

kolwiek zapomogi ze strony Państwa, jedynie sejmiki powiatowe korzystają z pożyczek, udzielanych im przez Ministerstwo robót publicznych z funduszków na roboty doraźne.

Ten fakt chyba dostatecznie dowodzi o wysoce obywatelskim duchu, ożywiającym nasz młody samorząd.

Są oczywiście wyjątki; są „nieudane“ sejmiki, ale stanowią one tylko nieliczne wyjątki.

Wspomnieliśmy wyżej, że ustrój administracyjny Państwa Polskiego zaczyna się już wychylać z mgieł; podług projektu, mającego być wniesionym do Sejmu, oprócz podziału na gminy i powiaty, ma być Polska podzielona na „województwa“. Ilość „województw“ nie jest ustalona; przeważają tendencje, aby jednostki te były większe i silniejsze ekonomicznie. Ilość ich nie przekraczałaby 15—18 dla całego Państwa. Oczywiście gospodarka drogowa przejdzie do samorządu wojewódzkiego; stanie się to z korzyścią dla sprawy drogowej, gdyż województwa posiadając zakres działalności daleko szerszy i pod względem terytorjalnym i pod względem finansowym, będą lepiej gospodarować, niż zaściankowe nieraz powiaty. W takich województwach powstaną urzędy, dyrekcje robót publicznych, w których składzie znajdą się i wydziały drogowe; one będą kierowały polityką i gospodarką województwa. Te dyrekcje to będą jakby miniatury galic. Wydziału krajowego; przy nich zapewne byłyby biura techniczne, opracowujące projekty nowych dróg, jak również kierownictwa budowy nowych dróg.

Nie zapominajmy, że stosunek wzajemny organów samorządowych i instytucji rządowych polskich z natury rzeczy musi być inny, niż był między organami samorządu polskiego i instytucjami rządowymi rządów zaborczych.

Organy polskiego samorządu i organy polskiego rządu konstytucyjnego muszą wzajemnie współdziałać, a nie wzajemnie się zwalczać, jak było w czasie niewoli, bo to są organy rządzące jednego i tego samego społeczeństwa. Dlatego też dla lepszego zespolenia usiłowań rządu polskiego i miejscowego samorządu, na czele sejmików powiatowych, organów wybranych przez miejscowe społeczeństwo, postawieni są z urzędu, z nominacji rządu, komisarze rządowi, czyli urzędnicy państwowi.

Dlatego też do sejmików powiatowych przydzieleni są dla współdziałania z nimi w gospodarce drogowej inżynierowie drogowi — również urzędnicy państwowi.

Rola tych inżynierów jest nadzwyczaj doniosła;

muszą to być nie tylko urzędnicy państwowi, ale i działacze społeczni.

Od działalności społecznej, może chwilami bardzo niewdzięcznej, w czasach obecnych budowy Państwa Polskiego, nikomu uchylać się nie wolno, a tembardziej fachowcom inżynierom, najwięcej nadającym się do organizacyjnej roboty społecznej. Stanowisko inżyniera drogowego powiatowego jest tu tem trudniejsze, że musi mieć zawsze rację i musi umieć ludzi o niej przekonać i że ma przeważnie do czynienia z ludźmi mało wyrobionymi społecznie!

Wracając do zagadnienia, jakiego rodzaju gospodarka drogowa jest korzystniejsza dla samej sprawy, pomijając przykłady wielkich państw, które przełożyły środek ciężkości gospodarki drogowej wyłącznie na samorząd, niech przykład Galicji najlepiej to wyjaśni: wszak działalność Wydziału krajowego w ostatnich czasach dla kraju wielokrotnie większe przyniosła korzyści, niż państwowa gospodarka Namiestnictwa, które może pewne gościńce państwowe utrzymywało bez zarzutu, ale nie miało żadnej inicjatywy w rozbudowaniu sieci dróg państwowych. To samo działo się w b. warszawskim okręgu komunikacji na Kongresówkę.

Tak tedy obecny stan rzeczy w sprawach drogowych w Kongresówce i w Poznańskim będzie podlegał stopniowej ewolucji, w zależności od kształtowania się ustroju administracyjnego Państwa. Czy Sejm uchwali przekazanie wszystkich dróg miejscowym samorządom niższego lub wyższego stopnia, czy też podzieli gospodarkę drogową i uchwali upaństwowienie części dróg, jak to było za czasów rosyjskich lub austriackich — przyszłość niedaleka pokaże. Zdaje się jednak, że się nie omylimy, jeżeli będziemy twierdzić, że większość opinii fachowców i ekonomistów zupełnie wyraźnie przychyliła się do przekazania dróg wszystkim odpowiednim organom samorządowym.

Jednym z następnych etapów ewolucji „zautonomizowania“ dróg bitych byłoby zróżniczkowanie dróg w zależności od ich znaczenia pod względem państwowym i ekonomicznym; oczywiście zapomogi od rządu na utrzymanie pewnych gościńców mających większe znaczenie dla całego państwa musiałyby być większe, na inne mniejsze. Również pod względem wymagań technicznych drogi będą musiały być podzielone na kategorie.

Wyżej omówiliśmy poruszaną przez inż. Bratro zasadniczą sprawę — celowości czy szkodliwości przekazywania dróg bitych miejscowym organom samorządowym. (Dok. nast.).

Samoistne władze techniczne.

Napisał Władysław Skwarczyński, em. starszy radca budownictwa.

W byłej monarchii austriackiej urzędnicy techniczni państwowi pracowali pod zwierzchnictwem administracyjnych władz politycznych jako personal pomocniczy, zgrupowany w osobnych departamentach pod kierownictwem własnych szefów. Do dzisiejszego dnia nie została wyjaśniona należycie kwestya, dlaczego ci urzędnicy, mający równoważne uniwersyteckim wyższe studia techniczne, zostali postawieni zasadniczo pod zwierzchnictwo grupy urzędników państwowych, posiadających studia prawni-

cze uniwersyteckie. Faktem jednak jest, iż tytułem tego zwierzchnictwa starosta na powiecie, prawnik z zawodu kwalifikował z urzędu przydzielonych sobie urzędników technicznych co do ich zawodowego uzdolnienia. We władzach drugiej i trzeciej instancji zwierzchnicy żądali wprawdzie od szefa wszystkich departamentów technicznych, by kwalifikował swój personal osobiście i przedkładał wynik kwalifikacji; kwalifikacja atoli co do uzdolnienia zawodowego samego szefa, jako technika, pozostała