

nadpływa do Wisły ze znacznym opóźnieniem w stosunku do fali Dunajca (a z jeszcze większym w stosunku do fali Wisłoki) i nie podnosi już szczytu fali głównej, tylko przedłuża znacznie jej opadanie. Rola dopływów średniego i dolnego biegu Wisły (Kamienna, Wieprz, Radomka, Pilica) ogranicza się zwykle do wypełnienia koryta Wisły zwiększonym przypływem swych wód jeszcze przed nadejściem wezbrania górnego biegu i do przygotowania tym sposobem podstawy dla napływającej fali. Dorzecze średniej Wisły zatem nie oddziałuje w zasadzie na przebieg wezbrań letnich, które wobec tego przebiegają dalszą przestrzeń naogół regularnie, zmniejszając stopniowo swe wzniesienie. Bug, który wskutek położenia i charakteru swej zlewni nie podlega w regule równoczesnym z górną i średnią Wisłą wezbraniom letnim, a wskutek rozległości swej doliny przy ujściu umożliwia cofnięcie się w nią wezbranych wód Wisły — działa na przebieg fali wiślanej łagodząco, obniżając jej wierzchołek i zmniejszając na pewnej przestrzeni chyżość posuwania się fali w dół rzeki. Naogół, poczynawszy od ujścia Sanu, letnia fala wezbrania posuwa się dość równomiernie ku ujściu, przyczem jej wzniesienie ponad podstawę w regule zmniejsza się z biegiem rzeki, a ruch postępowy — zwłaszcza na Wiśle średniej — maleje. Jasnym jest, że obydwa te czynniki, t. j. elewacja i chyżość postępu fali, zależą jeszcze od kształtu koryta i szorokości zalewu w danej przestrzeni; wały ochronne dolnej Wisły wpływają oczywiście na przyspieszenie ruchu fali w dół rzeki.

W poszczególnych wypadkach rola dopływów górnej Wisły ulega wahaniom, stosownie do rozkładu opadów na tym obszarze. Także przy równomiernym naogół, lecz nierównoczesnym wystąpieniu opadów w poszczególnych częściach zlewni, przebieg powodzi może być różnym, zależnie od kierunków posuwania się opadów. Jeżeli silne opady ukażą się naprzód np. w dorzeczu Sanu, to układ taki zbliża kulminację tej rzeki do głównej kulminacji Wisły i zwiększa wpływ Sanu na dalszy przebieg fali. Również wystąpienie opadów wcześniejsze lub stosunkowo silniejsze w dolnych częściach, niż w górnych, przesunęło przebieg fal na poszczególnych odcinkach. Wogóle większe lub mniejsze odmiany w ukształtowaniu się powodzi, zależne od układu stosunków atmosferycznych są tutaj bardzo liczne.

Wnioski wysnute na podstawie badania wezbrań letnich, nie dają się jednak bezpośrednio zastosować do wezbrań wiosennych, powstających nie z płynnych opadów, lecz z topnienia warstw śniegu, a połączonych z ruchem mas lodowych. Podany powyżej opis takich wezbrań wskazuje na to, że nawet w środkowej i dolnej przestrzeni Wisły (gdzie przebieg powodzi let-

nich jest niemal zupełnie regularny), nie można przy gwałtownej powodzi roztopowej mówić o normalnym posuwaniu się fali wzdłuż rzeki i że wysokość, jaką osiąga ona w danym punkcie, zależy w każdym wypadku od działania poszczególnych dopływów, nawet tych, które nie mają samodzielnego znaczenia dla letniej wielkiej wody.

Sam przebieg wezbrań wiosennych w dorzeczu Wisły pozostaje pod przeważającym wpływem nizinnych części zlewni. Na niektórych rzekach, np. na Wiśle i Sanie, podniesienie stanów wody, nawet dość znaczne w przestrzeniach dolnych, nie daje się w górze rzeki czasem niemal zupełnie odczuć. Także Dunajec traci w porównaniu z powodziami letnimi na znaczeniu — wogóle zaś wpływ fali górnej Wisły na wezbrania dalszej przestrzeni jest tu znacznie mniejszy, natomiast dopływy średniego biegu rzeki odgrywają znacznie ważniejszą rolę, niż w lecie. W wezbraniu dolnej Wisły zaznacza się wybitny współdział Bugu, który obfitym i długotrwałym spływem swych wód wiosennych potęguje, a zwłaszcza przedłuża wezbranie Wisły. Fala Bugu spływa w koryto głównej rzeki zwykle później, niż kulminacja Wisły, jednak w pewnych warunkach daje się obserwować zbieg obu fal — zdarza się to n. p. wówczas, gdy główna odwilż rozkłada się na dwa oddzielone od siebie okresy, z których pierwszy obejmuje niższe obszary, drugi zaś rozszerza się na wyższe części dorzecza.

Powyższe uwagi wyjaśniają dostatecznie wspomniane na wstępie objawy, że z biegiem Wisły elewacja wezbrań w regule maleje, zaś wzniesienie fal wiosennych rośnie. Poza tą zasadniczą różnicą, wynikającą z długości biegu Wisły i orograficznego składu jej zlewni, oddziałuje na wielkość wezbrania w poszczególnych przestrzeniach także niejednakowy udział znacznie większych dopływów, zależny w każdym wypadku od danego układu warunków atmosferycznych. Tem się tłumaczy, że maksyma absolutne stacyj wodowskazowych w różnych przestrzeniach rzeki nie przypadają na ten sam rok, i że względne wzniesienia tych samych wezbrań w różnych punktach rzeki okazują rozmaity przebieg, zależny od charakteru wezbrania i od położenia stacyj. Żadne wogóle reguły nie dadzą się zastosować do wód zatorowych. Wprawdzie punkty rzeki, które wskutek warunków lokalnych — jak: zwężenie przekroju, kręty bieg, łatwość bocznego dopływu i t. p. — sprzyjają szczególnie tworzeniu się zatorów, można do pewnego stopnia oznaczyć, lecz sam proces powstania zatoru i jego oddziaływanie na stosunki przepływu jest zależnym od zbiegu tylu momentów usuwających się z pod obserwacji, że przewidywania co do rozmiarów zatorowego spiętrzenia muszą okazać się zawodnymi.

Ustrój Administracji Drogowej w Polsce.

Referat Inż. M. Nestorowicza dla Nadzwyczajnego Komisarjatu Oszczędnościowego przy Radzie Ministrów.

(Ciąg dalszy).

Wreszcie w związku z możliwością osiągnięcia lepszego personelu przez samorząd wojewódzki istnieje możliwość postawienia przez ten samorząd techniki drogowej na stopniu wyższym; technika drogowa w ostatnich latach robi ogromne postępy i konieczne jest dociąganie poziomu techniki drogowej w Polsce do poziomu, jaki istnieje zagranicą.

Takie dociąganie prędzej i łatwiej osiągnie samorząd wojewódzki, który na większej gospodarce ma możność przeprowadzania prób, udoskonaleń i postępów w technice drogowej, na co nie zawsze mogą i zechcą zdobyć się poszczególne powiaty; samorząd wojewódzki może stan dróg znakomicie podnieść, np. przez zorganizowanie na większą skalę kamieniołomów z wyborowym gatunkiem materiałów i przez zastosowanie tych materiałów wzamian złych dotąd używanych. Zastosowanie nowych maszyn do budowy dróg różnego rodzaju dostępne będzie tylko dla większej gospodarki, jaką będzie gospodarka wojewódzka.

Rola samorządu wojewódzkiego w życiu gospodarczym Państwa jest niedoceniana w Polsce.

Ludzie wybitne stanowiska zajmujący są zdania, że najpilniejszą rzeczą jest przeprowadzenie przez ciała prawodawcze ustaw o samorządzie gminnym, miejskim i powiatowym i powołanie do życia tych samorządów. Z powołaniem do życia samorządów wojewódzkich ze względów politycznych nie należy się jakoby śpieszyć.

Tymczasem życie gospodarcze żąda czego innego.

Gospodarka drogowa i inne dziedziny, jak np. koleje lokalne, meljoracje wodne, szpitalnictwo, opieka społeczna, szkolnictwo zawodowe i t. p., mogą dać dobre wyniki tylko w rękach samorządu wojewódzkiego, gdyż zagadnienia te prera- stają siły poszczególnych powiatów czy też miast wydzielonych z powiatów.

Samorząd wojewódzki winien powstać niezwłocznie, o ile gospodarka samorządowa nie ma być zahamowana

i anemiczna. Brak tego samorządu coraz więcej jest szkodliwy dla życia gospodarczego.

Administracja dróg samorządowych.

Wyżej ustalono, że środek ciężkości gospodarki drogowej samorządowej winien być przeniesiony na samorząd wojewódzki, który zresztą na mocy ustawy zasadniczo powołany jest do administracji dróg wojewódzkich i powiatowych.

Sprawa wydatków na gospodarkę drogową przedstawiałaby się w sposób następujący: samorząd wojewódzki na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych winien mieć możliwość wyzyskania tych uprawnień, jakie im dawała ustawa drogowa z 10. grudnia 1920 r.

Uprawnienia te zostały zmienione, częściowo zwięzione i skasowane i jednocześnie zagmatwane przez ustawę o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z 13. sierpnia 1923 r.; projekt noweli do ustawy tej, wniesiony do Sejmu przez Rząd, sprawy nie poprawia, a raczej ją psuje, czego dowodem jest gwałt w sferach samorządowych, jaki projekt ten wywołał, jako nie liczący się z potrzebami realnymi życia gospodarczego.

Aby sprawę poprawić i samorządowi wojewódzkiemu umożliwić prowadzenie gospodarki na drogach wojewódzkich i powiatowych, należy przywrócić i rozwinąć szczegółowo ustęp 2-gi art. 19 ustawy drogowej: należy dać możliwość samorządowi wojewódzkiemu lub powiatowemu — w zależności od tego, który z nich prowadzi gospodarkę drogową, pokrywania wydatków na drogi ze źródeł ogólnie-samorządowych, bądź też, gdyby te ogólnie-samorządowe źródła jak i wpływy z tytułu art. 23 i 24 ust. drog. nie wystarczały, — z podatku specjalnego drogowego, którego konieczność istnienia, jako podatku bardzo popularnego i życiowego, została uznana przez Radę Zjazdów sejmików powiatowych; wysokość tego podatku nie może być ustalona szablonowo dla całego Państwa i winna być ustalana indywidualnie w zależności od miejscowych warunków w drodze zatwierdzenia przez władze nadzorcze. Objawiając gospodarkę na drogach wojewódzkich i powiatowych, samorząd wojewódzki miałby możliwość pokrywania wydatków na ten cel, już to dokonywując repartycji wydatków pomiędzy poszczególne powiaty ryczałtowo, już to nakładając opłaty i dopłaty, względnie podatek drogowy, wprost na płatników; w pierwszym wypadku samorządy powiatowe dokonywałyby dalszej repartycji ryczałtowej sumy pomiędzy płatników podatków.

Wydatki na drogi wojewódzkie i powiatowe i wpływy na ich pokrycie przeprowadzane byłyby w budżecie samorządu wojewódzkiego.

Jedynie na drogi gminne w myśl art. 12 ust. drog. samorządy powiatowe miałyby ewentualnie w budżetach odpowiednie pozycje jako sumy przechodnie.

Z powyższych wywodów wypływa wniosek o konieczności nowelizowania działu III ust. drog. o kosztach budowy i utrzymaniu dróg w związku z ustawami o finansach komunalnych.

Na tych ogólnych uwagach o stronie finansowej poprzestaniemy, ponieważ celem niniejszego referatu jest przede wszystkim sprawa administracji drogowej.

O ile więc możliwe jest w pewnych okolicach przekazanie administracji dróg państwowych samorządom, w rękach samorządów wojewódzkich winna znaleźć się administracja dróg trzech kategorii: państwowych, wojewódzkich i powiatowych; o ile przekazanie dróg państwowych ze względów państwowych jest nie wskazane, w rękach samorządu wojewódzkiego znajdują się tylko drogi wojewódzkie i powiatowe; co się tyczy dróg gminnych, administracja ich należy do samorządu powiatowego, który w myśl tendencji art. 16 ustalającego, że aparat techniczny dla zarządu drogami na terenie jednego powiatu powinien być jeden, winien korzystać z usług administracji technicznej, ustanowionej przez samorząd wojewódzki dla administrowanych przezeń dróg.

Zorganizowanie aparatu technicznego należy wyobrazić sobie w sposób następujący:

Przy wydziale wykonawczym samorządu wojewódzkiego winien być wojewódzki samorządowy zarząd drogowy, mający na czele doświadczonego i energicznego inżyniera drogowego; zarząd ten winien się składać z odpowiedniej ilości inżynierów drogowych, dostosowanej do potrzeb danego Województwa.

Wojewódzki samorządowy zarząd drogowy, będąc wykonawcą gospodarki drogowej samorządu wojewódzkiego, winien w centrali swojej załatwiać sprawy finansowe, administracyjne i techniczne, powinien więc składać się z tych trzech działów, dla których winien mieć odpowiednią ilość specjalistów. Konieczną rzeczą jest również dobra i częsta inspekcja działalności organów wykonawczych wojewódzkiego zarządu drogowego przez specjalnie do tego przeznaczonych inżynierów-inspektorów.

Organy wykonawcze (Okręgi drogowe), bezpośrednio podległe wojew. samorz. zarz. drogowemu, winny w zasadzie działać na terenie jednego lub kilku powiatów i mieć do bezpośredniego zarządu co najwyżej 200 — 250 km dróg z twardą nawierzchnią wojewódzkich i powiatowych oraz ewentualnie przekazanych państwowych i mieć nadzór nad gospodarką drogową powiatowych samorządów (względnie gminnych) na drogach gminnych. Kierownikami okręgów drogowych winni być inżynierowie drogowi z pewną praktyką techniczną i administracyjną w tym dziale. Odrazu na te odpowiedzialne stanowiska nie należy brać „ludzi z ulicy” lub z ławy szkolnej, a tylko ludzi uprzednio przygotowanych na stanowiskach niesamodzielnich. Kierownicy okręgów drogowych winni być w ścisłym kontakcie, oznaczonym przez odpowiednie instrukcje, z miejscowymi samorządami powiatowymi i gminnymi i z nimi w myśl tych instrukcji współdziałać.

Skład biura kierowników okręgów drogowych i służby linowej, dozorców (drogomistrzów) i drożników, nie może być wszędzie jednakowy i winien być przystosowany do ilości robót i sposobu ich wykonywania; o ile w pewnych okręgach roboty będą wykonywane przez przedsiębiorstwa, skład ten może być znacznie mniejszy, niż gdy roboty są wykonywane przeważnie sposobem gospodarczym (we własnym zarządzie).

Sposób wykonywania robót winien być wybrany w zależności od miejscowych warunków, rodzaju robót i jakości personelu technicznego. Nie zawsze gospodarczy sposób wykonania robót będzie tańszy, nie zawsze wskazane będzie z tegoż względu wykonanie robót przez przedsiębiorców; ponieważ gospodarczy sposób wymaga od personelu technicznego sprężystości, umiejętności organizacji robót, — nie zawsze personel techniczny, który mamy w okręgu drogowym, nada się do tego rodzaju robót. W wielu wypadkach kierownicy okręgów drogowych, oprócz normalnych robót przy konserwacji dróg, będą mogli podołać również kierownictwu budowy drogi lub budowy większego mostu przy odpowiednim zwiększeniu personelu technicznego pomocniczego. Nie zawsze jednak to będzie możliwe; stanąć temu mogą na przeszkodzie właściwości osobiste kierowników okręgów drogowych, którzy tylko dla konserwacji dróg mogą być zupełnie odpowiedni, lub też wielki zakres robót przy nowych budowach, wymagający poświęcenia całego czasu tym robotom. W tych wypadkach konieczne będzie tworzenie specjalnych kierownictw budowy, niezależnych od miejscowych okręgów drogowych i zależnych bezpośrednio od wojewódzkiego samorz. zarządu drogowego.

Nie będziemy tu ustalać szczegółowych organizacji i etatów przyszłych wojewódzkich samorządowych zarządów drogowych: sprawy te muszą być rozwiązywane indywidualnie — w zależności od miejscowych warunków; wszelkie szablony byłyby szkodliwe.

Koncepcja centralizacji gospodarki drogowej w samorządzie wojewódzkim spotyka się niekiedy z zarzutem ze strony samorządowych działaczy powiatowych, że samorząd wojewódzki będzie stać zawsze dalej od życia i potrzeb poszczególnych miejscowości, że nie potrafi w należyty sposób wykorzystywać sił miejscowych i inicjatywy, oraz możliwych do osiągnięcia środków dla urzeczywistnienia zadań gospodarki drogowej, i że samorząd powiatowy pod tym względem jest odpowiedniejszy.

Otóż zarzut ten upadnie, jeżeli sprawę postawić tak, aby samorządy powiatowe miały odpowiedni wpływ na gospodarkę drogową samorządu wojewódzkiego; znakomity np. wpływ na tę gospodarkę mogłyby mieć powiatowe komisje drogowe, wyłaniane z pośród członków sejmików powiatowych, które przeprowadzałyby kontrolę perjodyczną robót wykonanych przez miejscowe organy zarządu drogowego wojewódzkiego i które mogłyby wnieść dużo inicjatywy miejscowej do gospodarki drogowej.

Po zorganizowaniu wojewódzkiego samorządowego zarządu drogowego zakres działania Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych w zakresie gospodarki drogowej zmniejszyłby się: o ile by drogi państwowe nie zostały przekazane samorządowi wojewódzkiemu, zakres działania Dyrekcyj Robót Publicznych w dziale drogowym ograniczyłby się do administracji temi drogami oraz nadzoru nad gospodarką drogową samorządów w myśl art. 9 Ustawy drogowej z 10. grudnia 1920 r. W tym wypadku musiałyby być na terenie działania Dyrekcyj Rob. Publ. utworzone odrębne zarządy dróg państwowych jeden na 200 do 500 km, podległe bezpośrednio Dyrekcjom Okręgowym Robót Publicznych; byłyby to urzędy wyłącznie o charakterze wykonawczym, działające na terenie kilku powiatów. O ileby drogi państwowe były przekazane samorządom, w takim razie przy Dyrekcyjach Robót Publ. pozostałby jedynie nadzór nad gospodarką drogową samorządów w myśl art. 9 ustawy z 10. grudnia 1920 r.; skład osobowy Dyrekcji w oddziałach drogowych w tych wypadkach mógłby być znacznie zredukowany.

Może lepiej nawet byłoby nadzór nad gospodarką drogową samorządu wojewódzkiego wykonywać przez Ministerstwo Robót Publ., co dałoby się rozwiązać przez przeznaczenie w Departamencie drogowym Ministerstwa R. P. poważnych i doświadczonych inżynierów specjalnie dla inspekcji gospodarki drogowej.

W tym wypadku oddziały drogowe Dyrekcyj R. P. mogłyby być całkowicie zwinęte.

O ile miejscowe warunki przemawiałyby za tem, aby gospodarka drogowa była prowadzona nie przez samorząd wojewódzki, a przez samorządy powiatowe — co może i powinno mieć miejsce jedynie tam, gdzie samorządy powiatowe dają rękojmię bez wyjątku, że stoją na wysokości zadania i nie są zbyt słabe finansowo, — przy samorządzie wojewódzkim istnieć winien mały, ale z odpowiednich fachowców złożony aparat techniczny; aparat ten składający się z kilku inżynierów drogowych winien, oprócz nadzoru nad gospodarką samorządów powiatowych, jej celowością i techniczną stroną, dawać pomoc techniczną (np. przy projektowaniu większych mostów) dla poszczególnych powiatów. W tym wypadku troska o finansową stronę gospodarki drogowej będzie obciążać samorząd powiatowy, samorząd zaś wojewódzki byłby regulatorem przez udzielanie zapomóg ze swoich wpływów, bądź przez podział zapomóg państwowych.

Doświadczenie lat ubiegłych oraz przyczyny wyżej podane przemawiają za tem, aby dla dobrej sprawy drogowej możliwie wszędzie gospodarka drogowa prowadzona była przez samorządy wojewódzkie, a nie powiatowe. Na ogólną ilość tylko 15 do 20% powiatów w chwili obecnej we wszystkich dzielnicach w zupełności stoi na wysokości zadania; powiaty te prowadzą gospodarkę drogową intensywnie i wzorowo, niektóre nawet może zbyt intensywnie, chcąc odrobić w krótkim czasie zaległości powstałe w tej dziedzinie; natomiast większość, niestety, jeszcze nie dorosła do tego żądania i z tego chociażby powodu należałoby gospodarkę drogową ześrodkować w samorządzie wojewódzkim.

IV.

Konieczne zmiany w administracji drogowej w chwili obecnej.

W chwili obecnej niewiadomo, kiedy samorząd wojewódzki będzie powołany do życia: w najlepszym razie, jeżeli sądzić z tempa prac Sejmu nad wniesionymi przez Rząd ustawami o samorządzie gminnym, miejskim i powiatowym, nastąpić to może za 1½ — 2 lata; przez ten czas na zasadzie art. 34 Ustawy drogowej trwać ma *status quo* w administracji drogowej.

Ponieważ stan obecny administracji drogowej posiada wiele takich rzeczy, które zarówno ze względów oszczędnościowych jak organizacyjnych należy zmienić, przeto w rozdziale niniejszym zastanowimy się nad zmianami i reorganizacjami w administracji drogowej, które są pożądane jeszcze przed powołaniem do życia samorządu wojewódzkiego ze względów oszczędnościowych i organizacyjnych, a które jednocześnie szłyby w kierunku urzeczywistnienia zasad, wyrażonych w ustawie drogowej z 10. grudnia 1920 r.

Oczywiście mowa tu będzie o takich zmianach i reorganizacjach, które są konieczne i pilne ze względów wyżej podanych. Nie będzie tu mowy o tych zmianach, jakie mogą być odłożone do czasu wprowadzenia samorządu wojewódzkiego, aby niepotrzebnie nie powiększać ilości reorganizacji, które zawsze hamują normalny bieg gospodarki i przez pewien czas wywołują zamęt.

Ze względu na różnorodność administracji drogowej w poszczególnych dzielnicach, rozpatrzmy pożądane i konieczne zmiany w poszczególnych dzielnicach.

a) B. zabór pruski.

aa) Województwo Śląskie.

Wobec zastrzeżonej autonomii Województwa Śląskiego w sprawach gospodarczych, a między innymi i w drogowej wszelkie zmiany w ustroju administracji drogowej mogą być czynione z woli Sejmu Śląskiego. Miejscowa administracja i Rada wojewódzka przysły do przekonania, że w celu uporządkowania spraw drogowych należy po pierwsze ujednolicić ustawodawstwo drogowe na terenie tego województwa i po drugie ustawodawstwo to zbliżyć do ogólnopolskiego ustawodawstwa drogowego.

Wstępne konferencje w tej sprawie z miarodajnymi czynnikami wskazały, że wprowadzenie polskich ustaw drogowych w województwie Śląskiem, oczywiście ze zmianami, wynikającymi z nadanej autonomii, jest pożądane i pilne. Sprawa ta jest w biegu, niestety, posuwa się wolno ze względu na różne prawne subtelności, potrzebujące dłuższego czasu na ich opracowanie.

Wprowadzenie jednolitego ustawodawstwa drogowego, zbliżonego do ustawodawstwa ogólnopolskiego, ujednolici administrację na obszarze Województwa.

Naturalnie, że administracji przyszłych dróg państwowych, jak to zresztą jest w Województwie Pomorskiem i Poznańskiem, ze względu na wyrobienie samorządowe tego Województwa, nie należy sprawować przy pomocy organów państwowych i należy przekazać ją samorządowi.

Byłoby pożądane, aby administracja drogowa zcentralizowana była w samorządzie wojewódzkim i miała swoje urzędy po powiatach, działające w ścisłym kontakcie z miejscowymi samorządami powiatowymi po ich powołaniu do życia.

Ze względu na mały obszar Województwa i różnorodny charakter poszczególnych powiatów, takie zcentralizowanie gospodarki drogowej dałoby niewątpliwie lepsze rezultaty, niż rozdzielenie gospodarki drogowej pomiędzy poszczególne powiaty o bardzo nierównej sile podatkowej i bardzo różnym charakterze ruchu kołowego na drogach. Pozatem za zcentralizowaniem takim przemawiałyby takie same przyczyny, jakie wskazaliśmy w rozdziale III niniejszego referatu.

bb) Województwa Poznańskie i Pomorskie.

Na tym terenie, zarówno z punktu widzenia organizacji administracji drogowej, jak z punktu widzenia oszczędnościowego narazie w obecnych warunkach niewiele jest do zrobienia.

W obydwóch Województwach pozostała w przeważającej ilości administracja drogowa powiatowa; nie przesądzając sprawy, co dla tych Województw byłoby lepszym, czy administracja wszystkimi drogami, ześrodkowana w samorządzie wojewódzkim, czy też przekazanie wszystkich dróg samorządom powiatowym, uważalibyśmy, że należałoby w drodze nowelizacji ustawy drogowej nadać Starostwom krajowym zupełnie wyraźne uprawnienia, jakie według ustawy drog. przysługują przyszłym

samorządom wojewódzkim, aby Starostwa krajowe mogły powziąć decyzję co do formy administracji drogowej i miały prawo tę decyzję wprowadzić w życie.

Sejmiki powiatowe, aczkolwiek działają bez porównania gorzej niż za rządów pruskich, gdyż aparat wykonawczy, prawie wyłącznie złożony z Niemców, wyemigrował i trzeba było naprędce organizować nowy z ludzi, którzy byli pod ręką, to jednak z roku na rok doskonalili się i rezultaty pracy sejmików powiatowych są coraz lepsze.

Mogłaby być na razie mowa jedynie o ujednostajnieniu administracji drogowej: w Województwie Poznańskim byłoby to przekazanie powiatom administracji dróg, znajdujących się na terenie trzech powiatów w administracji Starostwa krajowego; przy Starostwie krajowym pozostałby nadzór nad gospodarką powiatów; ten nadzór winien być tak zorganizowany, aby był możliwie intensywny i faktyczny na drogach; nie należy zapominać, że ze względu na niedoskonałość personelu technicznego powiatowego, nadzór sprawowany przez Starostwo krajowe winien uwzględniać w szerokim zakresie dydaktyczną stronę: personel powiatowy trzeba uczyć, jak ma prowadzić gospodarkę drogową; w tym celu przy wydziale technicznym Starostwa krajowego winno być kilku doświadczonych inżynierów drogowych którzyby prowadzili stałą inspekcję, każdy pewnej grupy powiatów.

Również co do Województwa Pomorskiego, w którym 474 km dróg znajduje się w administracji bezpośredniej Starostwa krajowego na terenach kilku powiatów, mających pozatem własny aparat techniczny dla administracji pozostałych dróg, należy zaznaczyć, że przekazanie tych dróg powiatom mogłoby być zrobione w celu ujednostajnienia administracji drogowej na terenie Województwa i w szczególności w celu usunięcia podwójnego aparatu technicznego samorządowego na obszarze kilku powiatów.

Ze względu na art. 34 ustawy drogowej pod względem formalnym możnaby takie przekazanie dróg przeprowadzić zaraz w drodze dobrowolnej umowy, na zasadzie której powiaty działałyby w zastępstwie Krajowego Związku samorządowego, a fundusze, przekazywane przez Starostwo krajowe na utrzymanie przejętych dróg, przeprowadzałyby jako fundusze cudze w depozytach.

Przy takim postawieniu sprawy możnaby przekazać te drogi powiatom do administracji bez znówelizowania ustawy drogowej. Dałoby to pewną niewielką zresztą oszczędność, gdyż obecnie funkcjonujący technicy powiatowi podolaliby powiększonemu zakresowi działania i nie trzebaby zwiększać ich ilości; wzamian, możnaby zredukować personel techniczny z ramienia Starostwa krajowego administrujący drogami (472 km). Niezależnie od tych zmian, jak i w Starostwie krajowym Poznańskim, należy zorganizować dobrą inspekcję ze strony Starostwa krajowego nad gospodarką drogową sejmików powiatowych przez doświadczonych inżynierów drogowych.

Narazie inspekcji tej nie ma.

Wyszczególnione wyżej możliwe zmiany w administracji drogowej szłyby w kierunku decentralizacji gospodarki drogowej pomiędzy powiaty. Należałoby przeto zastanowić się, czy iść w tym kierunku, czy też raczej nie należałoby iść w kierunku przeciwnym; w tym ostatnim wypadku należałoby w Województwie Poznańskim zaniechać przekazania dróg w 3 powiatach samorządom powiatowym, a w Województwie Pomorskim na terenie działania drogowych organów wykonawczych Starostwa krajowego przejąć administrację dróg od powiatów. Ze względu na przyszłość raczej należałoby utrzymać *status quo* może ze zmianą w Województwie Pomorskim, polegającą na połączeniu 2 zarządów drogowych samorządowych na terenie tych samych powiatów w jeden, z ramienia Starostwa krajowego.

b) B. zabór austriacki.

Województwa Małopolskie.

Na terenie tych Województw ze względów oszczędnościowych zamierzona jest w 1925 r. następująca reorganizacja na zasadzie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 10. grudnia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 107 p. 969), wydane na

podstawie ustawy o sanacji Skarbu z dnia 31. lipca 1924 r.: były drogi krajowe i były drogi państwowe, nieupaństwowione na zasadzie ustawy o budowie i utrzymaniu dróg z dnia 10. grudnia 1920 r., z dniem 1. stycznia 1925 r. ma objąć Tymczasowy Wydział Samorządowy we Lwowie, któremu na zasadzie tegoż rozporządzenia są nadane w dziedzinie gospodarki drogowej prawa, przewidziane w ustawie drogowej dla wojewódzkich Związków samorządowych. Oprócz tego tenże Tymczasowy Wydział Samorządowy w ciągu 1925 r. ma objąć b. drogi powiatowe i gminne I kl. w rozumieniu Ustawy Galicyjskiej z 10. grudnia 1907 r. Tym sposobem w ręku Tymczasowego Wydziału Samorządowego znajdzie się administracja wszystkich ważniejszych dróg samorządowych; według klasyfikacji, przeprowadzonej na zasadzie ustawy drogowej z 10. grudnia 1920 r., wymienione wyżej drogi prawie bez wyjątku są zaliczone do kategorii dróg bądź wojewódzkich bądź powiatowych.

Zamierzona reorganizacja idzie po myśli ustawy drogowej z 10. grudnia 1920, według której (art. 11) drogi wojewódzkie i powiatowe na zasadzie winny być administrowane przez samorząd wojewódzki.

W tym wypadku funkcje samorządu wojewódzkiego obejmie Tymczasowy Wydział Samorządowy i pełnić je będzie na terenie 4 Województw. W rękach administracji państwowej pozostaną drogi państwowe.

Liczbowo sprawa przedstawiałaby się w sposób następujący:

Dawna klasyfikacja według danych 1919 r.	Obecna klasyfikacja dróg		
	państwowych	wojewódzkich	powiatowych
b. państwowe i strategiczne..	3.363 km	2.297 km	746 km
b. krajowe	2.970 km	892 km	1.597 km
b. powiatowe i dojazdy kolejowe.	2.500 km	352 km	1.011 km
b. gminne I kl...	7.400 km	—	—
	16.233 km	3.541 km	3.354 km
		8.653 km	
		15.548 km	

Liczbę te nie są dość ściśle i ostateczne, gdyż klasyfikacja dróg nie jest ostatecznie ukończona, w każdym razie dają przybliżony zarys zakresu działania organów Ministerstwa Robót Publicznych i Tymczasowego Wydziału Samorządowego.

Tymczasowy Wydział Samorządowy dążył do wznowienia trzytorowej administracji drogowej jak to było za czasów austriackich; jednak Minister Skarbu i Minister Robót Publicznych nie zgodzili się na to ze względów oszczędnościowych i ze względu na art. 16 Ustawy drogowej, na zasadzie którego na terenie powiatu winna być jedna organizacja techniczna samorządowa a nie dwie.

Ześrodkowanie administracji dróg wojewódzkich i powiatowych w rękach Tymcz. Wydziału Sam. ma tę ujemną stronę, że Tym. Wydział Sam. obejmie administrację dróg na terenie całej b. Galicji (czterech Województw małopolskich).

O ile takie zcentralizowanie dla Województw: Lwowskiego, Stanisławowskiego i Tarnopolskiego ze względu na miejscowe warunki, ciążenie tych Województw do Lwowa i ułatwienie warunków komunikacyjnych jest zupełnie racjonalne, o tyle dla Województwa Krakowskiego, ze względu na odległość od Lwowa i emancypację powiatów wchodzących w skład Województwa Krakowskiego z pod wpływu Lwowa za czasów polskich zcentralizowanie administracji dróg samorządowych we Lwowie może mieć stronę ujemną; zmniejszenie tej ujemnej strony nowej organizacji administracji drogowej będzie zależne od organizacji nowego aparatu techniczno-administracyjnego i jego sprawności.

Nowa organizacja administracji dróg samorządowych na terenie czterech Województw małopolskich powinna mieć ustrój następujący:

Przy Tymczasowym Wydziale Samorządowym winien być Wydział drogowy czy też Biuro drogowe; winno mieć autonomję zupełną i być zależne bezpośrednio od kolegijum członków, decydujących sprawy Tymczasowego Wydziału Samorządowego.

Niestety jest obawa, że wzory dawniejsze biurokracji austriackiej pokutujące w Polsce nie pozwolą na nadanie administracji technicznej w T. W. S. tej samodzielności i takiego stanowiska, jak to się praktykuje w państwach przodujących na polu technicznym: forma rozporządzenia przesądza do pewnego stopnia, że sprawy techniczne jak to i dawniej było będą zepchnięte na plan dalszy — „na drugie podwórze“.

Biuro drogowe złożone z — 10 inżynierów winno zajmować się całokształtem spraw dróg samorządowych i winno prowadzić sprawy administracyjne, a więc nawet sprawy personelu technicznego drogowego niższego i wyższego: wnioski nominacyjne powinny być przedstawiane do aprobaty przez kierownika Biura drogowego, a jedynie wykonanie strony formalnej mianowań, zwolnień i t. p. powinno należeć do „wydziałów prezydjalnych“ czy „personalnych“.

Również i w sprawach budżetowo-rachunkowych przedstawiających rzecz zupełnie różną od innych spraw należących do kompetencji Tym. Wydziału Sam. winno być Biuro drogowe samodzielne, jeżeli organizacja ma być sprężysta.

Pozatem Biuro drogowe winno mieć oddział techniczny, któryby opracowywał projekty większych mostów i projekty nowych dróg. Powinien stać na czele oddziału dobry praktyk i teoretyk w jednej osobie i mieć do pomocy inżynierów w ilości zależnej od potrzeby. Skład osobowy w zależności od budowy nowych inwestycji powinien się w miarę potrzeby zmniejszać lub powiększać drogą przyjmowania pracowników kontraktowych dobrze opłacanych.

Sprawy w Biurze drogowym winny być prowadzone według Województw, aby po powołaniu do życia samorządu wojewódzkiego, można było łatwo podzielić je pomiędzy poszczególne samorządy wojewódzkie.

Co do organizacji organów wykonawczych Biura drogowego, to organizacja ta zależna jest od zakresu jego działania: zakres ten obejmuje utrzymanie (konserwację) około 12 000 km dróg bitych wojewódzkich i powiatowych (według klasyfikacji na zasadzie nowej ustawy drogowej), budowę wielu mostów na tych drogach i budowę nowych dróg bitych wojewódzkich i powiatowych.

Dla celów konserwacji dróg i rozmaitych spraw administracyjnego charakteru dotyczących się dróg samorządowych powinny być zorganizowane zarządy drogowe okręgowo, mające do 200 — 250 km dróg bitych wojewódzkich i powiatowych; zarządy te powinny działać na terenie jednego lub kilku powiatów — w zależności od gęstości dróg bitych wojewódzkich i powiatowych. Z miejscowymi Radami powiatowymi powinny być w ścisłym kontakcie; Rady powiatowe powinny mieć przez osobną instrukcję zagwarantowany wgląd w gospodarkę na drogach samorządowych danego powiatu. Nie należy zapominać, że do zarządów drogowych należeć będzie również prowadzenie gospodarki na drogach gminnych — w ramach budżetów uchwalonych dla tych dróg przez Rady powiatowe względnie poszczególne gminy.

Z tych względów w wielu wypadkach trzeba będzie zorganizować zarządy drogowe działające na terenie jednego powiatu; będą jednak liczne wypadki, gdy możliwe będzie zorganizowanie zarządów drogowych działających na terenie dwóch powiatów; najmniej liczne będą wypadki, gdy wypadnie zorganizować zarządy drogowe działające na terenie trzech powiatów.

W danej chwili bez dokładnego zbadania miejscowych warunków niemożliwe jest ustalenie ilości siedzib i zakresu

działania poszczególnych samorządowych zarządów drogowych. Projekt taki winien zrobić Tym. Wydział Sam. i odpowiednio go umotywować, a Ministerstwo R. P. zatwierdzi go w porozumieniu z Ministerstwem Spr. Wewn. (art. 4 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 10. grudnia 1924 r.).

Ponieważ zarządy dróg samorządowych będą się zajmowały wyłącznie sprawami dróg samorządowych i tylko wyjątkowo innymi sprawami technicznymi, przeto skład osobowy tych zarządów może być bardzo oszczędny.

Na czele każdego zarządu stać powinien wykwalifikowany inżynier drogowy z pewną praktyką, powinien zawsze mieć do pomocy jednego technika drogowego ze średnim wykształceniem zawodowym (względnie konduktora drogowego) lub początkującego inżyniera (praktykanta); w zarządach, działających na terenie kilku powiatów, należałoby mieć dla każdego powiatu po 1 techniku drogowym.

Technik drogowy oprócz zajęć biurowych powinien mieć w swojej pieczy 50 do 75 km dróg; o ile dróg jest więcej winna być odpowiednia ilość (1 na każde 50 km dróg bitych ponad normę przypadającą dla technika), dozorców (drogomiistrów), wyrobionych z pośród rezerwowych podoficerów, mających dobre świadectwa służbowe.

O ile na drogach samorządowych trzeba by budować większe mosty lub prowadzić budowę nowych dróg, a roboty te wymagałyby ciągłej obecności personelu technicznego, winien być donajęty dla tych robót specjalny personel techniczny, płatny z funduszy budowy i tylko na czas budowy.

Roboty te — o ile nie byłyby znaczne, a kierownik zarządu odpowiedni pod względem energii i umiejętności technicznej, mogą być prowadzone pod kierunkiem Zarządu drogowego, o ile jednak są to roboty znaczniejsze, wymagające wyłączonego poświęcenia się im, wskazane jest powoływanie specjalnych kierownictw robót na czas tych robót, podległych służbowo bezpośrednio Biuru drogowemu.

Biuro drogowe winno wyrobić — jak to zresztą było w b. Wydziale Krajowym — kadry specjalistów do prowadzenia budowy mostów i dróg i używać ich ciągle na nowych budowach, gdyż do tego potrzebni są specjaliści wyrobieni pracownicy.

Pracownicy, stale pracujący na konserwacji dróg, rzadko nadają się do kierownictw nowych robót — natomiast na konserwacji dróg pożądaną jest dla ciągłości gospodarki, aby personel administracji drogowej nie zmieniał się często i był na jednym miejscu jak najdłużej.

Wreszcie należałoby życzyć, aby Tym. Wydział Sam., w celu wyszkolenia nowych kadr personelu technicznego drogowego, szeroko stosował zasadę przyjmowania praktykantów: młodych inżynierów (w X — IX kat. płac) i techników drogowych ze średnich szkół zawodowych (w XI — XII kat. płacy) do robót nowych i do konserwacji.

Przez ześrodkowanie administracji dróg samorządowych w ręku Tym. Wydziału Sam. osiągnie się znaczne oszczędności na personalu w stosunku do wypadku, gdyby administracja ta podzielona była pomiędzy powiaty i T. W. S.: potrzeba będzie około 30 inżynierów mniej. Pozatem osiągnie się jednolitość gospodarki na wszystkich drogach samorządowych. Z drugiej strony oddanie b. dróg krajowych i zdeklasowanych państwowych Tym. Wydziałowi Sam. pozwoli znacznie zmniejszyć państwowy personel drogowy w porównaniu do stanu obecnego.

Wobec zmniejszania zakresu działania Oddziały drogowe Dyrekcyj Okręgowych będą mogły być znacznie zredukowane: w Krakowie do 5 inżynierów, 2 praktykantów i 1 technika i we Lwowie (dla Województw: Lwowskiego, Stanisławowskiego i Tarnopolskiego) do 9 inżynierów, 1 technika, 2 praktykantów, 2 rysowników i kierownika warsztatów i garażu. Oddziały drogowe Dyrekcyj okręgowych będą administrować drogami państwowymi i przeprowadzać inspekcję gospodarki drogowej Tym. Wydziału Sam. na zasadzie art. 9 ust. drogowej.

(C. d. n.).