

Aleg 1050

Sprawozdanie

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

Wysoki Sejmie!

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

Wreszcie etat drożników dróg krajowych, obejmuje 520 drożników.

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

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

Powiększenie to konieczne jest z powodu ukrajowienia nowych dróg w ilości 1.000 kilometrów w latach 1911 i 1912, tudzież przeznaczonych do ukrajowienia i objęcia w zarząd kraju szeregu dalszych dróg na lata od 1913 począwszy. Wskutek ukrajowienia nowych dróg, utworzono w roku 1911 dwa nowe okręgi inżynierskie w Jaworowie i Tarnowie, zaś w roku 1912 znów dwa, to jest w Nowym Sączu (drugi) i w Sanoku, a w latach przyszłych koniecznym będzie utworzenie dalszych jeszcze okręgów inżynierskich. Prócz potrzeb samego zarządu dróg krajowych, konieczne jest nadto zwiększenie

ilości inżynierów krajowych, ze względu na utrzymanie normalnego tempa budowy dróg konkurencyjnych, tudzież dróg przeznaczonych według programu do ukrajowienia w latach przyszłych. Już w roku bieżącym był Wydział krajowy w tem położeniu, że dla braku rozporządzalnych sił inżynierskich, musiał odmawiać delegowania inżynierów do powiatów do prowadzenia budowy dróg przeznaczonych do ukrajowienia.

Z powyższych powodów proponuje Wydział krajowy powiększenie etatu inżynierów drogowych o 8 posad powyżej określonych, a to o 4 posady w roku 1913 a o 4 w roku 1914. Przez proponowane obecnie powiększenie etatu oddziału techniczno-drogowego, zwiększą się wogóle wydatki w porównaniu z rokiem 1912 o sumę 37.100 K, z czego jednak w preliminarzu budżetu krajowego na rok 1913 wstawiono tylko połowę, to jest kwotę 18.550 K, reszta zaś obciążałaby dopiero budżet krajowy na rok 1914.

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

Wydział krajowy proponuje powiększenie etatu konduktorów o dwóch konduktorów starszych w X. randze, z płacą po 2.200 K, o dwóch konduktorów I. klasy w XI. randze, z płacą po 1600 K i o dwóch konduktorów II. klasy w XII. randze, z płacą po 1200 K rocznie i odpowiednimi dodatkami aktywalnymi.

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

Wydział krajowy proponuje powyższe powiększenie etatu konduktorów drogowych już na rok 1913 i wstawia odnośną kwotę 12.400 K do preliminarza budżetu krajowego na rok 1913, gdyż powiększenie powyższe jest konieczne w możliwie najszybszym czasie, a to z powodu utworzenia szeregu nowych okręgów konduktorskich w latach 1911 i 1912, z powodu ukrajowienia dróg w tych latach i potrzeby utworzenia nowych okręgów konduktorskich w r. 1913 przy ukrajowieniu nowych dróg (przeszło 100 kilometrów) w przyszłym roku. Nadto zaś jest konieczna potrzeba pewnej ilości konduktorów do pomocy inżynierom krajowym przy budowie i konserwacji dróg konkurencyjnych i przeznaczonych do ukrajowienia, wobec przewidzianego znacznego bardzo programu odnośnych robót.

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

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

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

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

Przez proponowaną obecnie regulację płac konduktorów drogowych, zwiększą się wydatki w porównaniu z rokiem 1912 o kwotę 11.781 K. Koszt tej regulacji wstawia Wydział krajowy do preliminarza budżetu krajowego na rok 1913, w nadziei, że odpowiada to intencjom Wysokiego Sejmu. Wysoki Sejm bowiem uchwałą z dnia 1. kwietnia 1892 l. s. 1531 (§ 5), uznał konduktorów dróg krajowych za stałych urzędników kraju z wszelkimi prawami z ustanowy służby krajowej.

Wprawdzie przy poprawie płac konduktorów, dokonanej uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 29. października 1908, nie przyznano, ze względu na ówczesne warunki, konduktorom rang urzędniczych, gdy jednakowoż z powodu powszechnej drożyzny zregulowano następnie płace urzędników krajowych wszelkich innych kategorii, a nadto Wysoki Sejm uchwałą z dn. 14 lutego 1912, przekazał Wydziałowi krajowemu do możliwego uwzględnienia petycję konduktorów dróg krajowych o przyznanie im 4 najniższych rang urzę-

dników i o podwyższenie im ryczałtów, Wydział krajowy uważa obecnie za wskazane przedłożyć Wysokiemu Sejmowi wniosek na przyznanie konduktorom trzech najniższych rang urzędników, w granicach powyżej określonych, przez co uzyskaliby konduktorzy odpowiednie polepszenie bytu, konieczne ze względu na panującą drożyznę.

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

Ryczałty dotychczasowe zostały unormowane dla inżynierów w roku 1905, a dla konduktorów w roku 1903, od tego zaś czasu nastąpiło znaczne podwyższenie kosztów najmu furmanek, tak że odnośni funkcjonaryusze nie mogą opędzić odnośnych wydatków z przyznawanych im ryczałtów. Wydział krajowy proponując Wysokiemu Sejmowi podwyższenie tych ryczałtów w sposób wyżej wskazany, zaznacza, że podwyżka ta pociągnie za sobą wzrost wydatków w porównaniu z rokiem 1912 o kwotę 14.005 K, którą to kwotę wstawia równocześnie Wydział krajowy do preliminarza budżetu krajowego na rok 1913.

Co do drożników przy drogach krajowych, to powiększenie ich liczby okaże się koniecznem w miarę ilości kilometrów ukrajowić się mających dróg. Wydział krajowy proponuje zatem, aby upoważnić go do przyjęcia w miarę potrzeby drożników dla ukrajowić się mających dróg i wstawia na cel powyższy do preliminarza budżetu krajowego na rok 1913 kwotę 8.809 K.

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

W tym celu proponuje Wydział krajowy przeprowadzenie podwyżki początkowych płac dla drożników, przyznawanie drożnikom nienagannie pracującym w służbie dodatków dziesięcioletnich, udzielanie dodatków dla drożników — nie mających do dyspozycji mieszkania — dodatków na mieszkanie, a wreszcie regulację zaopatrzeń dla drożników, ich wdów i sierót.

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

Nadto ze względu na utrzymanie w służbie drożników już wrobionych, przedstawiających zatem większą wartość dla administracji drogowej, proponuje Wydział krajowy ustanowienie dla drożników trzech dodatków dziesięcioletnich, wynoszących po 10% zasadniczej płacy, to znaczy każdy po 48 K rocznie. Dodatki te dziesięcioletnie miałyby jednak być przyznawane tylko drożnikom za nienaganną służbę, przypadałyby zatem nie automatycznie dla każdego drożnika co 10 lat służby, lecz indywidualnie w miarę uznania Wydziału krajowego a na wniosek przełożonych organów drogowych tylko tym

drożnikom, którzy wzorową służbą na to zasłużyli. Utworzenie tego rodzaju dodatków dziesięcioletnich byłoby dla drożników zachętą do pozostawiania w służbie i do dobrego jej spełniania.

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

Przez proponowane obecnie polepszenie bytu drożników, przez regulację początkowej płacy, dodatki dziesięcioletnie i mieszkaniowe, zwiększą się wogóle wydatki w porównaniu z rokiem 1912 o kwotę 39.192 K, a doliczając do tego preliminowaną kwotę na wynagrodzenie drożników przyjąć się mających w roku 1913 dla dróg nowoukrajowionych w kwocie 8.809 K (uwzględniającej już podwyższoną płacę początkową) wzrosnie wydatek o ogólną kwotę 48.001 K.

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

Wysokość tych zaopatrzeń została unormowana uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 21. stycznia 1898, w ten sposób, że po dłuższej niż 35-letniej służbie wynosić mogło ich zaopatrzenie co najwyżej 16 K 20 gr. miesięcznie, z tem, że można im było przyznawać stosunkowe zaopatrzenie po 10 latach służby nienagannej, w razie nieudolności do dalszej służby, kalectwa lub choroby. Wdowy po drożnikach mogły otrzymywać dar z łaski tylko wtedy, jeżeli ich mężowie przepędzili w służbie krajowej przynajmniej 35 lat służby i to co najwyżej w kwocie 12 K 60 gr. miesięcznie, sieroty zaś po drożnikach w razie śmierci obojga rodziców, najwyżej 1'80 K miesięcznie, a to chłopcy do lat 14, dziewczęta do 12 lat życia.

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

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

Wdowom po drożnikach proponuje Wydział krajowy przyznać możliwość uzyskania zaopatrzenia już po dziesięciu latach służby drożnika. Wysokość tego zaopatrzenia wynosić by miała dla wdów po drożnikach, którzy wysłużyli 35 lat służby, 18 K miesięcznie, dla wdów zaś po drożnikach, którzy służyli krócej, odpowiednio mniej w stosunku do zasadniczej kwoty 18 K. Zatem wdowy po drożnikach, którzy służyli 10 lat, otrzymywałyby zaopatrzenie po 5 K 14 gr., po drożnikach, którzy służyli 20 lat, zaopatrzenie po 10 K 28 gr., po drożnikach, którzy służyli 30 lat, zaopatrzenie wdowie po 15 K 42 gr. miesięcznie.

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

Wskutek proponowanych obecnie zmian w etacie inżynierów, konduktorów, droźników, tudzież regulacyi ich poborów, wzrosłyby łącznie wydatki w porównaniu z r. 1912 jak następuje :

	1913	1914
1) w etacie inżynierów o kwotę	18.550 K	37.100 K
2) w etacie konduktorów	12.400 "	
i	11.781 "	
3) w etacie droźników	48.001 "	
Zatem ogólny wydatek wzrosłby w r. 1913		
o kwotę	90.732 "	
a w r. 1914 o dalszą kwotę	18.550 "	
to jest razem wynosiłby	109.282 K	

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

Na podstawie powyższego wywodu Wydział krajowy wnosi :

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

1) Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z dnia 23. sierpnia 1912 LW. 127.670 w przedmiocie powiększenia etatu technicznej służby drogowej Wydziału krajowego, w przedmiocie regulacyi płac konduktorów drogowych, w przedmiocie regulacyi ryczałtów na objazdy dróg dla inżynierów i konduktorów, w przedmiocie polepszenia bytu droźników dróg krajowych, oraz w sprawie zmian w uregulowaniu zaopatrzeń droźników, ich wdów i sierót;

2) Sejm powiększa dotychczasowy etat oddziału techniczno-drogowego Wydziału krajowego, ustanowiony uchwałami Wysokiego Sejmu z 10. i 15. lutego 1898, z 13. listopada 1905, z 29. października 1908, z 2. października 1909 i z 15. października 1910 o dwie posady starszych inżynierów, o dwie posady inżynierów I. klasy, o dwie posady inżynierów II. klasy, tudzież o dwie posady inżynierów-adjunktów, z poborami odpowiedniego stopnia;

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

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

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

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

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

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

a) drożnicy po wysłużeniu nienagannie 35 lat służby otrzymują w razie niezdolności do służby, zaopatrzenie w kwocie dwudziestu czterech koron

miesięcznie: w razie zaś wystąpienia mniejszej ilości lat — wszakże dopiero po ukończeniu dziesięciu lat służby — zaopatrzenie odpowiednio niższe, w stosunku do lat odbytej służby, wszakże z zastrzeżeniem nienagannej służby i niezdolności do pracy;

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

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

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

Marszałek krajowy:

Adam Gołuchowski w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Stanisław Dąbski w. r.

Członek Wydziału krajowego