jeśli nie ma popaś w nędzę. Tak jedno jak i drugie jest wszakże dla drogi niekorzystne i wręcz przeciwne zadaniu konduktora, jak o bezpośredniego gospodarza drogi.

Czem częściej bowiem konduktor znajduje się na drodze, tem łatwiej może on skontrolować roboty i dostawy uskuteczniane w drodze przedsiębiorstwa, lub we własnym zarządzie, dopilnować drożników, spostrzedz potrzebę drobnych naprawek i zarządzić je nieznacznym kosztem, usunąć błędy w czasie wykonania robót i t. d., co wszystko jest wielce utrudnione, niekiedy zaś nawet niemożliwe, jeśli konduktor rzadziej drogę zwiedza

Wszystkie te okoliczności mają prawie wyłączny wpływ na wysokość kosztów utrzymania i na stan dróg krajowych, mniej bowiem kosztuje usunięcie złego w początkach, aniżeli gdy ono naturalnem następstwem przybrało już szersze rozmiary, trzeba jednak, żeby to złe

w odpowiednim czasie było spostrzeżone a do tego niezbędnem jest niemal ciągle przebywanie konduktora na drodze.

Z tych powodów wnosi Wydział krajowy na podwyższenie ryczałtu za każdy przebyty kilometr drogi tam i z powrotem, z dotychczasowych 36 ct. na 5 ct., co przy 1.800 km. uczyni ogólną sumę 8.640 zł.

Gdy zaś niepodobna jest przewidzieć, jaka przestrzeń dróg krajowych przydzieloną będzie każdemu z 38 konduktorów z osobna, a nadto przestrzeń ta zmieniać się będzie przy wstępowaniu nowych konduktorów, w ogóle zaś inną będzie u każdego konduktora, przeto wnosimy o przyznanie Wydziałowi krajowemu ryczałtowej sumy 8.640 zł. do rozdziału pomiędzy konduktorów w miarę przydzielonych im do objazdu przestrzeni dróg krajowych.

Ryczałt na pomieszczenie biura okręgowego pozostanie w dotychczasowej wysokości z tą jedynie różnicą, że inżynier okręgowy w Krakowie będzie miał zamiast 100 zł., taki ryczałt, jak inżynier okręgu lwowskiego, to jest 120 zł. rocznie, reszta zaś dziesięciu inżynierów okręgowych, jak dotąd po 60 zł., czyli razem 840 zł.

Ryczałt kancelaryjny dla powyższych inżynierów proponuje Wydział krajowy dla każdego inżyniera równo po 48 zł. rocznie, czyli razem 576 zł., dla konduktorów zaś, jak dotąd po 16 zł. rocznie, czyli razem 608 zł.

Partykularze dyet i kosztów podróży.

Dyety i koszta podróży w sprawach komunikacyjnych przyznawane będą jak dotąd technicznej służbie drogowej w tych wypadkach, w których podróż przedsięwzięta została w skutek osobnego rozporządzenia względnie uchwały Wydziału krajowego, a to w sposób i pod warunkami ustanowionymi uchwałą Wysokiego Sejmu z 15. października 1881, z tą wszakże obecnie projektowaną przez Wydział krajowy zmianą, że wysokość dziennej płacy czyli dyet wynosić będzie dla urzędników z płacą stałą łącznie z pobieranymi pięcioleciami:

1. od 1.500 zł. i wyżej po 5 zł. a. w. dziennie,
2. od 1.000 do 1.500 zł. po 4 zł. a. w. dziennie,
3. do 1.000 zł. po 3 zł. a. w. dziennie. Do tej klasy należą także elewi techniczni,
4. konduktorowie i dyetaryusze techniczni bez względu na wysokość poborów, po 2 zł. dziennie.

Postępowanie dyscyplinarne.

W §. 51. ustawy służby krajowej znajduje się postanowienie, że do przeprowadzenia śledztwa dyscyplinarnego przeciw urzędnikowi lub słudze i przesłuchania w razie potrzeby świadków, deleguje Marszałek krajowy komisję złożoną z dwóch Członków Wydziału krajowego i sekretarza, tudzież, że z polecenia Marszałka oddane będą akta śledcze takiemu Członkowi Wydziału krajowego, który w śledztwie nie miał udziału, dla wniesienia sprawy na Radę Wydziału krajowego.

Wykonywanie powyższych postanowień, o ileby dotyczyło technicznej służby drogowej byłoby bardzo utrudnione i niedogodne w tych wypadkach, w których ma być przeprowadzone śledztwo dyscyplinarne przeciw funkcyonaryuszowi na prowincyi urzędującemu, wymagałoby bowiem podróży dwóch członków Wydziału krajowego i sekretarza.

Tyczy się to nie tylko technicznej służby drogowej urzędującej stale na prowincyi lecz także i tych funkcyonaryuszów oddziału technicznego, którzy jak to zaznaczyliśmy wyżej, powołani być mogą do czasowego urzędowania na prowincyi. W regule przyjąć można, że z pomiędzy funkcyonaryuszów oddziału technicznego tylko dyrektor, jego zastępca i czterech inżynierów starszych urzędować będą stale w siedzibie Wydziału krajowego i że objazdy ich przedsiębrane w wypadkach ważniejszych ograniczyć się dadzą do czasu krótszego. Co do innych funkcyonaryuszów pomienionego oddziału, to stanowić oni mają niejako ruchomy zastęp, którego członkowie stosownie do potrzeby wysyłani być mogą na prowincyę na czas dłuższy. W razie wytoczenia śledztwa dyscyplinarnego takiemu funkcyonaryuszowi podczas urzędowania na prowincyi, zastosowanie powołanego wyżej postanowienia §. 51. ustawy służby krajowej przedstawiałoby te same trudności i niedogodności, jak gdyby urzędował tamże stale.

Co do inżynierów i konduktorów na prowincyi delegował Wydział krajowy dotychczas do przeprowadzenia śledztw dyscyplinarnych i przesłuchiwania świadków zawsze tylko urzędnika Wydziału krajowego a szef Departamentu IV. przedstawiał wynik dochodzenia Radzie Wydziału krajowego.

Wnosimy więc, żeby takie postępowanie dyscyplinarne zachowane było na przyszłość co do całej technicznej służby drogowej, z wyjątkiem sześciu wyżej wymienionych funkcyonaryuszów starszej rangi, co do których zastosowanie postanowienia §. 51. ustawy służby krajowej tyczącego się przeprowadzenia śledztw dyscyplinarnych nie przedstawiałoby tych trudności o których wspomnieliśmy powyżej.

Przysięga.

W myśl §. 13. ustawy służby krajowej, mieliby wszyscy nowo mianowani funkcyonaryusze drogowi składać przysięgę służbową w Wydziale krajowym podług rotys przysięgi zamieszczonej w załączniku A. ustawy służby krajowej.

Gdy zaś zaprzysięganie konduktorów w Wydziale krajowym połączone byłoby zwykle z trudnościami, przeto Wydział krajowy wnosi o upoważnienie go do delegowania w tym celu Prezesa lub zastępcy tej Rady powiatowej, której Wydział powiatowy poruczoną ma sobie administracyę odnośnej drogi krajowej.

Droźnicy dróg krajowych składać będą przysięgę na ręce Prezesów Rad powiatowych lub ich zastępców podług załączonego wzoru rotys przysięgi.

Złożenie tej przysięgi przez konduktora lub droźnika stwierdzi odnośny Prezes Rady powiatowej lub jego zastępca na dekrete nominacyjnym konduktora względnie droźnika.

Elewi techniczni składać będą przyrzeczenie w miejsce przysięgi podług rotys zamieszczonej w formularzu B. ustawy służby krajowej.

Porównanie kosztów wynikających z niniejszego projektu z kosztami rzeczywistymi, przedstawia się jak następuje :

A. Oddział techniczny.

	Wydatki rzeczywiste	Wydatki projektowane	więcej	mniej	Nadwyżka projektu	
Płace	25.489	31.211	5.722	—	—	Projektowane dodatki osobiste obejmują 500 zł. zniżonego dodatku aktywalnego nadinżyniera i 400 zł. dodatku osobistego zastępcy.
Dodatki osobiste	2.600	900	—	1.700	—	
„ aktywalne	2.080	4.220	2 140	—	—	
„ pięcioletn.	2.980	1.900	—	1.080	—	Projektowane pięcioletnia obliczono w sumie możliwie najwyższej.
	33.149	38.231	7.862	2.780	5.082	

Jeśli się zaś zważy, że w projektowanej nadwyżce 5.082 zł. mieszczą się nieistniejące dotąd dodatki aktywalne w kwocie 2.140 zł. oraz czasowy dodatek osobisty teraźniejszego nadinżyniera 500 zł., okaże się, że projektowana nadwyżka na pomnożenie i polepszenie sił oddziału technicznego wynosi 2.442 zł.

B. Służba techniczna na okręgach.

	Wydatki rzeczywiste	Wydatki projektowane	więcej	mniej	Nadwyżka projektu	
Płace	17.664	19.300	1.636	—	—	Projektowane pięcioletnia obliczono w sumie możliwie najwyższej.
Dodatki osobiste	400	—	—	400	—	
„ aktywalne	—	2.930	2 930	—	—	
„ pięcioletn.	3.040	1.500	—	1.540	—	
	21.104	23.730	4.566	1.940	2 626	

Jeśli z projektowanej nadwyżki potrąci się nieistniejący dotąd wydatek na dodatki aktywalne 2.930 zł., okaże się zmniejszenie wydatków w kwocie 304 zł.

C. Konduktorowie dróg krajowych.

	Wydatki rzeczy- wiste	Wydatki projekto- wane	więcej	mniej	Nad- wyżka projektu
Płace	19.000	23.200	4.200	—	—
Dodatki osobiste .	2.350	—	—	2.350	—
„ aktywne	—	3.000	3.000	—	—
„ pięcioletnie	2.170	—	—	2.170	—
	23.520	26.200	7.200	4.520	2.680

Potrąciwszy z projektowanej nadwyżki wydatków nieistniejący dotąd wydatek na dodatki aktywne w kwocie 3.000 zł., okaże się zmniejszenie wydatków w kwocie 320 zł.

D. Ryczałty dla służby dróg krajowych na okręgach.

	Wydatki rzeczy- wiste	Wydatki projekto- wane	więcej	mniej	Nad- wyżka projektu
Objazdy inżynierów	6.400	6.000	—	400	—
„ konduktor.	6.490	8 640	2.150	—	—
Biura inżynierów	760	840	80	—	—
Kancelaryjne inżyn.	456	576	120	—	—
„ konduktor.	672	608	—	64	—
	14.778	16.664	2.350	464	1.886
Rekapitulacja					
A. Oddział techn.	33.149	38.231	7.862	2.780	5.082
B. Okręgi	21.104	23.730	4.566	1.940	2.626
C. Konduktorowie.	23.520	26.200	7.200	4.520	2.680
D. Ryczałty . . .	14.778	16.664	2.350	464	1.886
	92.551	104.825	21.978	9.704	12.274

Potrąciwszy z projektowanej ogólnej nadwyżki w kwocie		12.274 zł.
proponowaną obecnie sumę dodatków aktywalnych	8.070 „	
nadwyżkę w ryczałtach	1.886 „	9.956 „
okazuje się nadwyżka etatu w kwocie		<u>2.318 zł.</u>

Porównując zaś projekt niniejszy z preliminarzem na rok 1892, przedstawia się wynik cyfrowy jak następuje:

Suma projektu wynosi		104.825 zł.
Suma preliminarza na r. 1892 w Rubr. II. 24.395 zł.		
„ X. 67.909 „		<u>92.304 zł.</u>
Okazuje się nadwyżka		12.521 zł.
z której potrąciwszy wykazane wyżej		<u>9.956 „</u>
pozostaje nadwyżka		2.565 zł.

przypadającą faktycznie na ogólne pomnożenie i polepszenie sił technicznych.

Przeprowadzenie reorganizacji.

W nowym etacie pomieszczeni będą z dotychczasowych funkcyonaryuszów ci wszyscy, którzy pełnią swą służbę użytecznie. O ile zatem nie znajdą się między nimi odpowiedni kandydaci, nastąpi uzupełnienie etatu w drodze konkursu.

Gdy zaś między istniejącym personelem znajdują się funkcyonaryusze, którzy w skutek obecnego ustanowienia odmiennych warunków kwalifikacyjnych i przekroczonego już wieku nie mogliby być pomieszczeni w nowym etacie, przeto Wydział krajowy wnosi o upoważnienie go do wyjątkowego zamianowania w nowym etacie zasługujących na to i posiadających praktyczną kwalifikację wspomnianych wyżej funkcyonaryuszów, z pominięciem wymaganego wieku i kwalifikacji szkolnej ustanowionej obecnie — obok innych warunków — dla nowych kandydatów. —

Przy powyższych nominacjach zajdą jednak wypadki, gdzie suma dotychczasowych poborów (bez ryczałtów), będzie wyższą od poborów na podobnej posadzce nowego etatu.

Różnica więc w tych poborach będzie musiała być wyrównaną dodatkiem osobistym, który odpadnie przy najbliższym awansie lub przyznaniu pięciolecia.

Zajść mogą również wypadki, że suma dotychczasowej płacy stałej z pobieranymi pięcioleciemi, będzie wyższą od płacy stałej z pięcioleciemi w nowym etacie. Jeśliby zatem w tym ostatnim wypadku zaszła potrzeba spensyonowania nowo mianowanego z pomiędzy dotychczasowych funkcyonaryuszów, zanim on uzyskałby następne pięciolecie lub wyższą posadę, to na podstawie prawa nabytego osobnemi uchwałami Wysokiego Sejmu, zajdzie konieczność wymierzenia mu emerytury podług wyższej płacy z pięcioleciemi pobieranymi na dotychczasowej posadzce.

Na stopniowe przeprowadzenie reorganizacji technicznej służby drogowej w ciągu r. 1892 preliminarzuje Wydział krajowy kwotę 10.000 zł. dodatkowo do wykazanej powyżej sumy odnośnych wydatków zamieszczonych w Rubr. II. i X. projektu budżetu krajowego na r. 1892.

Przedstawionym projektem reorganizacji technicznej służby drogowej pragnie Wydział krajowy uzyskać nietylko cel, iżby reorganizacja rzeczona czyniła zadość słuszności a

zarazem była zachętą dla ukończonych techników do wstępowania do służby krajowej, zwłaszcza w obec konkurencji wywołanej potrzebami władz rządowych i przedsiębiorstw kolejowych, ale pragnie zarazem, by ona w pierwszym rządzie przyniosła pożytek krajowi przez obniżenie o ile to możebne kosztów utrzymania dróg krajowych, oraz wytworzenie organicznej sieci dróg publicznych przy równoczesnem zmniejszeniu kosztów ich budowy i utrzymania.

W tym też celu zamierza Wydział krajowy wydać, względnie uzupełnić cały szereg instrukcyj dla oddziału technicznego, inżynierów lustrujących drogi, inżynierów na okręgach itd.

Oddział techniczny dla budownictwa.

Chcąc pierwiej przekonać się, jakich sił oddział techniczny dla budownictwa niezbędnie wymagać będzie, nie przedstawiamy na razie Wysokiemu Sejmowi projektu stałej organizacyi pomienionego oddziału i ograniczamy się na wniosku do uchwały upoważniającej Wydział krajowy do prowizorycznego ustanowienia przy Wydziale krajowym osobnego organu technicznego dla powyższego działu czynności, oraz do wydatków na ten cel, w granicach kredytu poniżej oznaczonego.

Podstawą do przybliżonego obliczenia wysokości tego kredytu są :

a) koszta poniesione od roku 1886 do końca czerwca 1891, z rozmaitych funduszków za plany, kosztorysy, kierownictwo i dozór przy budowach.

Na ten cel wypłacono :

od roku 1886	. . . . .	3.093 zł.
„ 1887	. . . . .	2.619 „
„ 1888	. . . . .	4.270 „
„ 1889	. . . . .	2.362 „
„ 1890	. . . . .	3.680 „
do 30/6 1891	. . . . .	3.136 „
<u>razem</u>		<u>19.160 zł.</u>

czyli przeciętnie 3.473 zł.

b) koszta podróży w sprawach budowniczych podejmowane dla wykonywania tylko dorywczej kontroli wyniosły :

w roku 1886	. . . . .	336 zł. 64 ct.
„ 1887	. . . . .	109 „ 35 „
„ 1888	. . . . .	914 „ 77 „
„ 1889	. . . . .	1.784 „ 91 „
„ 1890	. . . . .	874 „ 31 „
do 30/6 1891	. . . . .	574 „ 28 „
<u>czyli razem</u>		<u>4.594 zł. 26 ct.</u>

zatem przeciętnie 835 zł.

W kwotach powyższych przedstawiających łącznie przeciętny wydatek roczny w sumie 4.308 zł. nie mieszczą się wszystkie koszta sporządzenia operatów technicznych — bardzo znaczne bowiem część tych kosztów objęta jest należnościami kontraktowemi za wykonane budowy przez budowniczych-przedsiębiorców, którzy zarazem operaty sporządzali a nadto nie mieszczą się w powyższym wydatku koszta sporządzenia operatów technicznych i kontroli

budynków fundacyjnych jak n. p. Towarnickiego, Dydyńskiego, Strzałkowskiego, Stupnickiego, Lachowicza, Głowińskiego itd.

Wydział krajowy nie biorąc jednak w rachubę wszystkich kosztów powyższych preliminaruje na prowizoryczne ustanowienie technicznego organu dla budownictwa, względnie architektury na r. 1892 kredyt w kwocie 5 000 zł. odpowiadający w przybliżeniu dotychczasowemu wydatkowi przeciętnemu powyżej wykazanemu.

Na podstawie powyższego sprawozdania Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony % projekt etatu osób i plac technicznej służby drogowej wraz z wnioskiem dotyczącym ustanowienia osobnego organu technicznego dla budownictwa.

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

Lwów dnia 11. grudnia 1891.

Marszałek krajowy:
Sanguszko w. r.

Sprawozdawca:
Edward Jędrzejowicz w. r
Członek Wydziału krajowego.

Projekt

etatu osób i płac technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, wraz z wnioskiem dotyczącym ustanowienia osobnego organu technicznego dla budownictwa.

Uchwała I.

§. 1. Przy Wydziale krajowym ustanawia się pomocniczy oddział techniczny dla komunikacyj zostających w zarządzie Wydziału krajowego, lub też pod naczelnym jego nadzorem.

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

a)	Dyrektor z płacą stałą	3.000 zł.
	dodatkiem aktywalnym	500 „
	i trzema dodatkami pięcioletnimi po	300 „
b)	Zastępca dyrektora z płacą stałą	2.000 „
	dodatkiem osobistym	400 „
	dodatkiem aktywalnym	360 „
	i trzema pięcioletniami po	200 „
c)	Czterech inżynierów starszych z płacą stałą po	2.000 „
	dodatkiem aktywalnym po	360 „
	i trzema dodatkami pięcioletnimi po	200 „
d)	dwunastu inżynierów z płacą stałą po	1.500 „
	dodatkiem aktywalnym I klasy po 300 zł., względnie II klasy po 250 zł. lub też III klasy po 200 zł. i trzema pięcioletniami po 150 zł.	
e)	Pięciu inżynierów-adjunktów z płacą stałą po	1.200 „
	dodatkiem aktywalnym I klasy po 240 zł. względnie II klasy po 200 zł. lub też III klasy po 160 zł. i trzema pięcioletniami po 100 zł.	
f)	Dwóch asystentów technicznych I klasy z płacą stałą po	1.000 „

i trzema dodatkami pięcioletnimi po	60 zł.
Dwóch asystentów technicznych II klasy z płacą stałą po	800 „
i trzema dodatkami pięcioletnimi po	50 „
Dwóch asystentów technicznych III klasy z płacą stałą po	700 „
i dwoma pięcioleciami po	50 „

Nadto dla każdego asystenta dodatek aktywalny I klasy po 180 zł., względnie II klasy po 150 zł. lub też III klasy po 120 zł.

- g) Trzech elewów technicznych I klasy z adjutem po 700 zł.
Trzech elewów technicznych II klasy z adjutem po 600 „
Trzech elewów technicznych III klasy z adjutem po 500 „

h) Odpowiednia ilość rysowników oraz dytaryusz dla czynności manipulacyjnych.

- i) Sześciu konduktorów dróg krajowych I klasy z płacą stałą po 800 zł., dodatkiem aktywalnym po 100 i trzema pięcioleciami po 50 zł.

Szesnastu konduktorów dróg krajowych II klasy z płacą stałą po 650 zł., dodatkiem aktywalnym po 75 zł. i trzema pięcioleciami po 50 zł. wreszcie

Szesnastu konduktorów dróg krajowych III klasy z płacą stałą po 500 zł., dodatkiem aktywalnym po 75 zł. i trzema pięcioleciami po 50 zł.

- k) Odpowiednia uchwałąm sejmowym z 30. sierpnia 1877 i 19. października 1878 ilość droźników dróg krajowych z płacą stałą po 150 zł.

Poszczególne wyżej pod literami *d*, *e* i *f* trzy klasy dodatków aktywalnych przyznawane będą urzędnikom technicznym: z siedzibą urzędowania we Lwowie i Krakowie podług klasy I-szej tychże dodatków, w Jarosławiu, Przemyślu, Tarnopolu i Tarnowie podług klasy II-iej we wszystkich zaś innych miejscowościach podług klasy III tychże dodatków.

§. 3. Inżynierowie przeznaczeni przez Wydział krajowy do technicznego kierownictwa okręgu drogowego, otrzymają prócz poborów oznaczonych w §. 2. jeszcze ryczałty roczne:

- a) Ryczałt na obowiązkowe objazdy dróg krajowych w okręgu.

Wysokość tego ryczałtu oznaczy Wydział krajowy dla każdego okręgu obecnej ilości dróg krajowych z osobna w granicach kredytu rocznego 6.000 zł. w. a.

b) ryczałt na pomieszczenie biura okręgowego, mianowicie we Lwowie i Krakowie po 120 zł. w innych zaś miejscowościach po 60 zł. w. a.

- c) ryczałt na potrzeby kancelaryjne po 48 zł. w. a.

§. 4. Konduktorowie dróg krajowych otrzymają prócz poborów oznaczonych w §. 2., jeszcze następujące ryczałty roczne:

a) Ryczałt na obowiązkowe zwiedzanie przydzielonej im drogi krajowej po 5 ct. od każdego kilometra drogi przebytej, a to w granicach kredytu dla obecnej ilości dróg krajowych w kwocie 8.640 zł.

b) Ryczałt na potrzeby kancelaryjne po 16 zł. w. a.

§. 5. Wymienieni w §. 2. Dyrektor i jego zastępca, inżynierowie starsi i inżynierowie adjunkci, asystenci i konduktorowie, są stałymi urzędnikami kraju, z wszystkimi przysługującymi im prawami z ustawy służby krajowej.

Posada elewa technicznego nie nadaje prawa do emerytury; spędzone wszakże na tej posadzie lata nieprzerwanej służby policzone zostaną przy wymiarze emerytury w tym wypadku, jeśli elewowi nadana zostanie posada stałego urzędnika krajowego.

§. 6. Od kandydatów na posady poszczególnione w §. 2. lit. a) do g), dalej lit. i) niniejszych postanowień, wymagane będą prócz ogólnych warunków zawartych w ustawie służby krajowej, jeszcze następujące szczególne:

a) Na posadę elewa, dowód ukończenia Wydziału inżynierii c. k. szkoły politechnicznej, złożenia z dobrym postępem pierwszego egzaminu państwowego i wszystkich egzaminów rocznych.

b) Na posadę asystenta prócz powyższych dowodów, także dowód złożenia z dobrym postępem drugiego egzaminu państwowego z inżynierii i odpowiedniej praktyki, lub też dowód zupełnego ukończenia równorzędnej wyższej szkoły fachowej w państwie austriackim lub zagranicą, w tych ostatnich wypadkach zarazem dowód dokładnej znajomości języków krajowych.

c) Na wyższe posady wreszcie prócz dowodów wyżej poszczególnionych, jeszcze dowód dłuższej i skutecznej praktyki fachowej.

d) Na posadę konduktora dowód ukończenia z dobrym postępem przynajmniej czwartej klasy c. k. szkół średnich lub innej równorzędnej szkoły fachowej i poddanie się egzaminowi kwalifikacyjnemu przed komisją, którą ustanowić ma Wydział krajowy.

Przedłożenie dowodu złożenia z dobrym postępem egzaminów z miernictwa, budowy dróg i mostów, tudzież budownictwa lądowego w jednej z publicznych szkół fachowych, uwalnia kandydata na posadę konduktora od składania egzaminu kwalifikacyjnego w Wydziale krajowym.

e) Na posadę droźnika dowód zdrowia, poświadczony przez rządowego lekarza powiatowego, świadectwo nieuagannego prowadzenia się, wystawione przez Zwierzchność gminy przynależnej lub gminy, w której kandydat stale zamieszkuje, potwierdzone przez odnośny urząd parafialny, ile możności dowód znajomości czytania, pisania i rachowania, wreszcie odbycie z dobrym skutkiem jednorocznej praktyki na drodze krajowej.

§. 7. Postanowienia §§. 4, 5 i 6, uchwały Sejmu krajowego z 3. stycznia 1874, odnoszące się do dodatku pięcioletniego, aktywalnego i osobistego, mają być zastosowane i do urzędników i elewów technicznych poszczególnionych w §. 2. niniejszej uchwały.

§. 8. Urzędnicy techniczni składają przysięgę w sposób podany §. 13. ustawy służby krajowej i podług roty przysięgi zamieszczonej w powołanej ustawie pod lit. A).

Droźnicy dróg krajowych składają przysięgę podług dołączonej
 /. /. roty.

Do odebrania przysięgi od konduktora dróg krajowych może Wydział krajowy delegować Prezesa lub zastępcę tej Rady powiatowej, której Wydział sprawuje administrację odnośnej drogi krajowej, w razie sprawowania zaś takiej administracji przez dwa lub więcej Wydziałów powiatowych, tego Prezesa lub zastępcę, w którego powiecie konduktor ma stałą siedzibę urzędowania.

Droźnicy dróg krajowych składają przysięgę zawsze na ręce Prezesa Rady powiatowej lub jego zastępcy tego powiatu, który administruje odnośną częścią drogi krajowej.

Złożenie przysięgi przez konduktora lub droźnika na ręce Prezesa Rady powiatowej lub jego zastępcy stwierdzi odbierający przysięgę na dekrete nominacyjnym przy wyciśnięciu pieczęci urzędowej Wydziału powiatowego.

Elewi techniczni składają w miejsce przysięgi przyrzeczenie, podług roty zamieszczonej w ustawie służby krajowej pod lit. B).

§. 9. Uchwalony przez Sejm krajowy dnia 21. stycznia 1889 statut emerytalny dla urzędników i sług krajowych, ma także zastosowanie do wymienionych w §. 2. niniejszych postanowień funkcjonaryuszów z ograniczeniami zawartemi tak w §. 5. niniejszych postanowień, jak i następującymi:

- a) Wdowa po dyrektorze technicznego oddziału drogowego otrzyma pensję wdowią o rocznych 800 zł w. a. (§. 18. punkt 1. statutu).
- b) Wdowa po zastępcy dyrektora i wdowy po inżynierach starszych mają prawo do pensji wdowiej o rocznych 700 zł. w. a. (§. 18. punkt 2. statutu). Wdowom zaś po innych inżynierach i konduktorach dróg krajowych przysługuje prawo do pensji wdowiej w wysokości oznaczonej §. 18. punkt 3. statutu emerytalnego.

§. 10. Droźnicy dróg krajowych i wdowy po nich otrzymają zaopatrzenie podług prawideł ustanowionych dla droźników dróg państwowych.

Tylko zadawalniające pełnienie obowiązków przez cały czas służby nadaje droźnikowi prawo do takiego zaopatrzenia.

§. 11. Dyety i koszta podróży przyznawane będą urzędnikom i elewom technicznym w sposób i pod warunkami objętymi w uchwalonych przez Sejm krajowy dnia 15. października 1881 przepisach z następującą wszakże zmianą:

Wysokość dziennej płacy czyli dyet wyznacza się dla urzędników z płacą stałą łącznie z pobieranemi pięcioleciami:

- a) Od 1500 zł. i wyżej po 5 zł. w. a. dziennie;
- b) od 1000 zł. do 1500 zł. po 4 zł. w. a. dziennie;
- c) do 1000 zł. po 3 zł. w. a. dziennie;

Do tej ostatniej klasy należą także elewi techniczni.

- d) Konduktorowie dróg krajowych i dyetaryusze techniczni, bez względu na wysokość poborów, pobierać będą po 2 zł. dziennie.

§. 12. Zawarte w §. 51. ustawy służby krajowej postanowienie podług którego w razie przewinienia urzędnika właściwe śledztwo dyscyplinarne przeprowadza delegowana przez Marszałka krajowego komisya, złożona z dwóch Członków Wydziału krajowego i sekretarza, co do techni-

cznej służby drogowej stosuje się tylko do dyrektora, tegoż zastępcy i czterech inżynierów starszych. Śledztwo zaś dyscyplinarne wytoczone innym funkcjonaryuszom technicznej służby drogowej przeprowadza urzędnik wyznaczony lub też osobna komisya delegowana przez Wydział krajowy a szef Departamentu dla komunikacji przedstawiać będzie wynik Radzie Wydziału krajowego dla wydania wyroku.

U c h w a ł a II.

1. Upoważnia się Wydział krajowy do nadania posad nowego etatu także kandydatom z pomiędzy obecnej stałej i prowizorycznej służby technicznej dróg krajowych z pominięciem kwalifikacyi wymaganej §. 6. powyższej uchwały, jeśli dotychczasowe ich urzędowanie daje zupełną rękojmię, że i nadal skutecznie i z korzyścią dla funduszu krajowego pełnić będą swe obowiązki.

2. Zamianowanym w nowym etacie kandydatom z pomiędzy obecnej prowizorycznej służby, wliczone będą te lata nieprzerwanej służby, które spędzili na posadzie, pełniąc obowiązki inżynierów okręgowych, inżynierów budowy dróg lub mostów krajowych, wreszcie konduktorów dróg krajowych.

Do powyższych funkcjonaryuszów, równie jak do zostających obecnie w służbie pomocników, rysowników i dyetaryuszów technicznych stosują się postanowienia §. 11. punkt 5. statutu emerytalnego co do wyjątkowego policzenia lat służby przy wymiarze emerytury.

3. Jeśli płaca z pięcioleciaми na posadzie nowego etatu mniejszą będzie od płacy z uzyskanemi pięcioleciaми na dotychczasowej posadzie, a różnica ztąd powstała nie zostanie przed spensyonowaniem wyrównaną następnem przyznaniem pięciolecia lub posunięciem na posadę o wyższej płacy, wówczas przy wymiarze emerytury wziętą będzie za podstawę pobierana wyższa suma płacy z pięcioleciaми dotychczasowej posady.

4. Ci z pomiędzy dotychczasowej prowizorycznej służby dróg krajowych, którzy nie zostaną mianowani stałymi urzędnikami w nowym etacie, pozostają przy swych prawach nabytych uchwałami Sejmu krajowego z 23. października 1881, 10. października 1883. i 12. października 1888, o ile uchwały te dotyczą ściśle ich osób, wdów po nich i sierót.

Odnosi się to również do stałej zapomogi dotychczasowych konduktorów.

5. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby wydał względnie uzupełnił instrukcyę dla całej służby techniczno-drogowej Wydziału krajowego a to ze względu na obowiązkową kontrolę budowy i utrzymania wszelkich komunikacyj zostających bądź w zarządzie Wydziału krajowego, bądź też pod naczelnym jego nadzorem.

U c h w a ł a III.

Upoważnia się Wydział krajowy do zaprowadzenia szkoły dla wykształcenia konduktorów drogowych, ustanowienia nauczycieli, oraz ko-

misji egzaminacyjnej tak dla tej szkoły, jak i dla kandydatów na konduktorów dróg krajowych.

Szczegółowy program nauk, oraz zakres czynności komisji egzaminacyjnej określić ma osobna instrukcja Wydziału krajowego.

Uchwała IV.

Uchwały I., II., III. wejdą w życie ciągu roku 1892.

Uchwała V.

1. Na przeprowadzenie reorganizaoyi technicznej służby drogowej Wydziału krajowego wstawia się do budżetu krajowego na r. 1892. dodatkowy kredyt w kwocie 10.000 zł.

2. Na zaprowadzenie szkoły dla konduktorów i wynagrodzenie nauczycieli wstawia się do budżetu krajowego na rok 1892. kredyt w kwocie 700 zł.

Uchwała VI.

1. Upoważnia się Wydział krajowy do prowizorycznego ustanowienia technicznego organu pomocniczego dla budownictwa, względnie architektury i odnośnych spraw należących do zakresu Wydziału krajowego.

2. Na cel powyższy przeznaczają się w budżecie krajowym na r. 1892 kredyt w kwocie 5.000 zł.

Alegat do projektu.

Rota przysięgi dla droźnika dróg krajowych.

Przysięgniesz Panu Bogu Wszechmogącemu, że Najjaśniejszemu Monarsze, Najmiłociwшему Panu naszemu Franciszkowi Józefowi I., Cesarzowi Austryackiemu, Królowi Węgier, i Czech, Galicyi i Lodomeryi i t. d. i wszystkim od Niego pochodzącym w rządzie następcom, wiernym i posłusznym będziesz, a gdy stale (prowizorycznie) mianowany zostałeś droźnikiem dróg krajowych, wedle konstytucyjnych ustaw Monarchii, a w szczególności naszego kraju koronnego ściśle się zachowywać, przełożonym swoim należne uszanowanie i uległość okazywać, otrzymane od nich rozkazy z wszelką troskliwością i pilnością wykonywać, książkę służbową zawsze w porządku utrzymywać będziesz, że do żadnego kroku obowiązkom twoim przeciwnego, ani darowizną, obietnicą, łaską lub niełaską, ani też przyjaźnią lub nieprzyjaźnią uwieść się nie dasz, do dozoru sobie przydzieloną drogę krajową lub most krajowy z największą starannością utrzymywać, wszelkie podróznym zagrażające niebezpieczeństwo starannie uchylać, przepisy drogowo-policyjne ściśle przestrzegać, i w tym celu nietylko dniem, ale jeśliby tego było potrzeba i nocą na usługach będziesz, nareszcie, że w żadną zmwę z przedsiębiorcami robót lub dostawy materyału na drogi krajowe wchodzić nie będziesz i w ogólności tak się sprawować, jak na człowieka uczciwego i wiernego sługę kraju przystoi.

Naostatek przysięgniesz, że z żadnem tajnem towarzystwem lub bractwem ani w kraju ani za granicą w związkach nie zostajesz, ani też w podobne związki pod żadnym pozorem nie wejdiesz.

Tak jak mi tu przeczytano, wszystko dobrze i dokładnie zrozumiałem i według tego powinienem i chęć wiernie, pocziwie i pilnie się zachowywać.

Tak mi Boże dopomóż!
