

VI.

Jaki być powinien ustrój administracji drogowej w Polsce ze względu na zadania gospodarki drogowej i obowiązujące ustawodawstwo drogowe.

Od ustroju administracji drogowej zależny jest dobry lub zły wynik gospodarki drogowej.

Polskie ustawodawstwo drogowe do pewnego stopnia przesądza ustrój administracji drogowej, z powodu jednak jego ramowości, koniecznej ze względu na różnorodność poszczególnych dzielnic pod względem dotychczasowej gospodarki drogowej, te ogólne zarysy ustroju administracji drogowej, przewidziane w ustawach drogowych Polskich, rozwinąć się mogą w tym lub innym kierunku.

Należy się zastanowić, w jakim kierunku pożądanym jest rozwój administracji drogowej, aby, będąc zgodny z ogólnymi zasadami wytkniętymi w Polskiem prawodawstwie drogowym, był celowy i dał możliwość postawienia gospodarki drogowej na należytej wysokości.

Rozpatrzmy tu kolejno kilka kwestyj.

Rola rządu i samorządu w gospodarstwie drogowym i ich wzajemny stosunek.

Kwestja w powyższym tytule wskazana należy do najważniejszych.

W ustawie o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z dnia 10 grudnia 1920 r. w ogólnych zarysach sprawa ta się przedstawia w sposób następujący:

Rząd, a w szczególności Ministerstwo Robót Publicznych, ma prowadzić gospodarkę na drogach państwowych i mieć nadzór nad gospodarką samorządów na drogach samorządowych pod względem technicznym i administracyjnym; może jednak rząd gospodarkę na drogach państwowych powierzać również samorządom, o ile to uzna za celowe. Z tego wynika, że na 250.000—300.000 kilometrów wszystkich dróg publicznych w Rzeczypospolitej, bo na tyle w przybliżeniu można określić ich ogólną długość, gospodarka na 16.388 kilometrach dróg państwowych, według ustawy, może być (ale nie musi być) prowadzona przez rząd lub ewentualnie przekazana samorządom, na pozostałych zaś 234.000—284.000 kilometrach dróg samorządowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) gospodarka definitywnie ma być prowadzona przez właściwe samorządy. Czyli gospodarka na $\frac{1}{15}$ — $\frac{1}{18}$ wszystkich dróg publicznych, jako dróg mających ogólnopństwowe znaczenie, należałaby do rządu, reszta, t. j. $\frac{14}{15}$ — $\frac{17}{18}$ długości wszystkich dróg kołowych, jako mających znaczenie miejscowe,—do samorządu.

Z tego widać, że w bezpośrednim prowadzeniu gospodarki drogowej *samorządy będą miały rolę główną*, tembardziej, że nawet gospodarka na drogach państwowych może też im być przekazywana, a w b. dzielnicy Pruskiej przekazanie to zrobione jest nawet ustawowo (art. 37 Ustawy z dnia 10.XII 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg).

I bardzo słusznie, że cały ciężar gospodarki drogowej spoczywać będzie na samorządach, a przy rządzie pozostanie prowadzenie ogólnej polityki drogowej w duchu potrzeb państwa i najwyższej bezpośredni zarząd dróg państwowych w dzielnicach, gdzie miejscowego samorządu niema lub nie rozwinął się należyte i gdzie powierzenie mu dróg państwowych mogłoby narazić gospodarkę na drogach państwowych na szkody: gospodarka drogowa należy, nawet nie wyłączając dróg państwowych, do rzędu tych, które przez miejscowy rząd, t. j. samorząd, wykonana może być lepiej i taniej, ponieważ gospodarka samorządów na drogach będzie pod ścisłą kontrolą miejscowego społeczeństwa, czego niema na drogach państwowych, gdy nimi zarządzają organy państwowe, nie podlegające kontroli miejscowego społeczeństwa.

Że gospodarka drogowa należy do rzędu tych spraw, które najlepiej mogą być prowadzone przez najwięcej w tej sprawie zainteresowane społeczeństwo miejscowe, t. j. samorząd, dowodzi tego

stan gospodarki drogowej w tych krajach kulturalnych, w których gospodarka drogowa postawiona jest dobrze.

Wszak we Francji $\frac{18}{14}$ ogólnej ilości dróg bitych jest w zarządzie samorządów, a tylko $\frac{1}{11}$ dróg bitych znajduje się w zarządzie państwowym; w Anglii wszystkie drogi bite znajdują się w zarządzie samorządów miejscowych; to samo jest w Stanach Zjednoczonych. W obydwóch tych państwach rząd ma zabezpieczoną dostatecznie ingerencję w sprawach drogowych, mających znaczenie dla państwa.

W Prusach, państwie centralistycznym i nawskroś militarnem, również całkowicie sprawa drogowa powierzona była oddawna (od 1875 r.) wyłącznie samorządom.

Nawet w b. Austrii zaledwie $\frac{1}{8}$ wszystkich dróg bitych była w zarządzie państwa, reszta, t. j. $\frac{7}{8}$ wszystkich dróg bitych i wszystkie drogi gruntowe były w administracji samorządów.

We wszystkich państwach, gdzie część dróg (drogi państwowe) znajduje się w zarządzie państwowym, działalność państwa w gospodarce drogowej polega tylko na utrzymaniu przeważnie już pobudowanej w czasach dawniejszych sieci dróg państwowych; natomiast akcja rozszerzenia sieci dróg bitych we wszystkich państwach znajduje się wyłącznie (z niewielkimi ilościowo wyjątkami) w rękach samorządów.

Jak należałoby sprawę gospodarki drogowej postawić w Polsce i jaką rolę w gospodarce drogowej należałoby ze względu na dobro sprawy wyznaczyć Rządowi i samorządom?

Mamy pod tym względem dwa prądy, niejako dwie partje. Jedna, a należy do niej pewna część inżynierów drogowych, wypowiada się za najszerszym udziałem w bezpośredniej gospodarce drogowej rządu i za pozostawieniem samorządom drugorzędnych zadań gospodarki drogowej; stanowisko swe partja ta motywuje tem, że samorząd nasz jest młody, niedojrzały, nie można mu więc powierzać spraw doniosłych i że rząd będzie prowadzić na drogach przez siebie zarządzanych gospodarkę lepszą pod względem technicznym i jednolitą w całym państwie, która niejako będzie wzorem dla samorządów.

Druga partja, a do niej przeważnie należą działacze społeczni, ekonomiści i t. p., widzi dobro sprawy w najszerszym udziale samorządów w gospodarce drogowej dla powodów, o których mówiliśmy wyżej.

Prawda, jak zawsze, jest pośrodku: w Polsce samorządowi powinna być dana jaknajszersza rola; natomiast ze strony rządu nad samorządem winna mieć miejsce nie tyle kontrola, ile działalność instrukcyjna pod względem technicznym i administracyjnym, a to ze względu na niewyrobienie samorządu.

Trzeba powiedzieć otwarcie: w powstałej z niewoli Polsce ani rząd, ani samorząd nie jest wyrobiony i dojrzały: i jeden i drugi musi dojrzewać i wyrabiać się; najlepszy dowód, że gospodarka drogowa tam, gdzie jest prowadzona przez Rząd, pod wielu względami chroma tak, jak gospodarka samorządów: i tu i tam czynniki miarodajne nie dojrzały, np., o tyle, aby należycie doceniać potrzebę prowadzenia gospodarki drogowej w zakresie, jakiego wymagają potrzeby Państwa; i tu i tam administracja nie jest dostatecznie sprężystą.

Nie możemy jednak nie przyznać, że stosunki obecnie zmieniły się już zarówno w rządzie jak i samorządzie znacznie na lepsze w porównaniu do lat ubiegłych.

Uporządkowanie chaosu i bezładu jest znaczne.

Naturalnie, że w rozwoju samorządu postęp nie może być znaczny, gdyż dotychczas obowiązują stare ustawy państw zaborczych lub tymczasowe dekrety; dotychczas nie mamy ustaw o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim; właściwie więc samorządu polskiego, powstałego na zasadzie ustaw polskich i powołanego do życia na zasadach, wymienionych w Ustawie Konstytucyjnej, dotychczas nie mamy.

Życie jednak nie czeka i w bardzo ciasnych i niewygodnych ramach samorząd ten stwarza; dowody tego i to liczne mamy np. w b. Kongresówce, gdzie życie samorządowe zaczyna pulsować, mimo bardzo nieprzyjaznych warunków.

Należy więc mieć nadzieję, że naród, który potrafił w krótkim czasie zdobyć się na zorganizowanie armji *w czasie prowadzenia wojny*, armji, o której bezstronni obcy fachowcy wypowiadają się z uznaniem, armji nowoczesnej, której dobroć polega nietylko na wartości moralnej i patriotycznej, ale nie mniej *na wartości technicznej*, naród, który z materiału bardzo różnej wartości potrafił stworzyć organizm administracji państwowej szybko się udoskonalający (porównajmy początek roku 1919 i rok 1922), — naród taki potrafi również stworzyć tęgi i rozumny samorząd.

Nie wierzyć w samorząd polski — jest to nie wierzyć w rząd polski, bo przecież samorząd polski jest niczem innym, jak częścią rządu polskiego.

Mamy dowody historyczne, że mimo licznych wad, jakie naród polski posiada, potrafi jednak dobrze gospodarzyć: dowody mamy w rezultatach działalności samorządu b. Królestwa Kongresowego w okresie 1815 — 1864 oraz w rezultatach działalności b. Wydziału Krajowego dla Galicji; dowody działalności tych instytucji mamy na wielu polach: nienajgorsze znajdujemy w ówczesnej gospodarce drogowej.

Twierdząc, że poważniejsze zagadnienia gospodarki drogowej znajdować się powinny w rękach rządu, a samorządom należy pozostawić tylko zadania drugorzędne, zwolennicy takiego postawienia sprawy motywują swoje zdanie tem, że samorządom odrazu nie można powierzać poważnych zagadnień gospodarczych, należy im dać tylko mniej odpowiedzialne, aby te samorządy mogły stopniowo na tych sprawach drugorzędnych nauczyć się prowadzenia gospodarki; potem stopniowo można będzie im przekazywać poważniejsze sprawy.

Pogląd ten, naszym zdaniem, jest mylny i, gdyby zwyciężył, byłby szkodliwy.

Wszak dziecko najlepiej i najprędzej nauczy się chodzić, gdy mu się pozwoli chodzić samodzielnie i tylko zdaleka dogląda, aby sobie nie zrobiło krzywdy.

To samo winno mieć miejsce z samorządem, który wtedy tylko prędko się rozwinię i dojrzeje, gdy się od niego nie będzie od-suwało ciągle, niekiedy na nieokreślone terminy, tych zadań, dla których istnieje, i gdy się go poniekąd zmusi do rychłego rozpoczęcia pracy we wszystkich dziedzinach gospodarki społecznej, do których jest powołany.

Z powyższych względów w miarę rozwoju życia samorządowego, należy poszczególnym samorządom przekazywać ten zakres działania w gospodarce drogowej, jaki został oznaczony w ustawach. To objęcie przez poszczególne samorządy ich zakresu działania powinno następować natychmiast po zorganizowaniu się samorządu.

Nie widzimy potrzeby odkładania tego objęcia „ad calendas graecas”; wszak Polska wskrzeszona *odrazu* objęła wszystkie działy administracji państwowej, mimo że rząd miał mało ludzi wykwalifikowanych i biegłych w administracji państwowej.

Odrzućmy przecież zaczęto tworzyć aparat administracyjny, skarbowy, wojskowy, kolejowy i przejmować władzę od uciekających okupantów.

Samorządy będą miały zadanie ułatwione; to obejmowanie zakresu działania będzie się odbywać powoli, systematycznie; nie trzeba będzie tego pośpiechu, jaki miał miejsce w 1918 r., kiedy nieraz w ciągu kilku, kilkunastu dni potrzeba było stwarzać aparat administracyjno-gospodarczy.

Omówiwszy wyżej ogólny stosunek rządu i samorządu w gospodarce drogowej, przejdziemy teraz do szczegółów.

Administracja dróg państwowych.

Drogi państwowe, posiadające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla całego państwa, winny być utrzymywane specjalnie starannie i winny być dostępne dla wszystkich rodzajów nowoczesnego ruchu, a przedewszystkiem ruchu samochodowego; ten ostatni może w chwili obecnej niema u nas tak poważnego znaczenia, jak np. w Stanach Zjednoczonych, gdzie jeden samochód wypada na 11 mieszkańców, lub też jak w państwach zachodnich, gdzie stosunek ten jest mniejszy, ale nie mniej duży; w każdym jednak razie musimy się liczyć z tem, że rozwój komunikacji samochodowej będzie gwałtowny i że drogi winny być do tego rodzaju ruchu przystosowane; przedewszystkiem więc do tego ruchu muszą być przystosowane drogi państwowe, stanowiące główne arterie komunikacji kołowej; na nich przedewszystkiem odbywać się będzie ruch samochodowy, zarówno miejscowy jak międzynarodowy; spodziewać się należy, że ruch turystyczny i tranzytowy nie będzie tu grał roli pośledniej.

W uznaniu tej wielkiej wagi dróg państwowych, państwo będzie je budować i utrzymywać na koszt państwa, pociągając jedynie do opłat osoby i instytucje specjalnie korzystające z budowy lub utrzymania dróg państwowych (np. tak zwanych adjacentów) oraz nadmiernie zużywające drogi; w wyjątkowych wypadkach dodatkowym źródłem budowy i utrzymania dróg państwowych mogą być opłaty mytnicze.

Zachodzi teraz pytanie, w czyjej administracji dla dobra sprawy winny znajdować się drogi państwowe: w państwowej czy samorządowej, tembardziej, że art. 10 ustawy drogowej z dnia 10.XII

1920 r. przewiduje, że drogi państwowe mogą znajdować się w administracji zarówno państwowej jak samorządowej.

Pod tym względem pozwolmy sobie wypowiedzieć zdanie, które może nie trafi do przekonania niektórym inżynierom drogowym, zasugestjonowanym przez dawne stosunki bądź b. rosyjskie, bądź b. austriackie, gdzie drogi państwowe obowiązkowo były administrowane przez państwo i gdzie państwo, trzeba to przyznać, utrzymywało je względnie starannie, ale na tem prawie ograniczało swoją działalność, mało interesując się gospodarką drogową samorządów, pozostawiając je niejako samopas i mało jej pomagając.

Otóż z głębokiem przekonaniem twierdzimy, że drogi państwowe w tych dzielnicach, w których samorząd wojewódzki jest już zorganizowany i działa, winny mu być przekazane w myśl art. 10 i 19 ustawy drogowej z dnia 10/XII 1920 r.; samorząd wojewódzki może administrować drogami państwowemi bezpośrednio, bądź też przekazywać je w administrację samorządom powiatowym, o ile sam bezpośrednio gospodarki drogowej nie prowadzi i przekazuje ją samorządom powiatowym, ograniczając się do inspekcji i prowadząc ogólną politykę drogową w województwie.

To przekazanie dróg państwowych samorządom przy pozostawieniu przez rząd przy sobie bardzo szczegółowego — szczegółowszego, niż w gospodarce na drogach samorządowych — wglądania w tę gospodarkę samorządów na drogach państwowych i ściślejsze kierowanie jej przez wydawanie szczegółowych instrukcyj technicznych i administracyjnych, obowiązujących samorządy, administrujące drogami państwowemi, miałyby następujące dodatnie strony.

Na terenie jednego województwa istniałaby tylko jedna administracja drogowa samorządowa, zorganizowana w myśl artykułu 16 ustawy drogowej z dnia 10/XII 1920 r. przez samorząd wojewódzki w zależności od miejscowych warunków.

Uniknęłoby się szkodliwego istnienia na jednym terenie dwóch administracyj drogowych państwowej i samorządowej, stworzonych na różnych podstawach i pracujących na rozmaitych zasadach; uniknęłoby niejednolitości w prowadzeniu gospodarki na jednym i tym samym terenie.

Państwowy aparat administracyjny zawsze i wszędzie jest cięższy i droższy, bo jest więcej biurokratyczny; obowiązują i krepują go różne formalności.

Aparat samorządowy cechy te posiada w znacznie mniejszym stopniu, dzięki czemu jest znacznie ruchliwszy, sprężystszy i znacznie tańszy, jak to wskazują doświadczenia różnych państw.

Połączenie gospodarki na drogach państwowych z gospodarką na drogach samorządowych będzie miało i tę dodatnią stronę, że gospodarka taka może być zorganizowana szerzej i wlecej celowo: np. maszyny drogowe mogą być lepiej wykorzystane przy większej gospodarce drogowej; wreszcie personel techniczny może być lepiej dobrany i lepiej płatny, a mniej liczny przy jednej większej gospodarce, niż przy dwóch, z których każda ma mniejszy zakres działania. Personel w samorządach może być lepiej płatny z tego powodu, że samorzady nie są obowiązane do przestrzegania przy wyznaczaniu wynagrodzenia służbowego swoim pracownikom tych rozmaitych nieżyłociowych norm płac urzędniczych, obowiązujących szablonoowo wszystkie kategorie urzędników państwowych, specjalistów i niespecjalistów, bez względu na popyt i podaż pracy w tej gałęzi na giełdzie pracy specjalnej; dzięki temu szablonoowi przy oznaczaniu płac urzędniczych, o ile jakaś kategoria pracowników na służbie prywatnej jest poszukiwana i płacona lepiej, niż na rządowej, — na służbę rządową nie idą za małemi wyjątkami ludzie leżsi i zdolniejsi, a tylko miernoty lub inwalidzi żyłciowi.

Samorząd ma większą możność, niż rząd wylawiania i utrzy-mywania na służbie ludzi cennych i odpowiednich, dzięki temu, że go nie obowiązują kanony służby państwowej, wadliwe jak dotychczas ustalone bez nadziei na rychłą poprawę; to stanowi jego wyższość nad gospodarczą działalnością rządu.

Wracając do możności przekazywania dróg państwowych samorządom wojewódzkim w poszczególnych województwach, wyobrażamy sobie, że proces ten nie mógłby się wszędzie odbywać jednocześnie: w niektórych dzielnicach mogłoby to nastąpić natychmiast, w innych później. Np. w województwach Poznańskim i Pomorskim, jak to zresztą przewiduje ustawa drogowa z dnia 10/XII 1920 r. w art. 38, wobec tego, że samorząd wojewódzki już istnieje i działa, drogi państwowe są i winny pozostać w administracji samorządu wojewódzkiego lub pod jego kontrolą w administracji samorządów powiatowych. To samo powinno mieć miejsce w przyszłym województwie Śląskiem, jak tylko tam powstanie samorząd śląski wojewódzki i zostanie przez Sejm Ustawodawczy uchwalone drogi państwowe na Śląsku.

W województwach położonych na terenie b. Kongresówki i Galicji, a więc w województwach Warszawskiem, Łódzkim, Kieleckim, Lubelskiem, Białostockiem oraz Krakowskiem, Lwowskiem, Tarnopolskiem i Stanisławowskiem, drogi państwowe mogą być oddane samorządom wojewódzkim; na terenie Kongresówki (w pięciu pierwszych wymienionych województwach) w rzeczywistości drogi państwowe w okresie przejściowym przed utworzeniem samorządu wojewódzkiego znajdują się w administracji samorządów powiatowych, więc tu faktycznie byłoby tylko przejście od administracji samorządów powiatowych do administracji samorządów wojewódzkich, na czym drogi państwowe tylko mogłyby zyskać; na terenie b. Galicji żyją jeszcze tradycje b. Wydziału Krajowego, więc należy mieć pewność, że tam samorząd wojewódzki, jeżeli nie od razu, to w krótkim czasie, da sobie radę z administracją dróg państwowych i będzie ją prowadzić nie gorzej, niż b. Wydział Krajowy.

Za to trochę inaczej sprawa przedstawiać się będzie w trzech województwach Wschodnich Wołyńskiem, Poleskiem, Nowogrodzkim i w Ziemi Wileńskiej.

Tam samorząd wogóle, a samorząd wojewódzki w szczególności jest jeszcze niewiadomą, której sprawność i zdolność administrowania jest rzeczą nieokreśloną; tam administracja drogami państwowymi zapewne przez pewien czas będzie musiała znajdować się w rękach rządu, dopóki oblicze i zdolności administracyjne samorządu wojewódzkiego przestaną być zagadką.

Ztąd wniosek, że administracja dróg państwowych będzie się znajdować w pierwszych okresach gospodarki drogowej częściowo w rękach organów rządowych, częściowo będzie przekazana samorządom; dążeniem Rządu winno być, aby, jak to zobaczymy dalej, administracja ta pozostawała w rękach samorządów wojewódzkich, a nie powiatowych lub gminnych.

W wypadkach przekazania administracji drogami państwowymi samorządom będzie ona wykonywana przez aparat techniczny, zorganizowany przez samorząd wojewódzki w myśl art. 16 ustawy drogowej z dnia 10.XII. 1920 r.; będzie więc to organizacja administracji drogowej samorządowej wojewódzka lub powiatowa; rząd w tym względzie wyda szczegółowe instrukcje co do budowy i utrzymania dróg państwowych i przez odpowiednią inspekcję dopilnuje samorządy, aby administracja drogami była ściśle prowadzona podług danych instrukcyj, a asygnowane samorządom na

budowę i utrzymanie dróg państwowych fundusze wydatkowane były prawidłowo i celowo.

O organizacji administracji drogowej samorządowej mowa będzie niżej.

W wypadkach pozostawienia administracji dróg państwowych w rękach rządu, administracja ta mogłaby być urządzona w sposób następujący:

We wschodnich województwach przy braku samorządu nawet jak obecnie gminnego i powiatowego, administracja państwowa obejmowałaby wszystkie drogi, nie tylko państwowe; z konieczności musiałaby administracja państwowa w pierwszej instancji mieć zarządy działające każdy na terenie jednego powiatu; zarząd drogowy stanowiłby więc inżynier powiatowy lub technik powiatowy z odpowiednią służbą pomocniczą.

W drugiej instancji zarząd ten skuplony byłby w Okręgowych Dyrekcjach Robót Publicznych.

W miarę rozwoju życia samorządowego na Kresach Wschodnich tworzące się samorządy stopniowo obejmować będą drogi samorządowe; wtedy zakres działania państwowych zarządów drogowych będzie się zmniejszać; wreszcie pozostanie im tylko zarząd dróg państwowych; wtedy będzie można — na czas pozostawiania dróg państwowych w administracji państwowej, przejść od jedno-powiatowych zarządów dróg państwowych do dwu-powiatowych nawet wielu powiatowych, podległych Dyrekcjom Okręgowym Robót Publicznych.

Administracja dróg samorządowych.

Na mocy art. 11 ustawy drogowej z dnia 10.XII 1920 r. administracja drogami wojewódzkimi i powiatowymi należy w zasadzie do samorządu wojewódzkiego, który może ją przekazywać, o ile to uzna za celowe, powiatowym samorządom.

Na mocy art. 12 tejże ustawy administracja dróg gminnych należy do samorządów powiatowych, które wykonują ją same lub przekazują do wykonania poszczególnym gminom.

Wyjątek stanowią ulice i place miejskie, które mają być administrowane przez zarządy miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk.

Na mocy art. 16 tejże ustawy samorząd wojewódzki ma zorganizować administrację na drogach samorządowych, a na terenie

jednego powiatu może istnieć *tylko jeden zarząd drogowy*. (Zarządy placów i ulic miejskich nie są tu brane w rachubę).

Zestawienie powyższych artykułów ustawy drogowej daje nam ramy, w jakich musi się mieścić organizacja administracji dróg samorządowych.

Ramy te są z jednej strony dość elastyczne, z drugiej strony (art. 16) ograniczające samorządy poszczególne pod względem możliwości tworzenia różnych, a niezależnych od siebie samorządowych urzędów drogowych.

Ramy, zakreślone przez ustawę z dnia 10.XII 1920 r. dają możliwość rozwiązania problemu administracji drogowej samorządowym sposobem następujący:

a) albo samorząd wojewódzki tworzy wojewódzki zarząd drogowy, administrujący bezpośrednio drogami wojewódzkimi i powiatowymi, ewentualnie też państwowymi (w razie ich przekazania). Zarząd wojewódzki, naturalnie w miarę potrzeby, będzie posiadał swoje urzędy (ekspozytury) we wszystkich lub niektórych powiatach i specjalne kierownictwa ważniejszych robót; te miejscowe urzędy zarządu drogowego wojewódzkiego obowiązane będą do udzielania pomocy technicznej powiatom, względnie gminom, w sprawach administracji dróg gminnych; powiaty, względnie gminy, będą miały prawo żądać, aby ich potrzeby w administracji technicznej drogowej były zaspokajane przez zarząd drogowy wojewódzki; gospodarka na drogach gminnych byłaby jednak prowadzona bezpośrednio przez powiaty, względnie gminy.

b) albo samorząd wojewódzki, przekazując administrację dróg wojewódzkich i powiatowych samorządem powiatowym, poleca im zorganizować zarządy drogowe powiatowe, które w razie przekazania przez rząd mogłyby objąć ewentualnie też i drogi państwowe; zarządy te prowadziłyby też gospodarkę na drogach gminnych w razie, gdyby samorządy powiatowe same ją prowadziły, lub też udzielałyby koniecznej pomocy technicznej gminom w razie, gdyby powiaty administrację dróg gminnych przekazały gminom.

W tym wypadku samorząd wojewódzki zatrzymałby przy sobie ogólny klerunek gospodarką drogową w województwie i inspekcję nad działalnością samorządów powiatowych.

Która z tych dwóch podanych wyżej alternatyw jest lepsza i dla gospodarki drogowej więcej celowa? Na pytanie to odpowiedzieć trzeba, że pierwsza alternatywa dla gospodarki drogowej jest lepsza z wielu względów.

Doświadczenie państw zachodnich przemawia za tem, że gospodarka drogowa wymaga pewnej ale nie zbyt daleko posuniętej centralizacji.

Uchwały Międzynarodowego Kongresu Drogowego w 1913 r. w Londynie w sprawie administracji drogowej, przytoczone w rozdziale I-ym, również potwierdzają, że poszczególne drobne samorządy powiatowe nie mogą stworzyć mocnej, racjonalnej i postępowej gospodarki drogowej, stojącej na odpowiedniej wysokości zarówno pod względem technicznym jak administracyjnym.

Natomiast samorządy wojewódzkie gospodarę taką stworzyć mogą, gdyż będą miały ku temu dane.

Przedewszystkiem co do składu osobowego samorząd wojewódzki daje więcej gwarancji, niż samorząd powiatowy, że pracować w nim będą ludzie odpowiedni: wybór ludzi jest większy i ponieważ w radach wojewódzkich (tak jak to się projektuje) będą zasiadali delegaci sejmików powiatowych, oczywiście sejmiki te będą się starały posyłać dla własnej korzyści najlepszych swoich ludzi; będą więc to ludzie niejako przesłani przez podwójny filtr; tymczasem w naszych sejmikach powiatowych, przy naszym małym wyrobieniu w pracy społecznej, skład „Rad obieralnych“ powiatowych, przewidzianych konstytucją, będzie bardzo różny w różnych powiatach pod względem wartości członków tych rad, jako działaczy społecznych, skutkiem czego i wyniki pracy poszczególnych sejmików mogą być bardzo różne; obecne sejmiki powiatowe w b. Kongresówce bardzo jaskrawo się różnią między sobą pod tym względem.

Dalej za scentralizowaniem gospodarki drogowej w samorządzie wojewódzkim przemawia możność zorganizowania mocniejszej i racjonalniejszej gospodarki; samorząd wojewódzki z natury rzeczy operować będzie poważniejszymi środkami na budowę i utrzymanie dróg, które dadzą możność na użycie w razie potrzeby na pewne roboty większych środków, przerastających siły pojedynczego powiatu; również większa gospodarka drogowa łatwiej może zaopatrzyć się w różne maszyny drogowe: tłukarki, walce mechaniczne i t. p., może prowadzić własne kamieniołomy na wielką skalę i t. d.

Wreszcie gospodarka samorządowa wojewódzka łatwiej zdoła utrzymać dobry i odpowiednio przygotowany personel techniczny.

Nie zawsze dla prowadzenia gospodarki powiatowej samorządowej wystarcza technik ze średnim wykształceniem; czasami po-

trzeba rady albo i pomocy technicznej, na przykład, doświadczonego konstruktora mostowego, bo nie każdy dobry inżynier drogowy może być doświadczonym konstruktorem mostowym.

Przy zorganizowaniu zarządu samorządowego wojewódzkiego może się on zdobyć na utrzymanie dobrego konstruktora mostowego, co jest niedostępne dla zarządu drogowego powiatowego.

Przy prowadzeniu gospodarki samorządowej wojewódzkiej polityka jej zawsze będzie prowadzona pod szerszym kątem widzenia, niż gospodarka powiatowa; wpływy i protekcje i t. p. mniej są niebezpieczne w pierwszym wypadku, niż w drugim.

Możnaby zarzucić, że przez zcentralizowanie gospodarki drogowej w samorządzie wojewódzkim, pozbawi się samorządy powiatowe możliwości inicjatywy i wyzyskania rozpędu miejscowego w gospodarce drogowej; że kontrola społeczna nad gospodarką drogową, prowadzona przez samorząd wojewódzki, jest więcej utrudniona, niż gdyby gospodarka ta prowadzona byłaby przez samorząd powiatowy.

Obydwa zarzuty te upadną, jeżeli w regulaminach, instrukcjach i organizacji gospodarki drogowej wojewódzkiej zapewni się konieczność zużytkowania inicjatywy poszczególnych powiatów, a także jeżeli społeczeństwo miejscowe przez swój samorząd powiatowy będzie miało prawo mieć oko i głos w sprawach gospodarki drogowej, prowadzonej przez samorząd wojewódzki.

Również i sprawa pomocy technicznej dla dróg gminnych ze strony zarządu drogowego wojewódzkiego może być łatwo rozwiązana przez wydanie odpowiednich instrukcyj czy regulaminów, oraz w niektórych wypadkach przez odpowiednie powiększenie personelu technicznego. Przechodząc do organizacji zarządów drogowych samorządowych, wyobrażamy go sobie w sposób następujący.

a) Zarząd samorządowy wojewódzki.

Zarząd ten bezpośrednio administrowałby drogami wojewódzkimi i powiatowymi, ewentualnie państwowymi po ich przekazaniu samorządowi wojewódzkiemu, a miałby bezpośredni nadzór nad gospodarką powiatów na drogach gminnych oraz udzielałby pomocy technicznej powiatom względnie gminom.

Zarząd taki z siedzibą w mieście wojewódzkim musiałby być uposażony dobrze w fachowe siły techniczne, powinien znaj-

dować się pod klerunkiem dobrego, sprężystego fachowca z dużą inicjatywą. Oprócz aparatu technicznego, niezbędnego dla utrzymania istniejących dróg bitych i wogóle dla spraw administracyjno-drogowych, winien posiadać odpowiednie do zakresu prowadzonych robót biuro budowy dróg dla projektowania i prowadzenia budowy nowych dróg i przynajmniej jednego konstruktora mostowego, któryby umiał projektować większe mosty przynajmniej prostszych konstrukcyj i doglądać ich budowy. W skład biura musiałaby wchodzić również administracja maszynami drogowymi; o ile nie istniałby odrębny zarząd dróg państwowych (w Dyrekcji Okręgowej Robót publicznych), również sprawy rejestracji ruchu samochodowego i przedsiębiorstw przewozowych mogłyby być ułatwiane przez zarząd drogowy wojewódzki.

Sądzimy też, że do składu zarządu drogowego wojewódzkiego wchodzić powinien również dział budżetowo-rachunkowy, a to z powodu pewnej odrębności i specjalności w porównaniu do innych gałęzi zakresu działania samorządu wojewódzkiego. Jak widzieliśmy zarząd drogowy wojewódzki, który w rzeczywistości obejmowałby prawie wszystkie, a w razie objęcia dróg państwowych absolutnie wszystkie bez wyjątku sprawy drogowe na obszarze województwa, musiałby składać się z kilkunastu a przy większych robotach budowlanych niekiedy kilkudziesięciu pracowników.

Dla bezpośredniego wykonywania robót i prowadzenia gospodarki drogowej zarząd drogowy wojewódzki posiadać będzie urzędy miejscowe, które mogą obejmować jeden lub kilka powiatów — w zależności od ilości spraw drogowych; prawdopodobnie lepiej będzie, jeżeli urzędy takie będą w każdym powiecie, a to ze względu, że wtedy zarząd drogowy wojewódzki będzie miał bliższy kontakt z każdym samorządem powiatowym oraz z administracją dróg gminnych, sprawowaną przez samorząd powiatowy lub przez gminy. Te miejscowe urzędy drogowe — nazwijmy je powiatowymi urzędami drogowymi — składać się będą z inżyniera lub technika, będą zależne bezpośrednio od zarządu drogowego wojewódzkiego, będą jednak pod kontrolą społeczną miejscowych samorządów powiatowych, którym w tym celu należy dać prawo wyznaczania stałych komisji drogowych; zresztą winien być zastrzeżony w działalności miejscowych urzędów drogowych bliski kontakt z miejscowymi samorządami, a to z tego względu, że samorząd wojewódzki winien być zawsze dobrze wtajemniczony w potrzeby drogowe poszczególnych powiatów.

Na żądanie samorządów powiatowych urzędy drogowe winny również prowadzić gospodarkę drogową na drogach gminnych, a przynajmniej dawać niezbędną pomoc techniczną; dla tych spraw do urzędów drogowych może wypadnie niekiedy powołać dodatkowo personel.

Niezależnie od powiatowych urzędów drogowych dla prowadzenia budowy dróg lub większych mostów, o ile roboty te nie mogłyby być wykonywane przez powiatowe urzędy drogowe z powodu nieodpowiedniego składu personelu technicznego powiatowych urzędów drogowych lub przeciążenia jego pracą, — winny być tworzone specjalne kierownictwa budowy na czas trwania budowy, podległe bezpośrednio zarządowi drogowemu wojewódzkiemu; rzadziej miałyby miejsce wypadki, w których kierownictwa te byłyby podległe służbowo miejscowemu urzędowi drogowemu powiatowemu.

Ze strony rządu kontrolę nad działalnością zarządów drogowych wojewódzkich zarówno pod względem technicznym jak administracyjnym prowadziłoby bezpośrednio M. R. P. lub też specjalny inspektor drogowy przy urzędzie wojewódzkim; odpadłaby konieczność istnienia oddziałów drogowych przy województwach Dyrekcjach Okręgowych, o ile drogi państwowe zostałyby przekazane samorządowi wojewódzkiemu.

b) Samorządowy zarząd drogowy powiatowy.

Jeżeli samorząd powiatowy uzna to za celowe, może przekazać administrację dróg wojewódzkich i powiatowych wraz z posiadaniem przez siebie środkami na cele gospodarki drogowej poszczególnym samorządom powiatowym, które również objąć mogą administrację dróg państwowych, znajdujących się na terenie poszczególnych powiatów.

Wówczas utworzone być muszą powiatowe samorządowe zarządy drogowe, a przy samorządzie wojewódzkim pozostałaby tylko kontrola nad działalnością zarządów drogowych powiatowych pod względem administracyjnym i technicznym. W tym wypadku odpadnie konieczność istnienia państwowego organu w postaci oddziałów drogowych przy Okręgowych Dyrekcjach Robót Publicznych lub Wydziałach Robót Publicznych w województwach na terenie b. dzielnicy pruskiej położonych, gdzie Dyrekcji Robót Publicznych niema; wystarczy wtedy tylko inspektorat drogowy.

Instrukcje, polecenia i t. p. Ministerstwa Robót Publicznych w tym wypadku w większości wypadków mogłyby być kierowane wprost do samorządu wojewódzkiego. Na czele inspektoratu drogowego wojewódzkiego rządowego winien stać dobry fachowiec drogowy i dobry administrator; jego czynności w stosunku do powiatów winny mieć charakter zarówno inspekcyjny, jak instrukcyjno-dydaktyczny.

Skład Inspektoratu winien być niewielki; składać by się powinien z 2—3 inżynierów, wśród których winien znajdować się specjalista mostowy, który byłby niejako i doradcą technicznym samorządów powiatowych w sprawach budowy mostów.

Do inspektoratu przychodzić powinny tylko sprawozdania ogólne z robót, a nie rachunkowe, bo te powinny być zatwierdzane na miejscu przez samorządy powiatowe.

Charakter samorządowych powiatowych zarządów drogowych zasadniczo by się różnił od urzędów drogowych powiatowych, stanowiących organy wykonawcze samorządowych zarządów drogowych wojewódzkich.

Te powiatowe zarządy drogowe stanowiłyby techniczny organ wykonawczy samorządów, im podległy i przed nimi zdający sprawozdania ze swoich czynności. Personel naturalnie byłby powoływany przez samorząd powiatowy. Czynności powiatowych zarządów drogowych obejmowałyby zarówno utrzymanie jak budowę dróg i mostów; z tego względu na czele takiego zarządu winien stać dobry fachowiec odpowiedni do prowadzenia całokształtu gospodarki drogowej w powiecie; kierownik zarządu drogowego winien posiadać odpowiednie biuro i pomocników technicznych w składzie zależnym od rodzaju i objętości prowadzonej przez niego gospodarki drogowej.

Powiaty w Kongresówce są małe; w Małopolsce jeszcze mniejsze, najmniejsze powiaty są w b. zaborze pruskim; powiaty pod względem obszaru, ilości dróg, zaludnienia są po większej części zmałe i za słabe, aby móc utrzymać dobre, składające się z dobrych fachowców, zarządy drogowe powiatowe; powtórę środki finansowe powiatów nie zawsze dawałyby możliwość zorganizowania na większą skalę i w sposób postępowy gospodarki drogowej.

Uważamy, że ten rodzaj gospodarki drogowej samorządowej nie jest odpowiedni dla stosunków polskich; nawet w województwach Poznańskim i Pomorskiem zapewne po pewnym czasie trzeba będzie przejść do zorganizowania silniejszej gospodarki drogowej wojewódzkiej; uchwały 3-go międzynarodowego Kongresu drogowego na pod-

stawie doświadczeń państw nawet znacznie więcej kulturalnych i zamożnych, niż Polska, oparte przemawiają za tem, aby stwarzać zarządy większe, dość silne finansowo, rozporządzające pierwszorzędnym personelem technicznym.

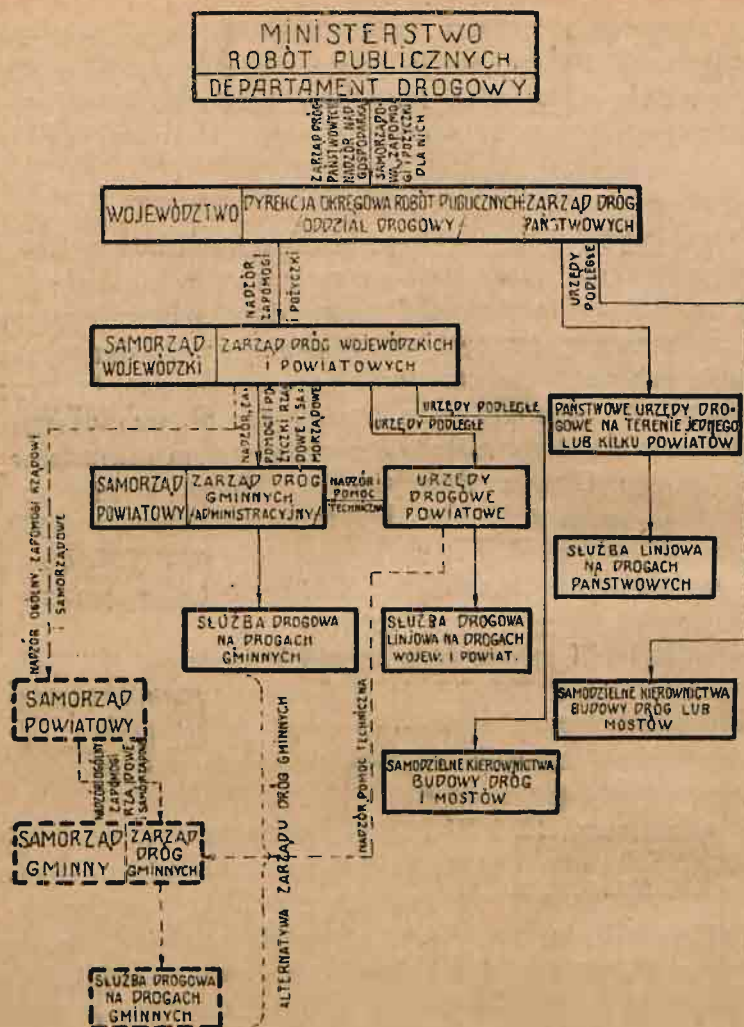
Podane wyżej uwagi w sprawie organizacji administracji drogowej po powołaniu do życia samorządu w całej jego pełni, a więc gdy już istnieć będzie samorząd wojewódzki, powiatowy i gminny na podstawie ustaw, dających szerokie prawa gospodarcze, ilustrują plastycznie schematy przedstawione na stronach 130, 131, 132, 133. Podkreślamy, że schematy te są opracowane w przypuszczeniu, że samorząd zorganizowany został całkowicie w tym zakresie, w jakim przewidziała go Ustawa Konstytucyjna Polska z dnia 17 marca 1921 r.; schematy te więc nie odnoszą się do okresu przejściowego obecnego, gdy samorząd powołany jest do życia częściowo na zasadzie tymczasowych ustaw lub też starych ustaw państw zaborczych.

Schemat I i II przedstawia wypadek, gdy administracja dróg państwowych znajdujących się na terenie województwa jest w rękach państwowych zarządów; drogi samorządowe są zarządzane albo przez zarządy wojewódzkie (schemat I) albo przez zarządy powiatowe (schemat II).

Na schematach III i IV przedstawiony jest wypadek, gdy zarząd dróg państwowych jest przekazany samorządom: schemat III wskazuje urządzenie administracji drogowej, gdy samorząd wojewódzki zcentralizuje gospodarkę drogową u siebie, schemat IV przedstawia urządzenie administracji drogowej wtedy, gdy gospodarka drogową samorządowa jest zdecentralizowana po powiatach.

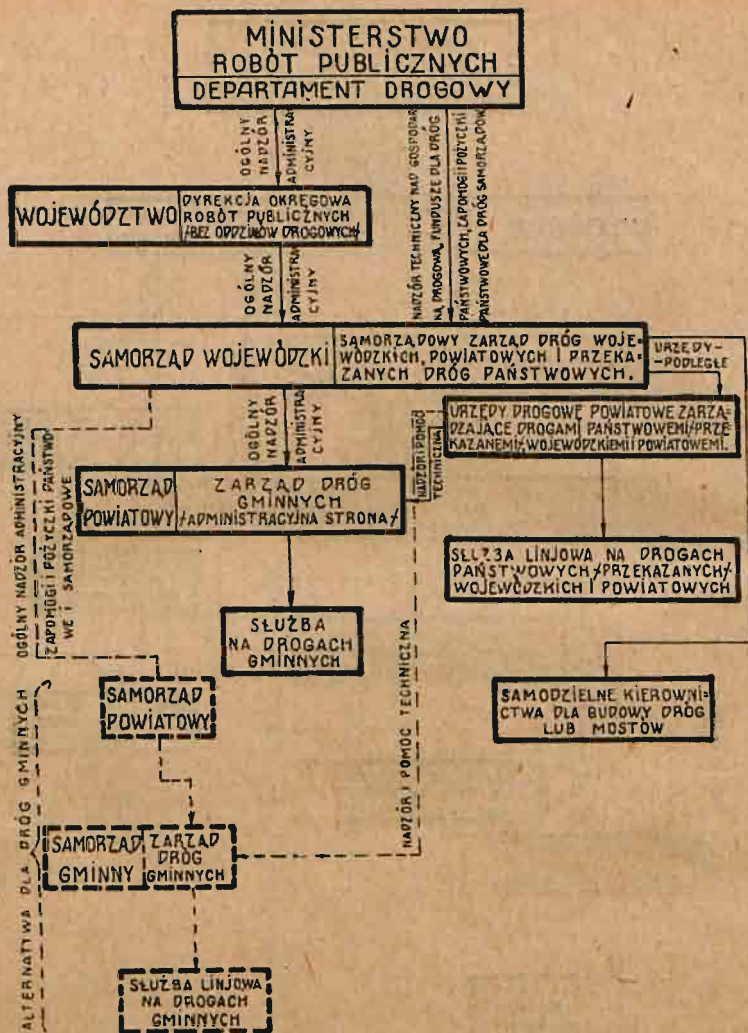
Z tego, co mówiliśmy wyżej, *za najlepsze*, bo najprostsze, rozwiązanie kwestji administracji drogowej, *należy uważać ustroj jej przedstawiony na schemacie III.*

Jest to to, do czego powinniśmy dążyć, przechodząc stopniowo od tego, co w chwili obecnej mamy, stopniowo niwelując różnice pomiędzy poszczególnymi dzielnicami; naturalnie, w dążeniach do ustroju, który dla naszych warunków jest najracjonalniejszy, należy być bardzo ostrożnym; wszelkie zmiany należy wykonywać bardzo oględnie i powoli, aby nie popsuć tego, co jest, a zrobić lepsze i iść stale w kierunku raz ustalonym zbudowania administracji drogowej na zasadach widocznych z schematu III.



Na terenie województwa istnieje państwowy zarząd dla dróg państwowych i samorządowy zarząd wojewódzki dla dróg wojewódzkich i powiatowych.

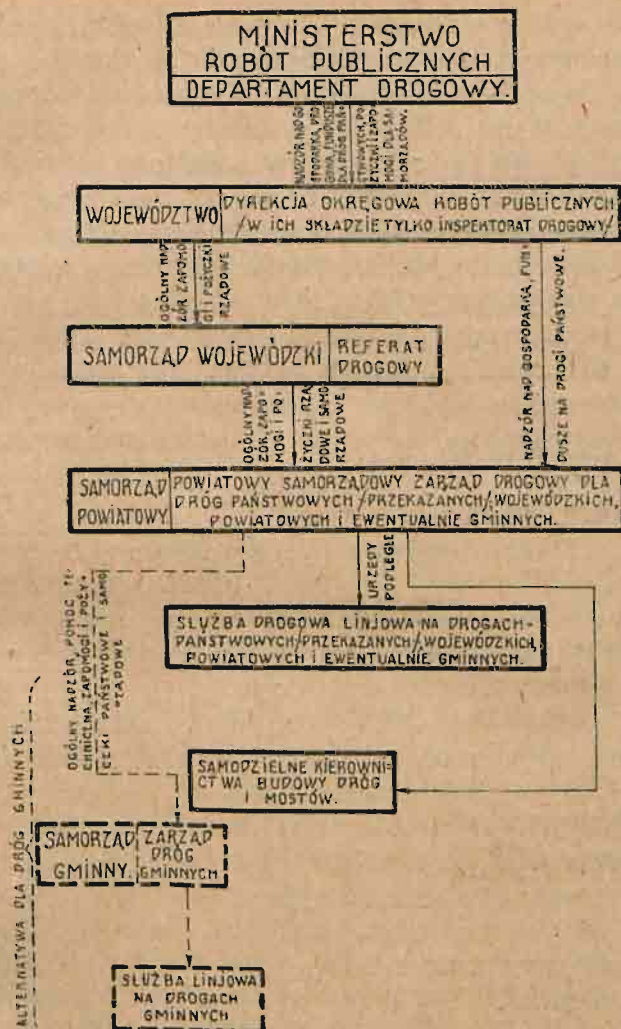
UWAGA. Zarząd dróg gminnych może się znajdować w ręku samorządu powiatowego lub w ręku poszczególnych gmin. Ta druga alternatywa na schemacie wskazana jest liniami przerywanymi.



SCHEMAT III.

Na terenie województwa istnieje wojewódzki zarząd samorządowy dla dróg wojewódzkich i powiatowych, administrujący też drogami państwowymi.

UWAGA. Zarząd dróg gminnych może się znajdować w ręku samorządu powiatowego lub też w ręku gmin. Ta druga alternatywa jest przedstawiona na schemacie liniami przerywanymi.



SCHEMAT IV.

Na terenie województwa istnieje powiatowy samorządowy zarząd drogowy dla dróg wojewódzkich i powiatowych, przekazanych państwowych oraz ewentualnie gminnych.

UWAGA. Zarząd dróg gminnych może się znajdować w ręku samorządów powiatowych lub poszczególnych gmin. Ta druga alternatywa przedstawiona jest na schemacie linjami przerywanymi.

Na tych ogólnych uwagach o organizacji administracji drogowej porzeczaniemy. O szczegółach składu osobowego, jaki zawierać powinna administracja drogowa, zbudowana podług jednego z wymienionych wyżej schematów, pisać nie będziemy, gdyż skład ten powinien być bardzo rozmaity w zależności od województw, ich rodzaju gospodarki drogowej, ilości i jakości dróg, ruchu na drogach, tempa budowy nowych dróg i mostów i t. p.

Ta indywidualność w składzie administracji drogowej jest konieczna ze względu na wielkie różnice, jakie mamy w poszczególnych województwach pod wielu względami. Różnice te nieprędko a może nawet i nigdy nie znikną. Nie można więc wprowadzać szablonowych składów administracji drogowej na całym obszarze Rzeczypospolitej.

Slużba drogowa i jej kwalifikacje.

Sprawa służby drogowej jest dla sprawy drogowej sprawą pierwszorzędną wagi, która nie może być lekceważona, jeżeli chcemy, aby gospodarka drogowa była dobrą.

Dobra organizacja służby drogowej, dobre fachowe jej przygotowanie, sprawność w pracy, uspołecznienie, zamiłowanie swego fachu, jej zadowolenie z warunków służbowych dają możliwość osiągnięcia dobrych i wielkich wyników w gospodarce drogowej, gdy brak któregośkolwiek z powyższych warunków wpływa na zmniejszenie się dodatnich wyników gospodarki drogowej.

Należy chociażby w ogólnych zarysach zastanowić się, jakie kwalifikacje powinna posiadać służba drogowa.

Slużbę drogową ze względu na rolę, jaką wykonywują poszczególni jej przedstawiciele w gospodarce drogowej, można podzielić na następujące trzy kategorie:

a) Wyższy personel techniczny, płaśtujący stanowiska klerownicze lub inspekcyjne.



Odznaka służby drogowej państwowej i samorządowej przy pełnieniu obowiązków służbowych ustalona przez Ministra Robót Publicznych.

b) Pomocniczy personel techniczny, stanowiący uzupełnienie personelu kierowniczego lub inspekcyjnego i mający funkcje wykonawcze pod okiem personelu kierowniczego.

c) Służba linjowa: dozorecy drogowi (t. zw. drogomistrze), dozorecy mostowi, dozorecy robót drogowych oraz dróżnicy, stróże mostowi i wogóle stali robotnicy drogowi.

Rozpatrzmy kolejno warunki, jakim odpowiadać powinni pracownicy każdej z tych trzech grup.

a) Wyższy personel techniczny, zajmujący stanowiska kierownicze lub inspekcyjne.

Na nich stoi właściwie cała gospodarka drogowa.

Niedbałość, niefachowość, niesprawność, brak obywatelskiego i społecznego poczucia w tym personelu może gospodarkę drogową zahamować, narazić na straty, cofnąć w tył.

Gospodarka drogowa ma pewne wspólne cechy z medycyną.

Tak jak wśród społeczeństwa spotykamy bardzo wielu ludzi, którzy, nie będąc lekarzami, a będąc głęboko przekonani o swej znajomości medycyny, udzielają zbawiennych rad swoim bliźnim i krytykują zawodowych lekarzy fachowców, tak nie mniej, a może więcej, spotykamy ludzi, którzy, nie będąc inżynierami, są przekonani o swojej gruntownej znajomości gospodarki i techniki drogowej i z łatwością wydają wyroki o sprawach drogowych, dowodząc zarówno ich śmiałości dowodzeń i przekonań, jak i powierzchowności sądu i analfabetyzmu właśnie w sprawach drogowych.

Od wady tej nie są wolni również i przedstawiciele świata technicznego; wśród nich spotykamy bardzo wiele osób poważnych, którzy, nie mając znajomości spraw drogowych, wydają sądy o sprawach drogowych, wymagających głębszej, a nie powierzchownej znajomości tej dziedziny techniki i gospodarki społecznej.

Tymczasem gospodarka i technika drogowa podobnie jak medycyna nie jest sprawą taką prostą, jak się to powierzchownie wydaje.

W ciągu ostatnich kilku dziesiątków lat gospodarka drogowa wysunęła się z powodu nowych czynników komunikacyjnych — rozwoju sieci kolejowej i komunikacji samochodowej, na czoło pilnych i poważnych zagadnień gospodarki społecznej, stanowiąc kwestję bardzo skomplikowaną tak co do strony administracyjnej jak finansowej i technicznej tej sprawy.

Z drugiej strony technika drogowa w ciągu tychże ostatnich kilku dziesiątków lat na skutek zjawienia się w ruchu kołowym nowych czynników, o których mówiliśmy już, poczyniła i czyni wciąż wielkie postępy w budowie i utrzymaniu nawierzchni dróg kołowych i stanowi poważną gałąź techniki.

Z tych powodów ludzie kierujący *gospodarką drogową i wykonywujący ją winni być specjalistami*. Nie wystarcza tu posiadać dyplom inżyniera, trzeba się wyspecjalizować w gospodarce i technice drogowej. Praktyka w innych dziedzinach techniki nie jest dostateczną, aby posiadający ją mógł racjonalnie, postępowo i bez błędów administracyjnych i technicznych prowadzić w mniejszym lub większym zakresie gospodarkę drogową.

Zrozumiano to już w państwach zachodnich, w których wytworzył się oddawna, jak np. we Francji lub w Niemczech, typ specjalisty inżyniera i administratora drogowego w jednej osobie.

W Ameryce specjalista inżynier drogowy bardzo wysoko wyspecjalizowany zjawił się stosunkowo niedawno, wytworzony koniecznością budowy i utrzymania dróg, odpowiednich do nowego rodzaju ruchu.

Inżynierowie drogowi w krajach, gdzie technika drogowa stoi wysoko, łączą się w związki fachowe, mające oprócz obrony interesów klasowych na względzie przede wszystkim pogłębienie wiedzy o technice drogowej.

Na ziemiach polskich inżynierów drogowych dobrze obznajmionych z administracją i współczesną techniką drogową mamy bardzo niewiele.

Zarówno w b. zaborze pruskim jak rosyjskim polacy odsuwani byli od stanowisk kierowniczych w gospodarce drogowej i tylko nieliczni polacy pracowali w tej dziedzinie.

W Galicji lepiej się działo; tam gospodarka drogowa była prowadzona przez inżynierów polaków; nie stała ona jednak na wysokości zachodnio-europejskiej, a tylko nieliczny odsetek inżynierów interesował się nowymi postępami techniki drogowej zagranicą.

Z kilkuset inżynierów i techników, zajmujących obecnie w Polsce stanowiska samodzielne — kierownicze w gospodarce drogowej, może zaledwie 20% pracuje dłuższy czas w gospodarce drogowej. Reszta to ludzie nowi w tej gałęzi gospodarki społecznej, częstokroć nie mający przygotowania specjalnego teoretycznego z tej gałęzi techniki.

Powołani zostali na odpowiedzialne stanowiska w okresie organizacyjnym z braku kandydatów specjalistów; podkreślić należy, że wielu z nich w krótkim czasie stanęło na wysokości zadania.

Normalnie na stanowiska kierownicze w gospodarce drogowej winni być powoływani ludzie, którzy zarówno z administracją jak techniką drogową zapoznają się praktycznie stopniowo na stanowiskach niesamodzielnych, pomocniczych.

Pod kierowniczymi stanowiskami w gospodarce drogowej, oprócz stanowisk w Departamencie drogowym Ministerstwa Robót Publicznych, rozumieć należy stanowiska kierowników zarządów drogowych wojewódzkich lub powiatowych, kierowników urzędów drogowych powiatowych, samodzielnych kierowników robót przy budowie dróg lub mostów.

Obsadzenie wymienionych stanowisk kierowniczych przez ludzi odpowiednich jest warunkiem niezbędnym, aby gospodarka prowadzona była w należyty sposób.

Szczególnie staranny wybór winien być robiony przy powoływaniu kierowników gospodarki drogowej wojewódzkiej: winni to być ludzie z poważnem doświadczeniem w administracji i technice drogowej, mający zmysł organizacyjny, posiadający dużo inicyjatywy, zamiłowani w swoim zawodzie; winni to być ludzie, mający zmysł działacza społecznego, gdyż kierownicy gospodarki drogowej, a w szczególności gospodarki samorządowej, winni być również niepoślednimi działaczami społecznymi, umiejącymi i pragnącymi przeprowadzać w społeczeństwie swoje poglądy i przekonywać o potrzebie tych lub innych zamierzeń.

Pozatem muszą to być *dobrzy gospodarze*, którzy potrafią oszczędnie, a celowo gospodarzyć na drogach, potrafią w granicach budżetów zorganizować nie dorywcza, a systematyczną i planową gospodarkę drogową.

Ludzie ci winni możliwie rzadko się zmieniać, gdyż gospodarka drogowa wtedy tylko może wydać dobre owoce, jeżeli prowadzona jest przez czas dłuższy systematycznie, bez wstrząśnień; często zmiana gospodarza-administradora jest nie pożądana chyba, gdy przychodzący gospodarz jest lepszy od odchodzącego.

Takie same kwalifikacje, jak kierownicy zarządów drogowych wojewódzkich (państwowych lub samorządowych), winni posiadać — może w mniejszym zakresie lub stopniu — również kierownicy gospodarki drogowej na powiatach, oraz samodzielni kierownicy robót przy budowie dróg lub mostów.

Naturalnie rzeczą konieczną jest, aby stanowiska kierowników wojewódzkich zarządów drogowych, w których rozstrzygane są poważne i zawile zagadnienia drogowe, były obsadzone przez ludzi z wyższem wykształceniem technicznem; co do stanowisk powiatowych kierowników gospodarki drogowej, również pożądanym jest cenzus wyższego zakładu naukowego technicznego, aczkolwiek kierownik gospodarki drogowej powiatowej, posiadając tylko średnie wykształcenie techniczne, dzięki talentom gospodarczym i inteligencji technicznej może być nieraz lepszym na swoim stanowisku, niż nie jeden dyplomowany inżynier, a nieudolny gospodarz.

Na stanowiska kierownicze gospodarką drogową gmin ze względu na mniejszy i mniej odpowiedzialny zakres działania mogą być powoływane osoby ze średniem wykształceniem drogowem, a nawet i niższem.

Wogóle osobiste zalety kierownika gospodarki drogowej czy to województwa czy powiatu, stanowią *bardzo ważną* okoliczność przy jego wyborze. Pod wyższem wykształceniem technicznem rozumieć należy przede wszystkim ukończenie wydziału inżynierji komunikacyjnej, aczkolwiek nie uważalibyśmy tego za warunek konieczny, gdyż inżynierowie innych specjalności, nie posiadając teoretycznego przygotowania, mogą jednak, o ile są dobrymi administratorami, organizatorami i zdolnymi technikami, zapoznać się z techniką i z gospodarką drogową i narówni z inżynierami ze specjalnem wykształceniem dobrze kierować gospodarką drogową.

Na stanowiska kierowników gospodarki drogowej w województwach i powiatach oraz urzędów drogowych i samodzielnych kierownictw robót winni być powoływani ludzie dobrze znający ustawodawstwo drogowe i wszelkie przepisy i urządzenia administracyjne, mające styczność z gospodarką drogową, aby nie były popełniane przez nich błędy drogo kosztujące państwo lub samorząd, a wynikające z nieznanomości stosunków prawnych, w jakich gospodarka drogowa winna się znajdować.

Z tego względu należy uważać za potrzebne złożenie przez kandydatów na te stanowiska uprzedniego egzaminu ze znajomości ustawodawstwa drogowego i administracyjnego oraz odpowiednich przepisów.

O ile na kierownicze stanowiska powiatowe w gospodarce drogowej ma być mianowana osoba ze średniem wykształceniem tech-

nicznem, należałoby żądać od niej dłuższej (np. 10 letniej) praktyki służbowej.

Aby gospodarka drogowa miała możność czynienia tych wielkich postępów, jakich wymagają potrzeby komunikacyjne państwa, winni kierownicy gospodarki drogowej w województwach i powiatach być ludźmi dzielnymi, sprężystymi i dobrymi fachowcami.

W jaki sposób ludzi takich zdobyć dla gospodarki drogowej i przywiązać ich do niej?

Obecne, w okresie organizacyjnym i przejściowym, warunki służbowe kierowników gospodarki drogowej są nadzwyczaj nie-sprzyjające i uniemożliwiające utrzymanie ludzi odpowiednich.

Stanowiska te są źle wynagradzane, emerytura dla inżynierów zajmujących stanowiska w samorządzie nie zapewniona.

Inżynierowie drogowi państwowi wtłoczeni, jako urzędnicy państwowi, do jednej z kategorii płac urzędniczych podług zasad niefortunnej ustawy o płacach urzędniczych otrzymują wynagrodzenie nieraz znacznie niższe, niż cieśle, kamieniarze lub inni robotnicy, pod ich kierunkiem pracujący, które nie wystarcza na zaspokojenie najkonieczniejszych potrzeb życiowych inteligentnego człowieka.

Z tego powodu dzielniejsi i energiczniejsi inżynierowie już teraz uciekają gromadnie na posady prywatne, opłacane kilkakrotnie lepiej; jak dalej tak pójdzie, szczególnie, gdy rozwinię się oczekiwany ruch budowlany, na posadach drogowych pozostaną albo ludzie niedołążni i niezdadni do pracy na urzędach prywatnych, które wymagają zawsze większej sprężystości lub ruchliwości, lub, co gorsze, ludzie nieuczciwi. To trzeba zawczasu głośno powiedzieć i podkreślić. *Płace inżynierów komunikacyjnych państwowych powinny być normowane według cen istniejących na giełdzie tego rodzaju pracy; wtedy będzie można utrzymać inżynierów o odpowiednich kwalifikacjach.*

Niestety, dotychczasowe wyniki działalności instytucyj kierujących sprawami urzędniczymi nie rokują nadziei, aby ta ważna sprawa była rozwiązana rychło i w duchu dobra i potrzeb gospodarki drogowej.

Wyłomy w ustalonych a szkodliwych, bo szablonowych, zasadach płac urzędników państwowych są trudne do zrobienia.

Inżynierowie będący na służbie samorządowej znajdują się w lepszych warunkach.

Samorządy przy oznaczaniu wynagrodzenia odpowiedzialnych kierowników gospodarki drogowej i wogóle inżynierów i techników drogowych, nie są obowiązane do trzymania się norm wynagrodzeń, oznaczonych dla urzędników państwowych, dzięki czemu mogą zdobyć i utrzymać na służbie drogowej dobrych inżynierów.

Już obecnie zdają sobie one doskonale sprawę, że dobrze wynagradzany, więc drogi personel techniczny jest w skutkach i na dłuższą metę znacznie tańszy, niż źle wynagradzany personel drogowy, niezadowolony, nie ceniący swego stanowiska, pozbawiony możliwości zaspokojenia najelementarniejszych potrzeb życia kulturalnego człowieka.

Już obecnie angażowanym inżynierom dają samorządy warunki nieraz znacznie lepsze, niż odpowiednim urzędnikom państwowym.

Mając możność z jednej strony wynagrodzenia inżynierów drogowych i wogóle personelu drogowego ustalać na takiej wysokości, aby utrzymać cennych pracowników, samorządy są, przynajmniej na razie, pozbawione możliwości zapewnienia swoim pracownikom praw do emerytury i to stanowi ujemną, przynajmniej dotychczas, stronę służby drogowej samorządowej.

Należy dążyć do tego, aby jaknajrychlej personel techniczny samorządowy miał prawa do emerytury przez utworzenie kas emerytalnych dla pracowników komunalnych, do których mogliby należeć pracownicy komunalni, opłacając odpowiednie składki.

Najlepszem dla sprawy drogowej rozwiązaniem byłoby utworzenie takiej kasy emerytalnej czy to specjalnie dla personelu drogowego, czy też ogólnej dla pracowników komunalnych, której uczestnicy, po przejściu na służbę państwową, otrzymywaliby prawo do emerytury za lata spędzone na służbie samorządowej i, odwrotnie, personel techniczny państwowy po przejściu na służbę samorządową otrzymywałby prawo do emerytury i za lata służby spędzone na służbie państwowej.

Takie postawienie sprawy miałoby ten skutek, że umożliwiałoby wykorzystanie dla służby państwowej dzielniejszego personelu technicznego samorządowego i naodwrot, gdyż przejście z jednej służby do drugiej nie byłoby połączone ze stratą nabytych praw emerytalnych.

Na tę ważną kwestję zwracamy uwagę zarówno sfer rządowych jak samorządowych oraz bezpośrednio interesowanych, t. j. związków pracowników drogowych.

Z powyższego widzimy, że samorządy wogóle a wojewódzkie w szczególności w sprawie uzyskania kierowniczego personelu technicznego znajdują się bez porównania w lepszych warunkach, niż urzędy państwowe.

b) Personel techniczny pomocniczy.

Personel ten, składający się z osób o średnim wykształceniu technicznym, powinien uzupełniać personel techniczny kierowniczy i być tym personelem technicznym *wykonawczym*, który wykonywa zarządzenia kierowników urzędów.

Jeżeli porównać rolę inżynierów drogowych na kierowniczych stanowiskach do roli oficerów sztabowych, to personel techniczny pomocniczy należy porównać do oficerów młodszych.

Przykładamy dużą wagę do tego, aby personel taki powstał w Polsce. Obecnie posiadamy go bardzo mało: nieliczni wychowawcy b. szkoły konduktorów drogowych b. Wydziału Krajowego we Lwowie, nieliczni technicy komunikacji z b. zaboru rosyjskiego, wreszcie nieliczna rzesza wychowanców szkół technicznych średnich niemieckich w b. zaborze pruskim stanowi niewielki, a dla potrzeb gospodarki drogowej niedostateczny nasz stan posiadania pod tym względem. Poza tem olbrzymia większość personelu technicznego pomocniczego składa się z wykołajeńców życiowych bez odpowiedniego cenzusu szkoły technicznej, wśród których można wprawdzie spotkać, ale względnie rzadko, zdolnych i tęgich pracowników.

Poważnym warunkiem sprawności aparatu administracji drogowej jest ten, aby personel kierowniczy rozporządzał odpowiednim, dobrze pod względem technicznym przygotowanym personelem technicznym pomocniczym.

Ze względu na ogrom oczekujących urzeczywistnienia zadań gospodarki drogowej w Polsce organizm administracyjny drogowy będzie się stopniowo rozrastał i zapotrzebowania na personel techniczny będą się zwiększały.

Należy więc bez zwłoki przystąpić do wyrabiania tego personelu technicznego.

Potrzebne są szkoły techniczne drogowe.

W chwili obecnej Ministerstwo Oświaty posiada dotychczas 3 takie szkoły: w Warszawie średnia szkoła techniczna budowlano-drogowa, bardzo dobrze prowadzona przez p. arch. Gravier'a, która

w roku ubiegłym wypuściła pierwszych 10 wychowanców; taka sama szkoła w Poznaniu, istniejąca od dłuższego czasu przed wojną, przez rząd polski spolszczona, wreszcie trzecia taka szkoła z oddziałem mierniczym świeżo w roku bieżącym otworzona w Kowlu.

Tych szkół jest zamało, jeżeli się zważy, że nie wszyscy wychowañcy z wydziałów drogowych poświęcą się służbie drogowej, a część pójdzie do biur prywatnych, do kolejnictwa lub innych gałęzi techniki.

Roczne zapotrzebowanie techników drogowych możnaby obliczyć na 150—200 techników, jeżeli przyjąć, że gospodarka drogowa rozwijać się będzie normalnie i że corocznie część personelu obecnego trzeba zastępować personelem nowym.

Wprawdzie posady techników z czasem, gdy politechniki zaczną wypuszczać więcej inżynierów, mogą być zajmowane częściowo przez tych świeżo wypuszczonych inżynierów, którzy na tych posadach będą mogli przygotować się do służby kierowniczej, ilość jednak takich inżynierów-praktykantów ze względu na to, że politechniki będą wypuszczać niewystarczającą ilość inżynierów, nie będzie wielka i nie zmniejszy zapotrzebowania na techników.

W dodatku personel techniczny pomocniczy nie od razu winien być jako taki używany: świeżo ukończeni technicy powinni przejść praktykę w służbie linjowej w charakterze dozorców drogowych lub dozorców robót w ciągu okresu kilkoletniego.

Aby przyszłemu zapotrzebowaniu zadość uczynić, trzeba otworzyć szkoły drogowe we Lwowie, Krakowie i Wilnie.

Przy sześciu szkołach drogowych w Polsce zapotrzebowanie pomocniczego personelu technicznego mogłoby być zaspokojone.

Z wyjątkiem szkoły technicznej w Poznaniu, której poziom jest nieco wyższy, niż szkoły Warszawskiej lub Kowelskiej i który należałoby zostawić ze względu, że wychowañcy szkoły poznańskiej z powodzeniem plastują samodzielne stanowiska techników powiatowych (kierowników gospodarki drogowej powiatów) i że dopływu inżynierów na stanowiska powyższe w najbliższej przyszłości nie możemy się spodziewać, — poziom szkół innych winien być wzorowany na poziomie szkoły budowlano-drogowej w Warszawie.

Do szkoły tej mają wstęp młodzieńcy, którzy ukończyli szkołę powszechną lub też 4 klasy szkoły średniej; kurs nauki — bardzo intensywny — trwa trzy lata, poczem następuje rok obowiązkowej praktyki drogowej (płatnej); po złożeniu sprawozdania z praktyki uczeń otrzymuje świadectwo ukończenia szkoły.

Przygotowanie techniczne wychowalców takiej szkoły technicznej daje możność wyrobienia z nich bardzo dobrego personelu technicznego pomocniczego.

W miarę nabywanej praktyki wychowawcy mogą być używani do zdjęć, pomiarów, opracowania projektów technicznych, kosztorysów, do różnych czynności administracyjno-drogowych.

Dzielniejsi i zdolniejsi wychowawcy szkół drogowych z czasem, po zdobyciu praktyki i doświadczenia i wykazaniu zalet osobistych, mogą z powodzeniem sprawować funkcje odpowiedzialne w roli kierowników robót prostszych, nie wymagających przygotowania inżynierskiego, a nawet piastować stanowiska kierowników urzędów drogowych powiatowych lub gminnych, tam gdzie sprawy techniczne nie wymagają wyższych kwalifikacyj; mogą oni zupełnie zadowalniająco zajmować się utrzymaniem dróg, wymagającym przede wszystkim warunku, aby kierownik był *dobrym gospodarzem*.

Stworzenie obok dobrego korpusu kierowniczego inżynierów drogowych korpusu wykonawczego — techników drogowych, stanowiącego uzupełnienie pierwszego, jest rzeczą poważną, do której zarówno Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego jak Ministerstwo Robót Publicznych przyczynić się winny i współdziałać ze sobą.

Danie możności technikom drogowym ze średnim wykształceniem, którzy odznaczają się zdolnościami, inteligencją techniczną i posiadają odpowiednią praktykę zajęcia odpowiedzialnych stanowisk w hierarchji administracji drogowej, uważamy, wzorując się na stosunkach francuskich, za słuszne, aby jednostki wybitniejsze, uzupełniając swoje wykształcenie i posiadając odpowiednią praktykę, mogły znaleźć zadowolenie swojej ambicji zawodowej przez zajęcie odpowiedzialnych stanowisk i usilnie pracować na pożytek sprawy drogowej.

Naturalnie, co do uposażenia personelu technicznego pomocniczego musi być on o tyle dobrze uposażony, aby cenił i dbał o miejsca zajmowane, nie uważał ich za przejściowe; sprawa emerytalnego zabezpieczenia tej kategorii pracowników na służbie komunalnej znajdujących się również musi być jasno postawiona i dodatnio rozwiązana, gdyż ta okoliczność będzie przytrzymywać na służbie drogowej ludzi, którzy się jej poświęcą.

c) Personel linjowy:

Są to dozorczy drogowi, dozorczy mostowi, dozorczy robót oraz dróżnicy i robotnicy drogowi.

Jeżeli w hierarchji administracji drogowej kierowników gospodarki drogowej przyrównać do oficerów sztabowych, a personel techniczny pomocniczy — do oficerów młodszych, należy dozorców robót, dozorców drogowych (t. zw. drogomistrzów) przyrównać do podoficerów, a dróżników i robotników — do szeregowców.

Zajmiemy się naprzód sprawą dozorców.

Dozorczy są tak niezbędni w administracji drogowej, jak podoficerowie w armji.

Przy budowie dróg lub mostów obowiązkiem ich jest czuwanie nad wykonywaniem przez robotników robót podług wskazówek udzielonych im przez personel techniczny. Muszą więc posiadać pewne wiadomości praktyczne z zakresu techniki drogowej.

Zwykle dozorczy przy budowie dróg lub mostów specjalizują się i stale przechodzą z jednej budowy na drugą.

Rozróżniamy tu specjalistów dozorców od robót mostowych, od robót ziemnych, od budowy nawierzchni dróg bitych, od budowy dróg gruntowych, od robót brukarskich.

Inny typ dozorczy drogowego (często z niemiecka nazywanych „drogomistrzami“ (Strassenmeister) spotykamy na drogach przy robotach konserwacyjnych.

Dozorczy tacy mają pieczę nad pewnym odcinkiem drogi; zwykle, jeżeli odcinek ten jest drogą bitą, długość jego waha się od 30 do 75 kilometrów w zależności od ilości robót, która znowu przeważnie zależy od gęstości ruchu na tym odcinku: im większy ruch, tem większe jest zużycie drogi i tem większe są roboty, związane z konserwacją danego odcinka.

Na drogach gruntowych odcinek dróg powierzonych jednemu dozorczy może być dłuższy, niż odcinek dróg bitych, i może wynosić od 75 do 100 kilometrów.

Obowiązkiem dozorczy drogowego jest z jednej strony czuwanie nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach i wykonywanie obowiązków policji drogowej przez śledzenie i doniesienie o przekroczeniach tych przepisów, z drugiej strony obowiązkiem dozorców drogowych jest doglądanie robót konserwacyjnych, wykonywanych przez przedsiębiorców albo też wykonywanie tych robót, gdy się je prowadzi sposobem gospodarczym, w zakresie

i podług wskazówek podanych przez kierowników gospodarki drogowej.

I znowu muszą to być ludzie dobrze wynagradzani, aby byli uczciwi i dbali o służbę; muszą również mieć zapewnione prawa emerytalne.

Ponieważ muszą mieszkać w pobliżu swojego odcinka, pożądanem jest, aby dozorca drogowi mieli mieszkania w domach należących do administracji drogowej, a znajdujących się możliwie pośrodku odcinka lub odcinków dróg im powierzonych.

Warunek otrzymania służbowego mieszkania jest szczególnie konieczny w okolicach mało zaludnionych lub zniszczonych, gdzie niema możliwości znalezienia odpowiedniego mieszkania w pobliżu drogi. Dozorcy drogowi również winni być debrymi i zamiłowanymi gospodarzami: od nich zależy sumienne i dobre wykonanie robót, od nich zależy porządek i bezpieczeństwo ruchu na drodze oraz całość urządzeń drogowych; znajomość warunków miejscowych przy dłuższym pobycie na jednym miejscu czyni ich cennymi współpracownikami w administracji drogowej.

Jeżeli dozorca drogowy jest uczciwym człowiekiem, a dobrym i roztropnym gospodarzem, potrafi małym kosztem utrzymać swój odcinek w porządku.

Jak widzimy, dozorca drogowi posiadać winni znajomość przepisów porządkowych oraz posiadać pewien zasób wiadomości technicznych.

Muszą to być ludzie sprężysti, energiczni, winni być fizycznie zdolni do częstszych objazdów bez względu na warunki atmosferyczne.

Ministerstwo Robót Publicznych zaleciło wszystkim zarządom drogowym, aby na stanowiska drogowe przyjmowały przede wszystkim wysłużonych podoficerów wojsk polskich, dając im pierwszeństwo przed innymi kandydatami.

Oczywiście podoficerowie wojsk inżynierskich będą mieli pierwszeństwo przed podoficerami innych broni.

Wyszkolenie wojskowe, wyrobienie służbowe, obowiązkowa umiejętność pisania, czytania i rachowania wymagana od podoficerów dają pewną rękojmię, że kandydaci podoficerowie w większości wypadków będą odpowiedni.

Oczywiście winni być przyjmowani z początku na okres pewien, np. roczny, na służbę próbną.

Aby dać kandydatom na dozorców drogowych możliwość zdobycia niezbędnych wiadomości technicznych, Ministerstwo Robót Publicznych żąda, żeby kandydaci na dozorców drogowych, przed zamianowaniem na stałe, przeszli kursy specjalne dla dozorców drogowych. Kursy takie winny być organizowane w miastach, gdzie istnieją szkoły techniczne drogowe, aby można było wykorzystać dla nich personel wykładowczy w tych szkołach.

Program kursów winien być ułożony tak, aby zawierał tylko niezbędne *praktyczne* wiadomości z budowy i utrzymania dróg i mostów.

Obecnie skład dozorców drogowych jest bardzo przypadkowy i w większości wypadków nie stoi na wysokości zadania; jest to przeważnie personel niewyrobiony służbowo i niewykwalifikowany fachowo; dozorczy drogowi z czasów przedwojennych, stanowiący lepszy materiał, są w znacznej mniejszości.

Aby warunki pod tym względem zmieniły się na lepsze, potrzeba nie jednego dziesięć lat.

Bo nie dość jest przyjąć na dozorców drogowych podoficerów wysłużonych, nie dość, aby przeszli oni kursy specjalne, trzeba z nich *wyrobić latami całemi* dobrych dozorców, dobrych i rozsądnych opiekunów dróg. Musi tu włożyć dużo sił i pracy personel kierowniczy gospodarki drogowej. Stosunek między personelem technicznym, a dozorcami drogowymi nie powinien być suchy, oficjalny; aby współpraca była owocna, powinien on być taki, do jakiego dąży się w Wojsku Polskim: powinien stosunek zwierzchnika do podwładnego odznaczać się stanowczością i powagą, ale jednocześnie powinien być nacechowany zasadami demokratycznymi, dbałością o warunki służbowe; nie powinno być przepaści między personelem technicznym i dozorcami drogowymi, a powinna być łączność i spójnia.

Przechodzimy teraz do dróżników i stałych robotników drogowych.

Nie dość jest zbudować drogę.

Jeżeli zbudowaną drogę pozostawić bez dozoru i nie wykonywać na niej robót konserwacyjnych, droga wkrótce zniszczeje.

Stała opieka i wykonywanie bez żadnej zwłoki robót konserwacyjnych jest niezbędnym warunkiem trwałości drogi.

W tym celu zarządy drogowe, utrzymujące drogi, posiadają stałych dozorców dla opiekowania się poszczególnymi odcinkami dróg. Roboty konserwacyjne większe, jak odnowa nawierzchni,

przebudowa mostów i t. p., są wykonywane przy pomocy przedsiębiorców, bądź też gospodarczym sposobem przy pomocy najętych w tym celu robotników na czas trwania robót.

Natomiast dla wykonywania różnych drobnych robót, jak łatania nawierzchni drogi bitej, zbierania tułających się po jezdni kamyków, wyrównywania poboczy, zbierania kurzu i błota, oczyszczania rowów i t. p., a przy drogach gruntowych zbudowanych sposobem amerykańskim utrzymywanie wypukłego profilu poprzecznego — zarządy drogowe mogą zastosować dwa sposoby:

W pierwszym wypadku utrzymują na odcinkach od 3 do 10 kilometrów na drogach bitych, a na gruntowych od 10 do 20 km. stałego płatnego miesięcznie robotnika, zwanego dróżnikiem, który wykonywa te różne drobne roboty sam, niekiedy przy pomocy donajętych i pracujących na dniówkę lub na akord robotników; dróżnicy, jako stali funkcjonariusze drogowi, pełnią zwykle również obowiązki policjantów drogowych, pilnując porządku na drogach i przestrzegania przez przejeżdżających przepisów porządkowych. W drugim wypadku zarządy drogowe dróżników nie utrzymują, a dozorczy drogowi otrzymują do opiekowania się mniejsze odcinki drogowe — dla dróg bitych nie większe niż 20—30 km., dla gruntowych 30—50 km. i wykonywują drobne konserwacyjne roboty przy pomocy pewnej ilości — w zależności od potrzeby — robotników pracujących na dniówkę i najętych tylko na czas wykonywania robót.

Co jest lepsze?

Wśród inżynierów drogowych spotykamy zarówno zwolenników systemu stałych dróżników jak zwolenników systemu patrolowego, jak możnaby nazwać system drugi.

Na ziemiach polskich dotychczas przeważa pierwszy, będąc nabytkiem po rządach zaborczych, jedynie w b. dzielnicy pruskiej przeważa drugi.

Jesteśmy w tej sprawie zwolennikami *indywidualnego rozwiązania sprawy*; jednego szablonu wszędzie nie trzeba i nie należy wprowadzać ze względu na różnorodne warunki miejscowe, w jakich znajduje się gospodarka drogowa.

Na drogach ważniejszych z większym ruchem kołowym, a szczególnie samochodowym, ze względu na potrzebę niezwłocznego wykonywania pewnych robót dla bezpieczeństwa ruchu i ze względu na większą przy większym ruchu ilość drobnych robót konserwacyjnych, winien być utrzymany system dróżników

bo będzie więcej celowy i tańszy od drugiego, naturalnie z warunkiem należytego wykorzystania dróżników, którzy powinni *nie tylko pilnować dróg ale i pracować na nich*.

Na drogach podrzędniejszego znaczenia, z ruchem mniejszym, tańszy jest system patrolowy. Przy tym drugim systemie gorzej jest przeprowadzany nadzór nad zachowywaniem przepisów porządkowych, mniejsza jest opieka nad drogą, dlatego też dozorczy winni mieć przydzielone krótsze odcinki drogi.

W chwili obecnej na drogach, gdzie istnieją dróżnicy, praca ich nie wszędzie jest widoczna: nie wszędzie dróżnicy pracują tyle, wiele trzeba.

Spadek wydajności pracy dróżników objaśnia się, po pierwsze, wykołajaniem się wogóle gospodarki drogowej z powodu wypadków wojennych, po drugie — nienależytem działaniem zarządów drogowych, które dążyć winny do osłabienia tego, aby dróżnik nie był tylko do pobierania pensji od rządu lub samorządu i obchodzenia dróg, ale i do wykonywania pracy na drodze.

Z drugiej strony na małą wydajność pracy dróżników w wielu miejscach wpływa nieuregulowanie przez czynniki miarodajne wynagrodzenia dróżników, które w niektórych samorządach są śmiesznie małe.

Zresztą, jak wogóle w sprawach gospodarczych, o wydajności pracy dróżników decyduje zawsze osoba kierownika zarządu drogowego i jego chęć i umiejętność gospodarowania na drogach.

U dobrego kierownika zarządu drogowego — dobrego gospodarza — dróżnicy będą pracować produkcyjnie i utrzymanie ich stokrotnie się opłaci, u niedbałego lub nieumiejętnego kierownika zarządu drogowego, dróżnicy nie będą pracować lub pracować będą nieprodukcyjnie.

Na drogach bitych odcinki czyli tak zwane „luki“ dróżnicze wahać się winny między 3 a 8 i nawet 10 kilometrami. Krótsze odcinki winny być na drogach z ożywionym ruchem, który wywołuje potrzebę większych i częstszych napraw, szczególnie, gdy do utrzymania drogi używany jest miękki, łatwo ścierający się materiał; pod miastami zachodzi potrzeba powierzania dróżnikom krótszych odcinków, gdyż ruch podmiejski z jednej strony silnie zużywa drogę, z drugiej strony dróżnik na krótkiej „luce“ przy gęstym ruchu podmiejskim łatwiej może dopilnować porządku.

Dłuższe odcinki mogą być dawane na drogach z małym i lekkim ruchem.

Pożądane jest, aby dróżnicy mieli przy drodze mieszkania w domkach drogowych, wybudowanych przy drodze z niewielkim kawałkiem gruntu; domki dróżnicze szczególnie potrzebne są w miejscowościach mało zamieszkałych; mieszkania w naturze dawane dróżnikom przy drodze przyczyniają się do tego, że cenią oni służbę i dbają o nią.

Drugą rzeczą, przyczyniającą się do pewnego przywiązania dróżników do miejsca, jest to praktykowany zwyczaj pozwalania im na korzystanie z trawy rosnącej w rowach przydrożnych i na gruntach drogowych; daje to możliwość utrzymywania jednej, a czasami nawet kilku krów; należy tylko zabraniać, aby dróżnicy korzystali z trawy w taki sposób, aby skarpy nasypów lub wykopów były narażone wskutek tego na uszkodzenia, również należy zabronić dróżnikom odnajmowania rowów osobom trzecim, gdyż to doprowadza do nieporządków i nadużyć.

Wynagrodzenie dróżników nie może być normowane tak, jak tego chce ustawa o płacach urzędników i funkcjonariuszów państwowych z roku 1920-go; nie może być wynagrodzenie jednakowe wszędzie, z drugiej strony kunsztowny podział miejscowości na klasy drożyniane nie unormuje wysokości wynagrodzenia w sposób racjonalny. Ta wysokość wynagrodzenia winna być dostosowana do warunków miejscowych; winny być przy jego oznaczeniu brane pod uwagę takie rzeczy, jak mieszkania w naturze, działki gruntu uprawnego, danego do dyspozycji dróżników, możliwość korzystania z trawy, rosnącej w rowach i na gruntach drogowych i t. p.

W niektórych wypadkach na dróżników mogą być powoływani małorolni włościanie (na 4—5 morgach); własne ich gospodarstwo zbyt dużo czasu w ciągu roku nie zabierze im i nie będzie odciągać od pracy na drodze: zarządy drogowe mogą uwzględnić, że dróżnik w ciągu roku w okresie robót polnych sezonowych, nie będzie pracować na drodze; wzamian wynagrodzenie takich dróżników może być odpowiednio niższe, niż normalne.

Również pożądanę jest powołanie na dróżników małorolnych włościan posiadających parę koni w tym wypadku, gdy dróżnik taki powołany jest do utrzymywania drogi gruntowej w porządku przez wygładzanie jej powierzchni i poprawianie profilu; takie wygładzanie jest wykonywane stale co kilka lub kilkanaście dni przy pomocy specjalnych przyrządów — „włoków“ — ciągnionych przez konie.

Zgodzenie, jako dróżnika, małorolnego posiadacza jednego lub pary koni i zobowiązanie go do utrzymania dróg gruntowych w porządku taniej będzie kosztować, niż specjalne wynajmowanie koni.

Pozostaje jeszcze kwestja warunków służbowych dróżników: sprawa emerytur, ubezpieczeń od wypadków, pomocy lekarskiej i t. p.

Dawniej rzeczy te w stosunku do dróżników na drogach państwowych i dróżników na drogach samorządowych były różnie traktowane: dróżnicy państwowi w b. zaborze austriackim, np., mieli zabezpieczoną emeryturę, gdy dróżnicy samorządowi jej nie mieli; teraz, w miarę postępu ustawodawstwa robotniczego, sprawy te rozwiązane już są lub będą w najbliższej przyszłości przez ogólne ustawy robotnicze o emeryturach, kasach chorych, ubezpieczeniach od nieszczęśliwych wypadków i t. p.

Pozostaje jeszcze kilka uwag o tem, jakie kwalifikacje winni posiadać dróżnicy.

Przedewszystkiem winni umieć obowiązkowo dobrze czytać, pisać i rachować.

Jest to warunek niezbędny, tembardziej, że mają wykonywać służbę policyjną na drogach.

Naturalnie trzeźwość, uczciwość i pracowitość są cechami koniecznymi, aby dróżnik odpowiadał zadaniu.

Następnie dróżnicy muszą być włożeni do pewnej dyscypliny służbowej; z tego względu pożądanę jest, aby na dróżników powoływani byli wysłużeni żołnierze wojsk polskich z dobrymi świadectwami z wojska.

Wreszcie, ze względu na rodzaj obowiązków, dróżnicy muszą być fizycznie zdolni do służby drogowej: winni to być ludzie zdrowi i silni, aby mogli wykonywać swoje obowiązki bez względu na pogodę i wogóle warunki atmosferyczne.

Kandydaci na dróżników nie odrazu winni być przyjmowani na stałe, a powinni przejść przez okres służby próbnej, w czasie którego zapoznaliby się z obowiązkami dróżnika, robotami drogowymi i obowiązującymi przepisami.

W tym czasie zwierzchność bezpośrednia prowizorycznego dróżnika może się przekonać o jego przydatności na dróżnika stałego.

Przechodząc teraz do „patrolowego“ systemu, musimy zwrócić uwagę, że system ten wtedy może dać dobre wyniki, gdy mamy do rozporządzenia dobrych dozorców drogowych i gdy dozorczy są ludźmi uczciwymi, gdyż kontrola nad nimi z natury rzeczy nie

może być ciąglą i z tego względu łatwe są nadużycia przy najmowaniu robotników do różnych drobnych robót, które trudno jest sprawdzić.

Sądzimy przeto, że w naszych warunkach łatwiej jest zorganizować utrzymanie dróg przez zastosowanie systemu dróżników i że system „patrolowy” możemy stosować tam, gdzie możemy mieć dobrych dozorców drogowych; na razie jest on praktykowany w b. dzielnicy pruskiej; pewne próby robią w tym kierunku niektóre sejmiki powiatowe w Kongresówce.

Na zakończenie przytoczymy system wynagrodzenia dróżników wprowadzony przez inż. Olearskiego w pow. Łęczyckim, a dający bardzo dobre rezultaty.

Oto dróżnicy pobierają tam stosunkowo niewielkie stałe penje; natomiast muszą się wykazać pewną ilością wykonanych robót, za które otrzymują wynagrodzenie, obliczane w stosunku do wykonanych jednostek robót. Na każdą jednostkę każdego rodzaju roboty co pewien czas ustalana jest cena, nieco niższa, niż cena roboty wykonywanej przez najętych na dzień robótników.

Wynagrodzenie stałe dróżników i wynagrodzenie akordowe w sposób powyższy przez dróżnika dorabiane dają w sumie zarobki wyższe od normalnych dróżniczych, obliczanych podług norm pborów niższych funkcjonarjuszów państwowych, gdyż dróżnicy starają się „wyrabiać” jaknajwięcej.

Sposób wynagradzania, praktykowany w powiecie Łęczyckim, zmusza dróżników do pracy i daje możność racjonalnego wykorzystania ich pracy.

Zwracamy uwagę, że zarówno stałe wynagrodzenie miesięczne, jak ceny jednostkowe robót wykonywanych przez dróżników bardzo ogłędnie muszą być określone, aby ani dróżnicy ani zarząd drogowy nie byli pokrzywdzeni.

Środki lokomocji służby drogowej.

Nigdzie przysłowie „pańskie oko konia tuczy” nie sprawdza się tak, jak w gospodarce drogowej; może w jednakowym stopniu „pańskie oko” potrzebne jest w rolnictwie. Ponieważ jednak gospodarstwo drogowe wyciągnięte jest w cienkie długie linje, przeto ci, którym ustrój gospodarki drogowej wyznaczył rolę „pańskie-

go oka“ muszą mieć odpowiednie środki lokomocji, aby „pańskie oko“ mogło dojrzeć gospodarki wszędzie i możliwie często.

Piszemy tu o tem dlatego, że sfery najwięcej interesowane, aby gospodarka drogowa była „gospodarną“ i oszczędną, zarówno rządowe jak samorządowe, nie zawsze należycie doceniają potrzeby zaopatrzenia służby drogowej w odpowiednie środki lokomocji.

A tymczasem oszczędności na tych środkach nie zawsze są oszczędnościami; przeciwnie, czasami stają się przyczyną marnotrawnego trwonienia pieniędzy.

Kto jakie środki lokomocji powinien posiadać?

Zacznijmy od dołu.

Powinni je posiadać dozorczy drogowi, mający powierzone sobie odcinki dróg.

Najtańszym i najpraktyczniejszym środkiem lokomocji dla nich jest rower; nie wszyscy jednak dozorczy mogą go używać: ludzie starsi lub ludzie, którzy na służbie nabawili się jakich defektów fizycznych, przeszkadzających im w korzystaniu z tego środka lokomocji, szczególnie, gdy odcinki dróg są dłuższe i nie nadają się do jazdy rowerowej (drogi gruntowe), powinni mieć jednego konia z wózklem, który jednocześnie wykonywałby różne drobne roboty w czasie wolnym od objazdów, jak przewożenie narzędzi, materiałów i t. p. Utrzymanie konia ze względu na to, że mogłaby być niekiedy przeznaczona na ten cel pewna ilość trawy w rowach przydrożnych, nie kosztuje zbyt drogo, a przy umiejętnem postawieniu sprawy opłaci się stokrotnie. Kierownicy urzędów powiatowych drogowych, zarządów powiatowych lub okręgowych winni posiadać do *wyłącznej ich dyspozycji* konie do objazdów lub przy większej ilości dróg — motocykl (z koszykiem) albo mały tan! samochód typu „Forda“ lub podobnego.

Tu nie może być centralizowanie środków lokomocji dla wszystkich urzędów, np. w starostwie lub wydziale powiatowym i wydzielanie dopiero od wyjazdu do wyjazdu z wieloma formalnościami środków lokomocji dla inżyniera drogowego. Inżynier drogowy winien mieć możność wyjechania na drogi w sprawach robót *w każdej chwili*. Nie przesadzamy, czy konie mają stać w podwórzku u inżyniera drogowego, czy też we wspólnej dla wszystkich urzędów stajni; jest to rzecz drugorzędna; pawtarzamy z przyciskiem, że konie, a *eventualnie* motocykl czy samochód kierownik *zarządu czy urzędu drogowego powinien mieć do dyspozycji w każdej chwili*.

Może ktoś powiedzieć, że wyznaczenie kierownikowi urzędu lub zarządu drogowego powiatowego lub okręgowego motocyklu z koszykiem lub samochodu jest luksusem; na to należy odpowiedzieć, że luksusem będzie wyznaczenie motocyklu lub samochodu wtedy, jeżeli on będzie używany do wszystkiego, ale nie do celów gospodarki drogowej: naturalnie, należy tego rodzaju ulepszone środki przewozowe dawać kierownikom zarządu drogowego wtedy, gdy mają oni do utrzymania znaczniejszą ilość dróg wogóle, a dróg bitych w szczególności. Chodzi tu przede wszystkim o skrócenie czasu potrzebnego dla objazdu dróg, aby wszędzie łatwo i szybko mogło się znaleźć „pańskie oko“ i zrobić porządek, oraz aby objazdy były możliwie częste.

Sądźmy, że przy sieci dróg o długości 120—150 kilometrów wypadającej na zarząd drogowy, już należy zaopatrzyć kierowników urzędów w motocykle lub lekkie samochody typu „Forda“.

Na razie wydatek ten wydawać się może zbyt duży, jeżeli jednak porówna się koszt nabycia pary koni, bryczki, wozu, koszty utrzymania koni, woźnicy, amortyzację koni i bryczek i t. p. z kosztem nabycia motocykla lub samochodu lekkiego i utrzymaniem go racjonalnem, bo pod okiem i kontrolą inżyniera drogowego, znajdującego się na technice utrzymania tego rodzaju pojazdów, jeżeli przyjmie się pod uwagę ten ogromny pożytek, jaki daje motocykl lub samochód, dając możność *szybkich i częstych* objazdów,— wtedy ten pozorny zbytek przestanie wydawać się zbytkiem.

Również w najbliższej przyszłości to przewartościowanie pojazdów mechanicznych, jakie w chwili obecnej widzimy w stosunku do innych przedmiotów, a mające swoją przyczynę w nienormalnych warunkach walutowych, powinno ustać, tembardziej, że wkrótce będziemy posiadali własne polskie fabryki samochodów.

Motocykl z koszykiem w czasie wojny europejskiej okazał się tanim i praktycznym środkiem lokomocji.

Kierownik urzędu drogowego, gdy sam jest sportsmenem (a jest rzeczą pożądaną, aby nim był, ponieważ wtedy mimo woli będzie więcej dbać o stan dróg), może przy motocyklu obywać się nawet bez szofera zawodowego; gdy sam nie jest sportsmenem, może dobrać sobie praktykanta technika, któryby w czasie objazdów prowadził motocykl, a w czasie wolnym od objazdów pracował w biurze lub na linji w pobliżu siedziby kierownictwa.

Drożej kosztuje utrzymanie samochodu, choćby to był samo-

chód typu „Forda”; jednak przy większej sieci dróg, ze względu na potrzebę częstszych i dalszych wyjazdów, opłaci się zawsze.

Jeżeli potrzebne są środki lokomocji dla urzędów drogowych powiatowych lub zarządów okręgowych, to czynności zarządów drogowych wojewódzkich lub Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych są nie do pomyślenia bez możliwości objazdu dróg przy pomocy samochodów.

W obrębie każdego województwa znajduje się po kilka tysięcy kilometrów dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych; na cele drogowe w obrębie każdego województwa winny być przy normalnej gospodarce drogowej przeznaczane wielomiljardowe sumy przy obecnej walucie markowej i przy obecnych cenach. Ogromną wartość realną przedstawiają również świadczenia drogowe w naturze. Zarówno wydatkowania funduszków drogowych, jak i wykonania świadczeń drogowych Dyrekcje Wojewódzkie Robót Publicznych czy też samorządy wojewódzkie muszą dopilnować w odpowiedni sposób i systematycznie; to też instytucje te *obowiązkowo muszą* posiadać samochody inspekcyjne specjalnie dla celów drogowych.

Na utrzymaniu jednego lub dwóch samochodów drogowych inspekcyjnych oszczędności robić nie wolno, gdyż możliwość robienia częstych, szybkich i niespodziewanych inspekcji gospodarki drogowej może dać większe stokrotnie oszczędności, niż koszt utrzymania tych samochodów inspekcyjnych.

Wszędzie zagranicą rządy i samorządy doskonale zdają sobie sprawę z ważności odpowiedniej lokomocji dla służby drogowej.

U nas, niestety, dotychczas robi się jeszcze niekiedy ryzykowne eksperymenty oszczędnościowe.

Inaczej nie można nazwać, np., niespodziewanego i bezwzględnego pozbawienia wszelkich środków lokomocji Dyrekcyj Okręgowych Robót Publicznych w końcu roku 1921 z powodów oszczędnościowych; propozycja, aby inspekcja drogowa odbywała się przy pomocy jedyne go samochodu na całe województwo, pozostawionego wojewodzie, pozostała teorią, gdyż wojewodowie na inspekcje drogowe samochodów nie udzielali, już to z powodu konieczności rozerwienia urzędników województwa z domu do biura i z biura do domu (były takie wypadki), lub też z powodu zajęcia samochodów do celów reprezentacyjnych. Skutek tego zarządzenia oszczędnościowego był ten, że służba drogowa linjowa, zmuszona w 1921 r. wielkim wysiłkiem władz drugiej instancji (Dyrekcji Okręgowych)

do jakiej takiej systematycznej pracy po wykolejeniu się z normalnego toru z powodów długotrwałej wojny, poczuwszy brak „pańskiego oka“, odrazu opuściła się, przestała pracować, co wywołało dla gospodarki drogowej straty ogromne.

Nie należy winić tu Ministra Skarbu, który winien wszędzie, gdzie można, wprowadzać oszczędności, ale który sam nie może wnikać we wszystkie szczegóły, winić tu należy ludzi decydujących o losach takich drobnych spraw gospodarki państwowej, a nie zawsze umiających lub chcących wniknąć w istotę sprawy i zrozumieć ją.

Uniezależnienie administracji drogowej od wpływów partij politycznych.

Jest jeszcze jeden konieczny warunek dobrego funkcjonowania administracji drogowej: musi być ona izolowana od wszelkich wpływów partijno-politycznych, zarówno od wewnątrz jak i od zewnątrz.

Wolno poszczególnym funkcjonariuszom drogowym mieć w życiu prywatnem takie lub inne przekonania polityczne, ale nie wolno ich mieć w czasie pełnienia obowiązków służbowych; wtedy muszą oni być zupełnie bezstronni, bezpartyjni.

Tak jak droga publiczna ma służyć dla użytku wszystkich bez wyjątku, tak służba drogowa winna jednakowo traktować wszystkich bez względu na ich przynależność partyjną.

Również i od zewnątrz na służbę drogową nie powinien być wywierany nacisk w jakimkolwiek kierunku.

Gospodarka drogowa winna być ściśle neutralna, winna jednakowo służyć różnym partjom, bo przecież z dobrodziejstw dobrych dróg jednakowe korzyści wszystkie partje odnoszą.

Ten aksjomat niejednokrotnie podkreślały międzynarodowe kongresy drogowe.

Ostatni zjazd inżynierów drogowych w Stanach Zjednoczonych w 1921 r. również wypowiedział się stanowczo za zupełnem usunięciem polityki z gospodarki drogowej, ponieważ w ostatnich czasach zaczęła się ona tam dawać we znaki i psuć dobrze postawioną maszynę gospodarki drogowej.

Na ten aksjomat, sądzimy, bez dyskusji powinny się zgodzić wszystkie partje: i prawe, i lewe i centrowe.

Niestety, pewne, jeszcze jednak nieznaczące, oznaki dowodzą, że i tę, zdawałoby się, neutralną dziedzinę gospodarki społecznej chciałyby ogarnąć te czy inne partje polityczne.

Będzie to zgubne dla sprawy.

Jeżeli chcemy mieć w dalszym ciągu „polskie drogi“ (w cudzysłowie), to wpuśćmy politykę do gospodarki drogowej, dobie-
rajmy ludzi nie wedle ich wartości fachowej, a wedle wartości partyjnej.

Należy życzyć, aby zdrowy instynkt narodu w tej ważnej sprawie, jak w wielu innych, przewyciężył partyjne roboty i zjednoczył je w wysiłku wspólnym dla postawienia gospodarki drogowej na należytej wysokości.
