

Aleg 68

Sprawozdanie

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

Wysoki Sejmie!

Etat osób i płac rocznych Oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego, ustanowiony uchwałami Wysokiego Sejmu z 10. i 15. lutego 1898, Wysoki Sejm na podstawie sprawozdania komisji budżetowej z dnia 8. listopada 1905 Ls. 4053 o przedłożeniu Wydziału krajowego z dnia 31. sierpnia 1905. LW. 82207 uchwalił na posiedzeniu z dnia 13. listopada 1905, powiększyć o dwie posady inżynierów I. klasy, tudzież o dwie posady inżynierów II. klasy z dodatkami aktywnymi odpowiedniego stopnia. Ten etat obejmuje obecnie 45 posad inżynierskich, a mianowicie:

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

Od roku 1905 zakres czynności Oddziału techniczno-drogowego wzrósł znacznie tak, że przewidywana już poprzednio potrzeba powiększenia etatu stała się obecnie niezbędną i spowodowała Wydział krajowy do przedłożenia Wysokiemu Sejmowi niniejszego sprawozdania.

Dotacje krajowe na budowy dróg powiatowych i gminnych, subwencyonowanych z funduszu krajowego, wzrosły znacznie od roku 1904; świadczą o tem fundusze wydawane na cele drogowe.

Gdy w roku 1904 dotację subwencyjną prelimitowano w budżecie krajowym w kwocie	1,000.000 K. — g.
a drogowy fundusz pożyczkowy wynosił	917.303 „ 69 „
to w preliminarzu budżetu krajowego na rok 1908 wstawiono dotację subwencyjną na ten cel w kwocie	2,200.000 K. — g.
stan czynny zaś drogowego funduszu pożyczkowego wykazano w zamknięciu rachunkowem za rok 1907	
w kwocie	1,049.496 K. 79 g.
a po doliczeniu dotacyi za rok 1908 w kwocie	40.000 „ — „
przedstawia się obecnie ten fundusz w sumie	1,089.496 K. 79 g.

Wskutek wzrostu powyższych dotacyj krajowych zwiększyły się czynności Oddziału techniczno-drogowego tak z powodu kontroli, jaką ten Oddział wykonuje w myśl obowiązujących przepisów, jako też z powodu pomocy fachowej, jakiej Wydział krajowy

użycza powiatom przez delegowanie w miarę możliwości inżynierów do wypracowania projektów i prowadzenia budowy dróg subwencyonowanych. Życzeniom powiatów w tym kierunku dla braku sił technicznych nie zawsze można uczynić zadość; w roku 1907 i 1908 odmówiono licznym prośbom powiatów o pomoc techniczną.

Czynności Oddziału techniczno-drogowego wzrastają również stale wskutek wykonywania w myśl ustawy drogowej naczelnego nadzoru nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy, tudzież kontroli i nadzoru nad gospodarką drogową powiatów i 30 gmin miejskich, wymienionych w ustawie gminnej z 13. marca 1889 dz. u. k. Nr. 24, a zwłaszcza gmin miejskich pobierających myto kopytkowe. Czynności Oddziału techniczno-drogowego w zakresie utrzymania dróg będących w zarządzie Wydziałów powiatowych wzrosły znacznie poczynawszy od roku 1908 wskutek postanowień §. 15. nowej ustawy drogowej i uchwalenia przez Wysoki Sejm dotacyi w kwocie miliona koron rocznie na zasiłki dla powiatowych funduszy drogowych na utrzymanie tych dróg.

Przed przyznaniem powiatom zasiłków z tej dotacyi konserwacyjnej przedkładać przez Wydziały powiatowe kosztorysy na konserwację dróg i plany muszą być przez Oddział techniczno-drogowy zbadane, a niejednokrotnie prostowane i na nowo opracowane, nadto Oddział techniczno-drogowy powołany jest do wykonywania ściślejszej kontroli nad prowadzeniem subwencyonowanych robót konserwacyjnych i udzielania fachowych wskazówek na miejscu, a następnie do szczegółowego sprawdzania rachunków ze subwencyonowanych robót konserwacyjnych.

Wymagają również zwiększonych czynności Oddziału techniczno-drogowego konserwacja i rekonstrukcja dróg krajowych a zwłaszcza stopniowa wymiana drewnianych przepustów i mostów na stałe i przeprowadzanie w licznych wypadkach do stawy szutru konserwacyjnego we własnym zarządzie, tudzież budowa i utrzymanie publicznych dojazdów kolejowych, których ilość z każdym rokiem znacznie wzrasta.

W budżecie krajowym za rok 1904 przeznaczono:

na nowe budowy i rekonstrukcje dróg krajowych	kwotę	170.000 K.
na utrzymanie dróg krajowych		860.000 "
na dojazdy kolejowe		80.000 "
razem		1,100.000 K.

W preliminarzu zaś budżetu krajowego na rok 1908 zamieszczono:

na nowe budowy i rekonstrukcje dróg krajowych	630.000 K.
na utrzymanie dróg krajowych	950.000 „
na dojazdy kolejowe	100.000 „
razem	<u>1,680.000 K.</u>

Prócz czynności wchodzących ściśle w zakres jego obowiązków, przeprowadza Oddział techniczno-drogowy w braku specjalnych organów fachowych regulację miast i zdrojowisk tak w razie pożaru, jak i na żądanie Reprezentacyi powiatowych i gminnych.

W latach ostatnich przeprowadzono regulację Truskawea, Białowej, Leżajska i Harkłowej. Świeżo zarządzono zregulowanie miejsca klimatycznego Brzuchowiec z Rzesną polską. Dla braku sił technicznych Wydział krajowy nie mógł na razie uczynić zadość prośbom o sporządzenie planu regulacyjnego Buska, Kamionki Strumiłowej, Myślenic, Turki i innych.

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

Pierwsze tu miejsce zajmuje statystyka drogowa, która wymaga nader ścisłych i starannych studyów. Statystyka ta obok innych zadań ogólniejszego znaczenia dla gospodarstwa krajowego ma w szczególności śledzić i wskazywać, gdzie przez dobór stosownych materiałów, zmianę sposobu wykonania robót lub zastosowanie innych środków racjonalnych dałyby się osiągnąć jak najdalej oszczędności w kosztach budowy i utrzymania dróg krajowych i innych dróg autonomicznych.

Z powodu budowy mostów stałych o konstrukcyi żelaznej lub konstrukcyi żelazno-betonowej, jako też przepustów betonowych, tak na drogach krajowych jak na innych drogach autonomicznych zachodzi niezbędna potrzeba powiększenia personelu i zorganizowania biura konstrukcyjnego dla sporządzenia typów budowli dro-

gowych i sprawdzania projektów takich budowli, przedłożonych przez powiaty. Prace około sporządzenia dalszych typów budowli drogowych, jakkolwiek bardzo potrzebne, musiały być przerwane i nie mogą obecnie być dalej prowadzone dla braku sił.

Te wszystkie wyżej wymienione okoliczności wykazują potrzebę znacznego pomnożenia sił Oddziału techniczno-drogowego. Wydział krajowy jednak, kierując się względami oszczędności, ogranicza się do najniezbędniejszej obecnie potrzeby i proponuje na razie powiększenie etatu Oddziału techniczno-drogowego o jednego starszego inżyniera z płacą etatową 4.800 kor., jednego inżyniera I. klasy z płacą etatową 3.600 kor. i o jednego inżyniera II. klasy z płacą etatową 2.800 kor. rocznie wraz z dodatkami aktywalnymi odpowiedniego stopnia. Przez proponowane obecnie powiększenie etatu Oddziału techniczno-drogowego zwiększą się w roku 1909 wydatki w porównaniu z rokiem 1908 o kwotę 14.552 kor. Preliminarz budżetu krajowego na rok 1909 jest ułożony z uwzględnieniem wniosku niniejszem sprawozdaniem przedstawionego.

Na podstawie powyższego wyводу Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1) Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z dnia 30. czerwca 1908 L. 82.706 w przedmiocie powiększenia etatu Oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego.

2) Dotychczasowy etat osób i płac rocznych Oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego, ustanowiony uchwałami Sejmu z dnia 10. i 15. lutego 1898, oraz z dnia 13. listopada 1905, Sejm powiększa o jedną posadę starszego inżyniera, o jedną posadę inżyniera I. klasy, tudzież o jedną posadę inżyniera II. klasy z dodatkami aktywalnymi odpowiedniego stopnia.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z W. Ks. Krakowskiem.

Marszałek krajowy:

St. Badeni, w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Stanisław Dąbski, w. r.

Członek Wydziału krajowego.

