

Inż. Franciszek Przewirski.

## **O organizacji I. Instancji Zarządu drogami kołowymi z przykładowem uwzględnieniem stosunków w Woj. Tarnopolskiem.**

### **Wstęp.**

Znaczenie I. Instancji Zarządu drogami w stosunku do całokształtu administracji drogowej wybija się na plan pierwszy. Dobre zorganizowanie pierwszych Instancji, czyli t. zw. Zarządów Drogowych i obsadzenie ich dobrymi siłami technicznymi, decyduje o sprawnym i ekonomicznym funkcjonowaniu administracji drogowej,

Zdaniem mojem przy rozważaniu jaką ma być organizacja drogowa, powinno się przedewszystkiem rozważyć jak powinna wyglądać I. Instancja, a dopiero poznawszy jej potrzeby, przystąpić do organizacji instancji wyższych tak, aby one nadając ogólny kierunek „polityce drogowej“, oraz spełniając rolę kierowniczą i kontrolną, mogły zarazem zadość uczynić wszystkim potrzebom pierwszych Instancji w tych kierunkach, w których one pomocy tej potrzebują.

By poznać jakie są braki i potrzeby organizacji I. Instancji i wyciągnąć wnioski jak ona wyglądać powinna, zastanówmy się wpierw jak organizacja ta obecnie wygląda. Brak czasu nie dozwolił mi przeprowadzić odpowiednich studjów dla wszystkich dzielnic, ograniczyć się musiałem do przykładowego zbadania stosunków w Województwie Tarnopolskiem, które to stosunki osobiście są mi najlepiej znane.

Najpierw słów kilka o przemianach w organizacji dróg w tej dzielnicy od czasów przedwojennych. Przed wojną na terenie Małopolski istniała trzytorowa administracja drogowa. Drogami gminnymi I. kl. i powiatowymi rządziły Rady Powiatowe, krajowymi b. Wydział Krajowy, rządowymi Namiestnictwo.

Administracja Wydziałów Powiatowych była rozmaita, zależna od funduszków, a nieraz od energii i osobistych wpływów inżyniera powiatowego. Na ogół administracja przedwojenna, chociaż jako 3 torowa najmniej racjonalna, funkcjonowała nie źle, a to dzięki temu, że system ten utarł się od szeregu lat, personal inżynierski i niższy niezmienny przez szereg lat, obeznał się ze stosunkami, biura centralne zgrały się również

należycie, posiadały bardzo dobre oddziały dla opracowywania projektów nowych dróg i mostów i ich budowy, a fundusze zezwalały na hojniejszą gospodarkę, zakupno maszyn i t. d.

Z początkiem wojny celem stworzenia sprężystej administracji, b. Wydział Krajowy przejął w zarząd wszystkie drogi samorządowe od powiatów razem z personelem, administracja więc stała się dwutorową i taką pozostała aż do upadku Austrii. Odtąd też środek ciężkości gospodarki drogowej przeniósł się na pierwsze Instancje i stosunki te z małemi zmianami pozostały prawie do dnia dzisiejszego.

Okres gospodarki polskiej na terenie Wchodniej Małopolski rozpoczął się właściwie w r. 1920 przekazaniem dróg powiatowych Wydziałom Powiatowym, odtąd drogi te upadały z braku funduszy. Odtąd jednak i w administracji dróg państwowych i krajowych poczynają się ciągłe zmiany.

Dekret o zarządzie drogami kołowymi z r. 1919 znosił wogóle drogi państwowe i ustanawiał tylko drogi powiatowe i gminne, a w rok potem, ustawa drogowa wprowadza pojęcie dróg państwowych i tworzy nową ich sieć, która w niedługim czasie potem, bo z początkiem r. 1921 została uzupełniona siecią dróg wojewódzkich i powiatowych. Podział ten przeprowadzony w zbyt przyspieszonym tempie jest zdaniem mojem pierwszym czynnikiem, który wprowadził zamęt w gospodarce drogowej.

Rozpoczęło się przesuwanie słupków kilometrowych. Droga, która miała uprzednio jakiś sens gospodarczy, została przy zielonym stoliku podzielona na kilka kawałków, część przyłączona do drogi polnej i nazwana wojewódzką, część została nazwaną drogą powiatową i t. d., a na odwrót zostały nazwane drogami wojewódzkimi, a nawet państwowymi bezdroża, które nawet na mapach wojskowych jako drogi i ścieżki polne są oznaczone,

Posłużyło to znakomicie gminom, a nieraz i Wydziałom Powiatowym, by się przesłać interesować drogami, które do wyższych kategorii zaliczone zostały. Dokonano tego podziału bez uprzedniego przeprowadzenia statystyki drogowej, zbadania stanu klasyfikowanych dróg i obliczenia, czy dana jednostka administracyjna będzie w możności tę drogę w zarząd objąć. Zdaniem mojem do pewnych wyższych kategorii dróg powinno zaliczać się te drogi, które choć w części na to miano zasługują, czy to w odniesieniu do obecnego stanu, czy dopiero po ich uporządkowaniu względnie budowie. Siatka idealnych dróg, czy to państwowych, czy wojewódzkich, czy innych, powinna spoczywać jedynie w biurku wyższych instancji i służyć jako podstawa przy układaniu budżetów i planów racjonalnej rozbudowy sieci drogowej. Nowa klasyfikacja dróg przyjęta została jedynie przez administrację państwową odnośnie do dróg uznanych za państwowe, które zostały w zarząd państwowy objęte — przyczem drogi zdeklasowane oddane Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu. Samorządy nowej klasyfikacji dróg szczęśliwie jeszcze nie przyjęły, gdyż jak obecnie okazuje się, wymaga ona bezwarunkowo zmian a to w następujących kierunkach:



1. Przeklasyfikowanie dróg winno być przeprowadzone dopiero po należytem zbadaniu warunków miejscowych, przeprowadzeniu statystyki ruchu, wysłuchaniu opinii odnośnych Zarządów Drogowych, Wydziałów Powiatowych, Starostw, gmin i t. d., co niestety, mimo wyraźnego brzmienia odnośnych rozporządzeń, nie zostało dla braku zapewne czasu przeprowadzone.

2. Podniesienie drogi do wyższej kategorii winno być wykonywane dopiero po należytem uporządkowaniu tej drogi i po stwierdzeniu, że odnośna jednostka administracyjna będzie w możności finansowej tę drogę utrzymać, narazie należałoby bardzo ograniczyć ilości dróg wyższych kategorii.

3. Również zdeklasowanie pewnej drogi winno mieć miejsce w tym wypadku, gdy zostanie stwierdzonem, że niższa instancja nie zmarnuje obecnego stanu drogi.

4. Łącznie z przeklasowaniem pewnej drogi powinno iść bezzwłocznie przejęcie jej w administrację przez nową władzę. Obecnie niestety mamy pod tym względem zupełny chaos. I tak mamy gminy, od których nie przejęto dróg zaliczonych do powiatowych, a które jak to wyżej powiedziałem z tego tytułu już na tych drogach nic nie robią. Wydziały Powiatowe administrują na odwrót drogami wojewódzkimi i gminnymi — a nawet dojazdami kolejowymi do dróg będących w obecnej administracji Tymczasowego Wydziału Samorządowego, które to dojazdy od 6-ciu lat w myśl ustawy drogowej winne być administrowane przez Zarządy tych dróg z którymi się łączą.

Jako naoczne signum chaosu przez klasyfikację wywołanego są n. p. wydawane mapy automobilowe, które opierając się na nowych nazwach dróg, podają jako wybitne linje komunikacji automobilowej drogi, którymi w rzeczywistości i furą przejechać trudno.

Dalsza przemiana organizacji drogowej w Małopolsce Wschodniej polegała na utworzeniu w r. 1921 Państwowych Zarządów Drogowych. Organizacja ta ustalająca dwutorowość administracji przy zasadzie, że drogami państwowymi i wojewódzkimi administruje Państwo aż do utworzenia Samorządów Wojewódzkich, zdaniem mojem była zupełnie racjonalna, szkoda tylko, że okres pracy nowych Zarządów zeszedł się właśnie z okresem największej dewaluacji marki, a co zatem idzie i braku kredytów rzeczowych.

Następne rozbitcie Sekcji Technicznej Namiestnictwa na trzy Dyrekcje Rob. Publ. na terenie Małopolski Wschodniej i ponowne ich łączenie, mało odbiło się na samej gospodarce drogowej, gdyż jak uprzednio powiedziałem, środek ciężkości gospodarki spoczywał w ręku I-szych Instancji.

Większy wpływ na gospodarkę drogową wywarło zasegregowanie drożników etatowych na terenie Małopolski do XVI. kat. funkc. państw., co spowodowało zupełnie niepotrzebne przyznanie tymże poborów niepomrotnie wysokich, gdy równocześnie drożnicy kontraktowi pobierali

pobory trzykrotnie niższe. Jak wiadomo ustawa uposażeniowa polska posiada oryginalny artykuł przyznający taki sam dodatek (w ilości około 20 zł. miesięcznie) na każde dziecko ministrowi Robót Publ. co i droźnikowi, co jednak w sumie u droźników powodowało do 100% dochodzące różnice płac, które sięgały do 200 a czasami i więcej złotych miesięcznie.

Przyznanie tych płac wywołało zupełnie słuszne niezadowolenie wśród reszty prowizorycznych droźników i również wśród drogomistrzów nieraz niżej płatnych, co wpłynęło na pogorszenie się sprawności administracji.

M. R. P. widząc popełniony błąd, a nie chcąc zapewne sprawy puszczać na niepewne drogi ustawodawcze, poszło drogą stojącą mu do dyspozycji i po prostu zredukowało wszystkich stałych droźników posyłając ich na emeryturę, a przyjmując w ich miejsce znacznie niżej płatnych droźników kontraktowych.

I mamy teraz takie wypadki, że n. p. w pewnej wiosce żyje młody po kilkunastu latach służby emerytowany droźnik i nic nie robiąc pobiera emeryturę, która wysokością przekracza czynne pobory jego następcy kontraktowego droźnika. Jak z jednej strony jestem przeciwnikiem płacenia niezmiernie wygórowanych poborów droźników, tak z drugiej strony popadanie w drugą krańcowość i zatrzymanie w administracji obecnego typu nieraz istotnie zbyt nisko płaconego droźnika, uważam również za błędne.

Do sprawy tej jednak jeszcze powrócę.

Ogólna prawie zmiana droźników wywołana redukcją droźników stałych, zbiegła się z ostatnią reorganizacją administracji drogowej w marcu ub. roku na terenie Małopolski przeprowadzoną.

Oto ukazało się Rozp. Prez. Rzplitej z dnia 10. XII. 1924 wydane na podstawie pełnomocnictw, które pod skromnym tytułem „O reorganizacji Tymczas. Wydz. Samorz. we Lwowie przez redukcję urzędników“ wprowadziło kompletny przewrót w dotychczasowej gospodarce drogowej w Małopolsce.

Ideą tego rozporządzenia było, aby aż do czasu wprowadzenia samorządu wojewódzkiego skupić administrację b. dróg wojewódzkich i powiatowych w ręku T. W. S. Objął więc T. W. S. administrację b. dróg krajowych i zdeklasowanych państwowych i miał z dniem 1 lipca ub. roku objąć również w administrację drogi od Wydziałów Powiatowych.

Rozpoczęło się więc ogólne przerzucanie personalu. Na większej części dróg zmieniono w jednym czasie droźników, drogomistrzów i inżynierów. Równocześnie nastąpiło rozdzielanie personalu, ruchomości i nieruchomości między O. D. R. P. a T. W. S.

Z tem przyszła nowa organizacja biur, systemu rachunkowego i t. d. co wszystko razem ogólny poziom administracji zarówno P. Z. D. jak Sam. Z. D. na jakiś czas znacznie obniżyło.

Wiadomą bowiem jest rzeczą, że nic tak nie wymaga ciągłości w administracji jak właśnie administracja drogowa.



Tymczasem główny sens tej organizacji t. j. skupienia w ręku T. W. S. wszystkich dróg samorządowych, które następnie Samorząd Wojewódzki miał przejąć, nie nastąpiło, gdyż z jednej strony Wydziały Powiatowe, jedynej prawie obecnie agendy swej działalności z rąk swych oddać nie chciały, a zdaje się, że i T. W. S. z odbiorem się nie kwapił.

W ten sposób stan organizacji nie został nie tylko polepszony, ale na odwrót uległ na ogół znaczeniu pogorszeniu, administracja z dwutorowej przeobraziła się w trzytorową.

Zebrana przezemnie przy pomocy rozesłanych w tym celu kwestionariuszy statystyka daje nam niektóre ciekawe daty, nad którymi warto się zastanowić.

### **Obecny stan administracji na terenie Województwa Tarnopolskiego.**

Województwo Tarnopolskie dzieli się na 17 powiatów politycznych, z których dwa powiaty t. j. Zborów i Radziechów, rozdzielone między sąsiednie powiaty, tworzą wraz z nimi po jednym powiecie autonomicznym tak, że autonomicznych powiatów, a co zatem idzie Powiatowych Zarządów Drogowych jest o dwa mniej, czyli 15.

Statystyka wykazuje, że nie powinno się terytorjalnie rozdzielać powiatów politycznych pod względem gospodarki autonomicznej a w szczególności drogowej między dwa sąsiednie powiaty i że właściwszem w danym razie byłoby tworzyć jednostkę administracyjną raczej przez połączenie dwu całych terytoriów powiatów w jedno.

Doczepiane bowiem kawałki powiatów są naogół gorzej traktowane. Pow. polityczny Zborów posiada najmniejszą w całym Województwie ilość dróg szutrowanych utrzymywanych przez Samorząd powiatowy bo tylko 11·8 km, na drugim miejscu stoi właśnie powiat Radziechów z 16·5 km dróg, podczas gdy na pow. polit. Złoczów przypada 112 km, Brody 42 km, Kamionka 105 km.

Administracja dróg przez powiatowe Związki samorządowe, czyli przez Wydziały Powiatowe jest prowadzona zupełnie niejednolicie na terytorjum całego Województwa. Tylko połowa powiatów posiada inżynierów. W czteru powiatach Zarząd dróg prowadzony jest przez techników o średnim wykształceniu — o ile za takie uważać można, np. ukończenie bliżej nieokreślonej „średniej szkoły rolniczej, średniej szkoły technicznej w Rosji“ i t. p., w trzech wypadkach administrację drogową prowadzą Wydziały przy pomocy jedynie niższego personelu — drogomistrzów. W jednym powiecie personal drogowy składa się z inżyniera, technika, kilku drogomistrzów i powyżej 30-tu dróżników — podczas gdy w innym ogranicza się do jednego drogomistrza i siedmiu dróżników. Również i pobory dróżników są rozmaite i wynoszą w jednych powiatach 20 zł. w innych dochodzą 70 zł. miesięcznie, średnio około 45 zł. miesięcznie. Ilość dróg będących w zarządzie autonomicznym powiatów wynosi dla

całego Województwa około 2.000 km z czego około 1.200 km szutrowanych i waha się w granicach około 90 do 200 km na powiat. Ciekawe są pozycje na kosztach objazdów dróg. Koszta objazdów inżynierów wynoszą średnio około 100 zł. miesięcznie i niezbyt się wahają, za to koszty objazdów drogomistrzów wynoszą w niektórych powiatach na jednego drogomistrza 150 zł. w innych 25 złotych przy 80-ciu kilku km. dróg! Również zupełnie rozmaicie przedstawiają się wydatki powiatów na roboty drogowe. Średnio dla całego Województwa są one stosunkowo dość wysokie i np. preliminowane są na rok bieżący w wysokości 1.700.000 zł. czyli około 860 zł. na 1 km a przeszło 1 zł. na głowę ludności. W pierwszym półroczu wydano około pół miliona czyli 300 zł. na 1 km a w roku ubiegłym około 1.250.000 zł., czyli około 620 zł. na 1 km.

Wydatki te są stosunkowo wysokie jeśli się zważy, że wynoszą one na drogi rządowe średnio około 950 zł. na km, zaś na drogi pozostające w administracji T. W. S. około 850 zł. na km.

Za to spostrzegamy wielkie w tym kierunku różnice w poszczególnych powiatach. I tak:

W powiecie brodzkim wydano np. w roku 1925 około 1.400 zł. na 1 km, podczas gdy w borszczowskim 70 zł. na 1 km(!).

Ponadto zauważyć należy ogromne różnice między kwotami preliminowanymi, a faktycznymi wydatkami. W niektórych powiatach wydatki w pierwszym półroczu b. r. nie dosięgły nawet 6% kwoty preliminowanej na cały rok — w innych wydano w tym czasie 80%!!

Widać z tego naocznie, że obecna administracja dróg przez Wydziały Powiatowe jest zupełnie dowolnie i rozmaicie prowadzoną i że wszelki nadzór i wpływ na tę gospodarkę ze strony powołanych instancji wyższych jest czysto iluzoryczny, gdyż nie powinno one chyba dopuszczać do tak ogromnych różnic, a co zatem idzie i nierównomiernego obciążenia ludności na cele drogowe w jednym Województwie.

Nie przeczę jednak, że w niektórych powiatach, a odnosi się to w pierwszej linii do tych, w których na czele Zarządów Drogowych stoją inżynierowie, gospodarka prowadzona jest racjonalnie i oszczędnie.

Naogół lepiej prowadzoną jest gospodarka przez T. W. S. przy pomocy Sam. Zarz. Drog. których na terytorjum Województwa tarnopolskiego jest 3: w Brzeżanach, Buczaczu i Złoczowie — część nadto dróg (około 40 km) tegoż województwa administrowana jest przez Zarząd we Lwowie. Ilość dróg administrowanych przez T. W. S. wynosi 619 km z czego 25 km gruntowych, a wśród pozostałych jest wiele takich, które tylko dzięki wspomnieniom lepszych czasów zalicza się do szutrowanych — co zresztą w jeszcze większym stopniu dotyczy dróg powiatowych, a też częściowo państwowych. Zauważyć należy niejednolity rozdział dróg spowodowany jednak warunkami terenowymi. I tak Zarząd w Zaleszczykach ma 132 km, zaś w Brzeżanach 315 km. A już wprost fatalne jest rozmieszczenie dróg w stosunku do siedziby Zarządu. I tak np. Buczacz administruje drogą



Zbaraż—Podwołoczyska, a Brzeżany mają kawałek 2 km. drogi w powiecie brodzkim odległy od Brzeżan coś o 90 km!

Każdy Zarząd posiada kierownika inżyniera i od jednego do 3 techników, którzy mają przydzielonych po około 100 km. średnio dróg. Nadto każdy Zarząd ma nisko płatną siłę pomocn. kanc. Sekcje drożnicze wynoszą średnio po 6 km. Drożnicy płatni są po 60—65 zł. miesięcznie. Wydatki roczne wynoszą około  $\frac{1}{2}$  milj. zł. czyli około 850 zł. na 1 km. i są prawie zupełnie zgodne z wydatkami preliminowanymi. Za wielki plus T. W. S. poczytać należy, że już w dwa miesiące po objęciu dróg w ubiegłym roku oświadczył Zarządom Drogowym, ile do końca roku pieniędzy dostaną (co stało się po raz pierwszy od powstania Państwa Polskiego) i co najważniejsze, obietnicy w zupełności dotrzymał! Ostatnią wreszcie władzą, która administruje drogami na terenie województwa jest O. D. R. P. we Lwowie, która posiada 4 P. Z. D. w Tarnopolu, Zaleszczykach, Czortkowie i Złoczowie. Mamy więc n. p. w Zaleszczykach trzy Zarządy Drogowe — co jest sprzeczne z ustawą drogową. P. Z. D. administrują 825 km. dróg państwowych i są stosunkowo znacznie lepiej terytorjalnie rozłożone.

Na jeden Zarząd przypada od 120 do prawie 300 km. P. Zarządy posiadają prawie z reguły po 2 inżynierów, przyczem zauważyć jednak należy, że prowadzą one również wiele innych agend państwowej administracji technicznej. Jako personal linjowy posiadają Zarządy drogomistrzów o niższem wykształceniu, którzy mają przydzielonych średnio po 45 km. dróg. Jest to zdaniem mojem za gęsta obsada, gdyż nawet przy 4-ro krotnych objazdach dróg w miesiącu drogomistrze ci mają zbyt wiele czasu wolnego

Drożnicy mają sekcje od 5—6 km. przy płacach miesięcznych od 55—60 zł. Roczne wydatki konserwacyjne wynoszą około 700.000 zł. czyli około 950 zł. na km.

A teraz zestawienie razem całej administracji drogowej w Województwie.

Ogółem więc w Zarządzie powiatów, T. W. S. i O. D. R. P. jest 2.633 km. dróg szutrowanych i 855 gruntowych czyli ogółem 3.488 km. dróg. Inżynierów jest 18-tu (na 17-cie powiatów politycznych). Techników 12, drogomistrzów 35 — razem wypada na jednego z nich średnio około 70 km. dróg. Drożników 444 — średnio co 8 km.

Wydatki całkowite na drogi łącznie z poborami inżynierów, drogomistrzów, kosztami objazdów i t. d. preliminowane są na br. w wysokości około 3 milj. złotych — czyli 875 zł. na 1 km. a przeszło 2 złote na głowę ludności — wydano w r. 1925 około 2,600.000 zł. na km.

W procentach ogółu kosztów wydanych na administrację dróg wynoszą:

dla dróg państw. wyd. administ.	13,6%	na drożników	12%	razem	25,6%
„ „ powiat.	„ „	12,6 „	„ „	8,7 „	21,3 „
„ „ T. W. S.	„ „	10 „	„ „	14 „	24,0 „

Ciekawe są zestawienia rozdziału dróg rozmaitych kategorii pomiędzy powiaty polityczne.

I tak średnio wypada 1 km. dróg wszystkich kategorii na 4,5 km<sup>2</sup> powierzchni, przyczem są silne odchyłki. Najgęstsza sieć dróg ma powiat borszczowski, gdzie wypada 1 km. dróg na 2,7 km<sup>2</sup> powierzchni, najrzadszą sieć ma powiat zborowski, gdzie wypada 1 km. dróg na 7,2 km<sup>2</sup> powierzchni.

Ważne są dla poszczególnych powiatów ilości kilometrów dróg państwowych i utrzymywanych przez T. W. S. w stosunku do wszystkich wógół dróg, pod tym względem widzimy wielkie różnice i tak:

W powiecie zborowskim 68% dróg konserwuje państwo i T. W. S. podczas gdy np. w powiecie kamienieckim tylko 16%, a powiat borszczowski dla tego ma najgęstsza siatkę dróg, że na państwo i T. W. S. przypada w tym powiecie 145 km. gdy w Kamionce tylko 32.

Niesprawiedliwość ta winna być w drodze odpowiedniej polityki podatkowej przyszłych Samorządów wojewódzkich wyrównana. Przeszedłszy w ten sposób obecny stan Organizacji drogowej na przykładzie województwa tarnopolskiego — zastanówmy się na pytaniem:

### **Jak powinna wyglądać Organizacja I-szej Instancji Zarządu drogami?**

przyczem, na końcu znów dla przykładu powrócimy do Województwa Tarnopolskiego. A więc najpierw pytanie: Jedno, dwu — czy trzytorowość?

Sprawa ta jest już zdaje się bezwzględnie rozstrzygnięta na korzyść jednotorowości — przyczem należy uczynić zastrzeżenie, że administracja będzie w ręku samorządów wojewódzkich, a nie powiatowych. Dla braku czasu bliżej kwestji tej poruszać nie chcę, zaznaczę tylko, że została ona szczegółowo omówiona podczas obrad Komisji Samorządowej Państw. Rady Oszczędnościowej w r. 1925, przeprowadzonych nad zupełnie wyczerpującym ją referatem Inż. Nestorowicza.

Zresztą z dotychczasowych jak i dalszych moich wywodów wynika bezwzględnie większa celowość i ekonomja administracji jednotorowej, do wprowadzenia której w miarę rozwoju i ujednostajnienia stosunków administracyjnych w Państwie należałoby stanowczo dążyć.

### **Jakie wielkie powinny być Zarządy Drogowe?**

Sprawa ta zależy od rozmaitych czynników. O ile przyjmujemy administrację jednotorową opartą o wyższą instancję, to oczywiście ilość przydzielonych km na jeden Zarząd względnie jednego inżyniera może być znacznie większa i zdaniem mojem przy dobrem centralnem położeniu siedziby Zarządu 400 km. a nawet i 500 km. nie będzie za dużo — przy administracji jednak trzytorowej, jak na naszym przykładzie to nie-raz i 200 km. jest za wiele. Zaznaczyć tu należy, że przy administracji



opartej o wyższą instancję — wszelkie większe roboty budowlane spadają na barki tych wyższych instancji, które je prowadzą przy pomocy osobnych kierownictw budowy. Na możliwość zwiększenia ilości km. na jeden Zarząd wpływają też i inne czynniki jak: stan dróg, ilość i stan obiektów, warunki techniczne konserwacji — jakość i rozmieszczenie kamieniołomów, a co zatem idzie łatwość otrzymania miejscowego materiału konserwacyjnego — większe lub mniejsze natężenie ruchu — a tem samem i zużycie dróg — stosunki co do podaży robotnika i wogóle wszystko to, co pracę inżyniera ułatwia. W celu lepszego fachowego wyzyskania sił inżynierskich winno się też stanowczo w dwu kierunkach ułatwić pracę inżynierom. Po pierwsze należałoby o ile możliwości odciążyć ich w pracy biurowej i kasowej. Najlepszym zdaniem mojem byłoby przydzielenie do Zarządów Drogowych osobnych sił, któreby prowadziły całą księzkowość i rachunki, dokonywały wypłat robotników — odciążając w ten sposób zarazem drogomistrzów i prowadziły również wszelkie zestawienia statystyczne. O ileby to miejsca mieć nie mogło, to możnaby czynność tę częściowo przekazać na pomocniczą siłę kancelaryjną, odpowiednio wyszkoloną — równocześnie jak najbardziej uprościć całą księzkowość i kasowość, a przedewszystkiem statystykę technicznych robót, przelewając główny ciężar tej ostatniej na barki wyższych instancji.

Sprawy te t. j. księzkowość, kasowość i statystyka są przez rozmaite władze zupełnie rozmaicie prowadzone i przeważnie zależą od pomysłów tych lub innych nieraz zmieniających się referentów.

Byłoby bardzo wskazane udoskonalenie, uproszczenie i ujednostajnienie tej dziedziny administracji drogowej i w tym kierunku naczelną władza drogowa w Polsce mogłaby dużo, czy to w formie ankiety, czy przez odpowiednie konkursy zdziałać. Drugim czynnikiem mogącym znacznie ułatwić pracę inżynierów, byłoby już wielokrotnie poruszane, zaopatrzenie tychże w odpowiednie środki lokomocji. Warunki obecne wśród jakich nieraz inżynier dokonuje objazdów dróg są istotnie fatalne i wymagają przeważnie żelaznego zdrowia. Przejeżdżanie do 100 km. dziennie zwykłemi furmankami po fatalnych drogach jest rzeczą zwyczajną — przy czem dodać do tego należy noclegi po obskurnych zajazdach małomiasteczkowych.

Stosunki te oczywiście są znacznie lepsze przy jedno względnie dwutorowej administracji, gdzie drogi Zarządów rozciągają się na terenie jednego lub dwu powiatów

Zasadnicze polepszenie i zaoszczędzenie czasu a tem samem kosztów dałoby się tu uzyskać przez zaopatrzenie inżynierów w samochody, przy czem o ile ze względów finansowych nie może być mowy o samochodach urzędowych — należałoby ułatwić tymże inżynierom zaopatrzenie się w samochody prywatne.

Organizacja zatem biura Zarządu może być bardzo skromna i ograniczyć się do jednego inżyniera kierownika i jednej siły pomocniczej kancelaryjnej — która winna też prowadzić lub ostatecznie pomagać w pro-

wadzeniu ksiąg i rachunków. Aby na wypadek choroby, nieobecności lub urlopu kierownika mógł tenże mieć zastępcę, wystarczy, aby sekcja drogowa w siedzibie Zarządu położona, powierzona była technikowi o średnim wykształceniu technicznym, który również może pełnić pomocnicze czynności w biurze Zarządu.

W miejscu tem nie od rzerzy będzie zaznaczyć, że należyte prowadzenie Zarządu zależy w pierwszej linii od należytego doboru inżynierów kierowników i od należytego obeznania się tych ze stosunkami miejscowymi — a więc od unikania ciągłych zmian.

W tym celu stanowiska kierowników Zarządów zdaniem mojem winne być w drodze konkursów obsadzone, a należyte i ekonomiczne prowadzenie gospodarki, głównie systemem gospodarczym winno znaleźć wyraz w odpowiednim uposażeniu tych etatów.

Jak z jednej strony jednym z głównych zadań inżynierów jest należyta kontrola służby linjowej i wogóle takie prowadzenie robót, aby inżynier nieomal wiedział co się w każdej chwili na terenie jego Zarządu dzieje — tak z drugiej strony konieczną jest należyta kontrola Zarządów ze strony wyższych władz technicznych.

W sprawę tę głębiej wchodzić nie chcę, gdyż należy ona do zakresu organizacji wyższych instancji.

Słów zato parę o zadaniach inżyniera kierownika Zarządu w stosunku do podległego personalu linjowego. Są one dwojakiej natury: technicznej i finansowej. Przy stronie technicznej główny nacisk powinno się położyć na należyłą organizację pracy, oraz osobiste poznanie i zbadanie przez inżyniera warunków pracy. Ważną i konieczną a często zaniedbywaną jest sprawa osobistej ingerencji inżyniera w kierunku oznaczania cen robotników, furmanek, ustalenia cen akordowych — a nie spuszczenia się w tem na drogomistrzów, a co gorzej droźników. Dalej idzie odpowiednie wyszkolenie personalu w kierunku racjonalnego pod względem technicznym wykonywania robót i t. p. To wszystko wpływa ogromnie na ekonomję wykonywanych prac.

Nie mniej ważną stroną jest kontrola personalu pod względem finansowym, a więc kontrola ksiąg dróżniczych, list płatniczych, kontrola robót w akordzie wykonywanych, osobiste przeprowadzanie odbiorów materiałów i t. p.

Wszystkie te czynności wymagają częstych objazdów dróg przez inżynierów w myśl zasady „pańskie oko konia tuczy“ i wszelkie oszczędności czynione w tym kierunku uważam stanowczo za nieekonomiczne.

Co do wyższego personalu linjowego **czyli drogomistrzów** to na terenie Małopolski są zwolennicy dwojakiego systemu. Jedni są za przydzielaniem na te stanowiska techników o wykształceniu średnim — drudzy uważają że lepiej jest użyć do tego celu drogomistrzów — wysłużonych podoficerów po odpowiednim ich przeszkoleniu.

Zdaniem mojem należałoby pójść drogą pośrednią. Sekcje drogowe w siedzibie Zarządu i większych miastach na terenie Zarządu np. w dru-



giem mieście powiatowem, o ile Zarząd rozciąga się na terenie dwu powiatów — dalej w miejscowościach, gdzie są prowadzone n. p. własne wytwórnie materiałów drogowych, większe kamieniołomy i t. p. winne być obsadzone przez techników — inne sekcje przez drogomistrzów o niższym wykształceniu.

Wielkość sekcji drogowej, a więc ilość km. na jednego drogomistrza może zdaniem mojem przy należytem położeniu siedziby i sprawnym personalu drożniczym wynosić od 80 do 100 km. Objazdy drogomistrzów winne być dokonywane średnio 4, a conajmniej muszą być uskuteczniane 2 razy w miesiącu — a to celem wypłaty robót — ponieważ więc wyjazdy te muszą być zapowiadane, wskazanem jest jeszcze choć jeden wyjazd kontrolny.

Stosownie do tego należałoby unormować stałe ryczałty na objazdy dróg, oraz dążyć do tego, aby każdy drogomistrz był zaopatrzony we własny środek lokomocji, a więc konia z wózkiem, rower lub motocykl.

Przy administracji jednotorowej byłby bardzo praktycznym przydział drogomistrzom okręgów terytorjalnych, które odpowiednio ugrupowane pozwolą im prawie bez nakładu pracy dozorować wogóle wszystkie drogi na tem terytorjum, oraz umożliwią należyte poznanie stosunków miejscowych, co dla ekonomicznego prowadzenia gospodarki jest koniecznie potrzebne. W sumie zatem przy zaprowadzeniu jednotorowej gospodarki można właśnie na ilości drogomistrzów znaczne poczynić oszczędności.

Najniższą jednostką służby linowej są **drożnicy**. Długość sekcji drożniczej zależy od stanu drogi, jakości materiałów konserwacyjnych i wymogów konserwacji drogi i obiektów oraz wielkości ruchu. Odcinki dróg dobrze zbudowane o słabszym ruchu i dobrych warunkach konserwacji, mogą mieć dłuższe sekcje. Średnio dla dróg szutrowanych długość sekcji winna wynosić od 5 do najwyżej 10 km.

Dwa lata temu w czasach ogólnej redukcji próbowano na drogach administrowanych przez państwo wprowadzić sekcje drożnicze 15—12 km. ale okazało się to zdaniem mojem zupełnie niepraktyczne.

Dla dróg gruntowych długość sekcji może być znacznie większą — średnio 10 km. i więcej, zresztą i ona zależy od podobnych warunków jak uprzednio.

Wynagrodzenie drożników nie powinno być zbyt duże — powinno ono jednak dać możność utrzymania się drożnika wraz z rodziną w warunkach miejscowych tak, aby poza swoją służbą nie był on zmuszony zarabiać w inny sposób poza ewent. drobnem gospodarstwem rolnem. Za bardzo wskazane uważam zaopatrzenie drogi w drogowe domki drożnicze, przy których winien się znajdować mały ogródek dla użytku drożnika. Przez to uniezależnia się Zarząd od konieczności przyjmowania sił miejscowych. Bardzo wskazanem byłoby urządzenie przy tych domkach szkółek drzewek dla obsadzenia dróg, na co winno się też zużytkować ugory przydrożne, jakich przy drogach nieraz wiele się znajduje. Używanie trawy z rowów na siano winno być bezwzględnie pozostawione

droźnikom i uwzględnione przy wyznaczeniu im poborów, co dotyczy również korzyści z normalnego czyszczenia drzew przydrożnych. W naszych warunkach uważam płacę 50—60 zł. miesięcznie z uwzględnieniem wyżej podanych dodatków za wystarczającą. System jednak dotychczasowy droźników kontraktowych nie wydaje mi się być zupełnie dobrym. Jak z jednej strony droźnik nie powinien być funkcjonariuszem stałym i powinna istnieć zawsze możliwość zwolnienia go ze służby bez wynagrodzenia — tak z drugiej strony, pilni i pracowici droźnicy winni mieć bezwarunkowo zapewnioną po 35 latach służby pewną choćby drobną stałą miesięczną emeryturę — co przez odpowiednie ubezpieczenie dałoby się łatwo przeprowadzić. Po pewnym okresie próbnej służby powinno zatem następować przyjęcie z ubezpieczeniem, przez co wytworzyłby się charakter niejako pół stały.

Za ważną bezwarunkowo rzecz uważam praktykowane uprzednio w Małopolsce zaprzysięganie droźników — co obecnie niestety nie jest praktykowane, a co ogromnie dodatnio wpływa na pełnienie obowiązków.

Również winni być droźnicy z urzędu częściowo mundurowani, a to przez dostarczanie czapek służbowych z odznakami, skórzanych torb i o ile możliwości krótkich nieprzemakalnych pelerynek. Jednoroczne premjowanie droźników za szczególnie dobrą służbę uważam za bardzo wskazane — przyczem jednak winno się wprowadzić pewien jednolity system klasyfikacyjny. Znaną jest rzeczą, że na droźników winni być przyjmowani ludzie mający spryt w którymś z rzemiośł, dającym się zużytkować przy pracy drogowo-mostowej.

Zarząd powinien się starać przy pomocy i poparciu II-giej Instancji wyćwiczyć sobie jednego droźnika na cieśle, innego na murarza, betoniarza, ogrodnika do utrzymywania drzewek i t. p.

Przy prowadzeniu jednotorowej administracji drogowej jest znów wskazaniem tworzenie droźników okręgowych — przyczem użyć by można do tego celu i droźników dróg wyższych kategorii z tem, że do wykonywania prac chwilowych na drogach niższych w swoim okręgu używaliby oni któregoś z lepszych stałych robotników drogowych. Nie od rzeczy będzie wreszcie dodać, że dla służby linjowej wyższej i niższej winna być wydana jednolita instrukcja służbowa, co uważam za rzecz bardzo pilną. Również za rzecz wskazaną uważam wydanie jednolitego typu książeczek droźniczych. Jest to sprawę na pozór drobna — ale przez dobre jej rozwiązanie można w znacznym stopniu wpłynąć na zmniejszenie ewent. nadużyć.

W związku z powyższą stroną organizacji Zarządów Drogowych chciałbym poruszyć sprawę częściowo się z tą dziedziną gospodarki drogowej łączącą t. j. sprawę Kas Chorych i Ubezp. robotników i personalu. O ile ubezpieczenie personalu stałego — droźników stałych robotników ewent. prowizorycznych drogomistrzów w Kasach Chorych może być dla nich korzystne, tyle ubezpieczanie chwilowych robotników dziennych uważam bezwarunkowo za zupełnie nieproduktywne obciążenie funduszków



drogowych. Byłoby bardzo wskazaniem, aby M. R. P. przeprowadziło w tym kierunku szczegółowe badania i albo spowodowało znaczne i to bardzo znaczne obniżenia stawek zarówno do Kas Chorych jak i Zakładu Ubezpie. od wypadków, lub zorganizowanie tego działu ubezpieczeń socjalnych w innej formie, któraby dla obu stron mogła być znacznie korzystniejszą.

### **Zakończenie.**

Kończąc na tem ogólne omówienie strony administracyjnej organizacji Zarządów Drogowych, chciałbym jako przykład najlepszej, a więc jednotorowej, administracji pokazać jak mogłaby wyglądać ta administracja na tym samym uprzednio rozważanym terenie Województwa Tarnopolskiego. Oczywiście jest to tylko projekt, który zupełnie nie uważam jako alfe i omegę w tym kierunku — chodzi tylko o porównanie ze stosunkami obecnymi.

Przyjmując więc ogólne zasady organizacyjne wyżej podane, możnaby Województwo Tarnopolskie podzielić na dziesięć Okręgów Drogowych, obejmujących przeważnie po 2 powiaty polityczne. Proponowany podział administracyjny przedstawiony został na osobnej mapie administracyjnej <sup>1)</sup>.

Przyjmując więc powyższy podział i przyjmując średnie miesięczne płace obecne dla inżynierów (360 zł.), techników (250 zł.) i drogomistrzów (180 zł.), a podwyższając płace drożników średnio na 60 zł. miesięcznie, oraz podwyższając znacznie miesięczne ryczałty na objazdy dróg dla inżynierów na średnio 300 zł. i drogomistrzów na średnio 150 zł., a nadto tworząc dla wszystkich Zarządów stałe etaty pomocników kancelaryjnych, a zarazem prowadzących księgi, możnaby wskutek umożliwionej redukcji personelu zaoszczędzić rocznie około 95.000 zł. co stanowi około 17 % obecnych kosztów administracyjnych.

Obecnie około 50% dróg powiatowych, a 30% ogółu dróg jest bez fachowego technicznego dozoru — przy wprowadzeniu jednotorowej administracji wszystkie bez wyjątku drogi poddane zostaną fachowemu nadzorowi, wprowadza się stałe i częste objazdy dróg, ułatwia się administrację, co wpływa jak doświadczenie uczy również na znaczne obniżenie kosztów rzeczowych — a mimo tego jak wyżej powiedziano obniża się koszt administracyjny o 17%!

Podobne szczegółowe i rachunkowe rozpatrzenie stosunków drogowych pierwszych instancji w poszczególnych Województwach powinno być punktem wyjścia przy wprowadzeniu pewnych zmian i zasad w organizacji administracji drogowej.

Należałoby jednak przy wprowadzaniu tych zmian urobić specjalne dla spraw drogowych przysłówie: „L e p i e j p ó ź n o — j a k z a c z ę s t o“.

<sup>1)</sup> Uwaga. Do referatu załączono dwie mapy administracyjne Województwa Tarnopolskiego, jedną przedstawiającą obecną administrację trzytorową — drugą projektowaną administrację jednotorową — oraz odnośne zestawienia statystyczne. Map tych i zestawień nie podaje się ze względu na ograniczone ramy Księgi Pamiatkowej.