

nia spadku ciśnienia i ta, zdaniem autora, trudność najprawdopodobniej polegała właśnie na braku tej wielkości, do której można byłoby ustosunkować spadek ciśnienia, a za jaką obrał autor chyżość dopływu powietrza pod ruszta. I tak znajdujemy np. u M. Genscha²³⁾ wzmianki o spadku ciśnienia w warstwie 200 mm węgla przy obciążeniu rusztu 140 i 210 kg/m²/godz. dla węgla w kawałkach oraz dla suchego i mokrego miału przy nadmiarze powietrza 1,2.

Oparcie spadku ciśnienia o nadmiar powietrza nie pozwala na wyzyskanie cyfr Genscha dla węgla o różnym składzie chemicznym, ponieważ tak teoretyczne zapotrzebowanie powietrza węgla przy spalaniu, jak też

zależny od tego zapotrzebowania nadmiar powietrza ulega znacznym wahaniom, w zależności od jakości węgla.

Cyfrы Genscha, przeliczone przez autora zapomocą wzoru 11 na prędkość dopływu powietrza dla węgla o przeciętnym składzie chemicznym, wykazują dobrą zgodność z wynikami opisanych w dalszym ciągu doświadczeń autora. Doświadczenia te przeprowadził autor przy współudziale asystenta Akademii p. M. Czyżewskiego, celem praktycznego zbadania wzoru 11 oraz celem oznaczenia spólczynników, a w szczególności *R* we wzorze 11, dla różnych gatunków węgla.

(d. c. n.).

Projekt reorganizacji administracji „Komisji Trzech” w stosunku do administracji drogowej.)

Napisał inż. M. Nestorowicz.

III. Organy Wykonawcze Rad Wojewódzkich.

Projekt „Komisji Trzech” stanowi, że Rady Wojewódzkie dla wykonania uchwał będą korzystały z aparatu administracyjnego państwowego — Urzędu Wojewódzkiego.

W dziedzinie gospodarki drogowej samorządowej funkcje te przypadną organowi fachowemu Urzędów Wojewódzkich. — oddziałom drogowym Okręgowych Dyrekcji Robót Publicznych; Dyrekcje te, jak wiadomo, stanowią część składową Urzędów Wojewódzkich i podlegają wojewodzie.

Oddziały drogowe Okr. Dyr. Rob. Publ. obecnie mają następujący zakres działania: prowadzą jako II instancja gospodarkę na drogach państwowych, o ile gospodarka na tych drogach znajduje się w administracji organów rządowych, oraz na zasadzie art. 9 ustawy drogowej z 10.XII.1920 r. sprawują nadzór nad gospodarką drogową samorządów; o ile drogi państwowe są przekazane samorządom, czuwają nad wykonywaniem przez samorządy gospodarki drogowej podług ściśle określonych przez Dyr. Okr. R. P. programów na drogach państwowych i, jak w pierwszym wypadku, rozciągają ogólny nadzór nad gospodarką samorządów na drogach samorządowych.

W razie wprowadzenia w życie projektu „Komisji trzech”, charakter działalności oddziałów drogowych Dyrekcji Okręgowych R. P. — w stosunku do gospodarki na drogach państwowych pozostanie taki sam, zmieni się tylko zasadniczo w stosunku do gospodarki na drogach samorządowych: Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych staną się organem wykonawczym Rad Wojewódzkich.

Rady Wojewódzkie, wobec poważnego rozwoju samorządu powiatowego w ostatnich latach, wobec wszelkiego prawdopodobieństwa czynności swe w dziedzinie gospodarki na drogach samorządowych

ujmą w ramy, zgrubsza naszkicowane wyżej (patrz str. 535 i 536) t. j. pozostawią w swojej kompetencji ogólną politykę drogową na terenie województwa, układanie programu robót na podstawie wniosków poszczególnych powiatów, finansowanie gospodarki drogowej, natomiast pozostawią samorządom powiatowym wykonanie uchwał Rad Wojewódzkich — wykonanie przewidzianych w programie robót, z wyjątkiem może budowy większych mostów.

Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych w zakresie drogowym będą więc z jednej strony organem II instancji M. R. P., z drugiej strony — organem wykonawczym Rad Wojewódzkich.

Zmiana charakteru działalności nie wywoła potrzeby powiększenia składu oddziałów drogowych Dyr. Okr. R. P., jedynie może zajdzie potrzeba pewnego przegrupowania i odświeżenia personelu.

Co się tyczy województw małopolskich, jak już wspominaliśmy wyżej, zajdzie potrzeba utworzenia nowych Dyrekcji Robót Publicznych w Tarnopolu i Stanisławowie, gdzie ich dotychczas niema, wzmian za to uszczuplony zostanie skład Dyr. Okr. R. P. we Lwowie, działającej dotychczas aż na trzy województwa, a przede wszystkim zwinięte zostanie biuro drogowe T. W. S. we Lwowie, składające się z kilkunastu inżynierów, nie licząc personelu pomocniczego.

W obliczeniach składu personelu administracji drogowej przyjmować pod uwagę będziemy jedynie personel techniczno-administracyjny (inżynierów i techników) potrzebnych dla normalnego funkcjonowania administracji drogowej; nie będziemy więc tu obliczać personelu pomocniczego (urz. rachunkowych, rysowników i t. p.) zwykle przy racjonalnej organizacji będącego w pewnym stałym stosunku do sił technicznych, oraz personelu o charakterze czasowym, powołanym na czas trwania pewnych robót (np. kierowników budowy większych mostów lub budowy dróg).

²³⁾ G. De Grahl. Wirtschaftliche Verwertung des Brennstoffe. Wydawca R. Oldenbourg 1921, Str. 374.

^{*)} Dokończenie do str. 537 w Nr. 40—41 P. T. z r. b.

Przypuszczalnie skład administr. drog. w II instancji, po wprowadzeniu w życie projektu „Komisji trzech”, przedstawiać się będzie jak niżej na tabl. I; da to nawet pewną oszczędność (15 inż. i techników), nie mówiąc o wielkiej oszczędności i racjonalnej organizacji z powodu skoncentrowania administracji drogowej w II instancji w jednym ręku.

TABELA I.

Personel drogowy w urzędach II-iej instancji.

WOJEWÓDZTWO	Skład oddziałów drogowych Okr. Dyr. Rob. Publ. (Wydz. Rob. Publ.) oraz Biura drogowego T.W.S. i Starostw Krajowych w Poznaniu i Toruniu.				UWAGI
	obecny		przypuszczalny po wprowadzeniu w życie projektu „kom. trzech”		
	inżynierów	techników	inżynierów	techników	
Warszawskie	5	6	5	3	
Łódzkie	3	3	4	2	
Kieleckie	4	6	4	5	
Lubelskie	2	5	4	3	
Białostockie	4	2	4	2	
Wileńskie	4	3	4	3	
Nowogrodzkie	2	4	3	3	
Poleckie	4	2	4	2	
Wołyńskie	4	1	4	1	
Krakowskie	7	—	6	1	
Lwowskie	14	3	7	1	
Stanisławowskie	—	—	4	1	
Tarnopolskie	—	—	4	1	
Tymczasowy Wydział Samorządowy	11	—	—	—	
Poznań- Urząd Wojewódzki	2	1	3	1	
Starostwo Krajowe	2	—	—	—	
Pomor- Urząd Wojewódzki	1	1	3	1	
Starostwo Krajowe	2	—	—	—	
RAZEM	71	37	63	30	
OGÓŁEM	108		93		

Doktrynerzy samorządu oczywiście będą zasadniczo przeciwni założeniu, aby urzędnicy techniczni państwowi z Okr. D. R. P. byli wykonawcami uchwał Rad Wojewódzkich, a inżynierowie państwowi przy starostwach — wykonawcami zamierzeń drogowych samorządów powiatowych, gdyż grozić to będzie rzekomo zbiurokratyzowaniem gospodarki drogowej, pozbawi czynnik społeczny wpływu na dobór personelu administracji drogowej i t. d. Argumenty te dość często powtarzane były w artykułach samorządowców, występujących przeciw pomysłowi „Komisji trzech”, aby organem wykonawczym Rad wojewódzkich oraz związków samorządowych powiatowych były organy państwowe, t. j. urzędy wojewódzkie i powiatowe.

Przeciwnicy pomysłu tego zapominają jednak, że przewodniczący Rady Wojewódzkiej — wojewoda i przewodniczący Wydziału powiatowego — starosta jest jednocześnie bezpośrednim przełożonym pierwszy urzędu wojewódzkiego, drugi — urzędu starościńskiego. Zarówno wojewoda, jak starosta, mają zagwarantowany należyty wpływ na dobór, jego urzędników, gdyż w obrębie województwa żaden urzędnik państwowy nie może być mianowany bez zgody wojewody.

Wątpić należy, żeby wojewoda lub starosta był zmuszony do tolerowania w swoim urzędzie urzędnika państwowego, którego nominacja lub odwołanie zależy właściwie od niego nawet w tym wypadku, gdy są to fachowcy, wyznaczani przez odpowiednie fachowe Ministerstwa, a któryby nie był odpowiedni pod względem swych kwalifikacji fachowych lub moralnych. Daleko trudniej pozbyć się nieodpowiedniego urzędnika samorządowego, powołanego przez ciało samorządowe, zwłaszcza, gdy urzędnik ten należy do partii politycznej, panującej w danym samorządzie. Urzędnik taki — nawet niedołężny i szkodliwy dla sprawy, łatwiej znajdzie obrońców wśród członków wydziału powiatowego czy wojewódzkiego, niż urzędnik państwowy.

Poza tem dobór urzędników fachowych (w danym wypadku inżynierów drogowych i techników) przez fachowe organy państwowe da większą rękojmię, że wśród powołanych specjalistów rzeczywiście znajdą się specjaliści, a nie dyletanci, protegowani przez miejscowe czynniki wpływowe, które rzadko są w możności wydać sąd miarodajny, czy dany kandydat jest odpowiedni.

Obserwacje, jakie poczynił piszący te słowa, będący bezwzględny zwolennikiem samorządu w gospodarce drogowej, niezbyt optymistycznie wyglądają. Wybór kierowników zarządów drogowych i sił technicznych pomocniczych albo jest zupełnie przypadkowy, albo odbywa się pod wpływem protekcji miejscowych działaczy; częste są niestety fakty, że przynależność partyjna a nie kwalifikacje fachowe i moralne decydują o powołaniu personelu drogowego.

Należy tu zwrócić uwagę na fakty charakterystyczne, dość często się spotykające: wśród działaczy samorządowych jest bardzo wielu „znawców gospodarki drogowej”, którzy będąc z zawodu prawnikami, lekarzami i t. p., uważają jednak siebie za znawców techniki i gospodarki drogowej; będąc bardzo pewni siebie, nie znoszą, gdy fachowiec nie podziela ich dyletanckich poglądów na gospodarkę i technikę drogową i starają się dobrać ludzi „posłusznych”, bez swego zdania.

Na porządku dziennym są fakty, że w tych razach pierwszeństwo przy wyborze kandydatów osiąga ludźle z niższymi kwalifikacjami, a nawet bez żadnych kwalifikacji, gdyż łatwiej się podporządkowują żądaniom i wymaganiom wpływowych działaczy samorządowych.

Znane są liczne fakty, że z tych właśnie powodów kierownicy zarządów drogowych — ludźle będący na miejscu, dobrzy gospodarze i technicy, musieli ustępować, gdyż nie mogli się pogodzić z dyletanckimi a bezwzględными zarządzeniami miejsco-

wych działaczy samorządowych w dziedzinie gospodarki drogowej.

Technika drogowa na Zachodzie już dawno przestała być czymś, na czym znają się wszyscy ludzie dobrej woli; w Polsce poziom techniki drogowej dużo pozostawia, niestety, do życzenia, jednak musimy dążyć do tego, aby poziom ten, chociaż powoli, ale stale podnosił się; aby to miało miejsce, trzeba odpowiednio dobierać personel fachowy bez żadnych wpływów partyj politycznych. W obecnych warunkach w Polsce, przyzna to każdy bezstronny działacz samorządowy po głębszej rozprawie, obecny poziom i wyrobienie samorządu powiatowego, nie daje gwarancji, aby umiał dobrać odpowiedni personel techniczny, któryby stał na wysokości zadania.

Pozatem dobrze dobrany personel drogowy ma niemałe znaczenie dla obrony państwa; z chwilą mobilizacji zostaje zmobilizowany i przeznaczony do robot dla potrzeb armji; musi się więc składać z osób wykwalifikowanych pod względem fachowym i pewnych pod względem politycznym.

Konstytucja i projekty zasadniczych ustaw samorządowych przewidują zespolenie czynników rządowych i samorządowych w osobach wojewodów i starostów; to zespolenie będzie jeszcze ściślejsze, jeżeli organ wykonawczy samorządów będzie się składać z urzędników państwowych. Mówi się, że to „godzi w istotę samorządu i jest niekonstytucyjne” i t. p.; jednak oprócz ogólników dość utartych nie przytacza się argumentów rzeczowych; urzędnicy państwowi — podlegli wojewodom i starostom — będą obowiązani do wykonywania ich poleceń, opartych na uchwałach Rad Wojewódzkich lub sejmików wydziałowych i należy się spodziewać, że wykonywać będą te polecenia nie gorzej niż urzędnicy samorządowi.

Oczywiście, że potrzebne są rozumne, starannie i życiowo opracowane instrukcje, któreby normowały stosunek urzędników państwowych, pracujących dla samorządu.

Aby umożliwić wpływ czynników miejscowych na obsadzenie posad drogowych, możnaby wprowadzić obowiązkowe ogłaszanie konkursów na obsadzenie posad przez urzędy wojewódzkie lub urzędy powiatowe; wojewodowie i starostowie swoje wnioski motywowane przedstawialiby wraz z całym materiałem konkursowym do zatwierdzenia instancjom wyższym; oczywiście, te byłyby obowiązane do rozpatrywania wniosków pod względem merytorycznym, t. j. uzdolnienia kandydatów do pełnienia ich funkcji.

Mówi się, że „urzędowanie” samorządowe jest sprawniejsze i prostsze niż „urzędowanie” organów państwowych, obowiązanych do wykonywania tego „urzędowania” w ramach narzuconych zgóry przepisów, często niezyciowych i skomplikowanych. Znowu operuje się ogólnikiem: na podstawie własnych spostrzeżeń twierdzą, że bardzo wiele samorządów wprowadziło „urzędowanie” stokroć cięższe i biurokratyczniejsze, niż w instytucjach państwowych; nasza biurokracja, zarówno państwowa jak samorządowa, jest zbyt skomplikowana i wymaga uproszczenia rozumnego, jaknajdalej idącego; jest to bolączka ogólna; ogólnej bolączki tej nie zmniejszy na razie fakt, że w kilku lub kilkunastu samorządach powiatowych, dzięki energii i zdolnościom miejscowych działaczy, uproszczono „urzędowanie”.

Trzeba na sprawę patrzeć szerzej i dążyć do organizacji życiowej i żywej pracy we wszystkich urzędach, zarówno państwowych, jak i samorządowych.

IV. Zmiany w organizacji władz samorządu powiatowego projektowane przez „Komisję trzech” i stosunek ich do administracji drogowej.

Urzeczywistnienie projektowanych zmian, które re wymieniliśmy pod punktem 5-tym też „Komisji trzech”, dałoby uproszczenie organizacji administracji drogowej w pierwszej instancji, zredukowanie znacznej liczby personelu technicznego, przejście wszędzie do jednotorowej administracji drogowej, co ma pierwszorzędne znaczenie ze względów gospodarczych.

Projekt ustawy „zmieniającej niektóre postanowienia w organizacji władz samorządu powiatowego” według propozycji „Komisji trzech” miałby być wprowadzony we wszystkich trzech zaborach, z wyjątkiem województwa Śląskiego.

Konsekwencje wprowadzenia w życie tego projektu w poszczególnych dzielnicach byłyby następujące:

a. W województwach poznańskim i pomorskim.

Administracja wszystkich dróg: państwowych, wojewódzkich i powiatowych znajduje się w rękach samorządu powiatowego (z małymi wyjątkami, które wkrótce znikną, ponieważ administracja dróg, dotychczas wykonywana przez Starostwa Krajowe, bezpośrednio przekazana zostanie samorządom powiatowym); personel w samorządach powiatowych (t. zw. „budowniczy” przy wydziałach powiatowych wraz z nielicznym personelem pomocniczym w niektórych powiatach) jest obecnie na etacie samorządu; wprowadzenie w życie też „Komisji trzech” wywołałoby przeniesienie tego personelu na etat państwowy; ilość personelu nie zmieniłaby się; jedynie wpływ rządu na wybór kandydatów na budowniczych powiatowych znacznie powiększyłby się. Dotąd ingerencja rządu była tu dość problematyczna, dzięki czemu w pierwszych latach po wskrzeszeniu Polski, budowniczymi powiatowymi, po wyemigrowaniu Niemców, byli często ludzie zupełnie nieodpowiedni; obecnie sytuacja znacznie się poprawiła, aczkolwiek nie wszędzie. Pozatem personel techniczny mniej byłby uzależniony od wpływów różnych partyj politycznych, czy wprost koteryj miejscowych, co ma zazwyczaj fatalne skutki w stosunkach prowincjonalnych.

Powiatowe zarządy drogowe zarządzałyby siecią dróg rozmaitej długości: w niektórych powiatach długość ta dochodziłaby do czterystu kilkudziesięciu kilometrów, w innych zaledwie dochodziłaby do kilkudziesięciu. W zależności przedewszystkiem od długości sieci dróg w powiecie, a następnie w zależności od intensywności ruchu na tych drogach, powiatowy zarząd składałby się:

1. Z kierownika zarządu drogowego, inżyniera lub technika ze specjalnym średnim wykształceniem technicznym w VI, VII lub VIII kat. płac.

2. W powiatach z większą ilością dróg do pomocy kierownikowi zarządu winien być dodany technik (VIII — X kat.) lub rysownik-kancelista

lub technik drogowy) i kancelista rysownik, w 33 po dwie osoby: inżynier i zastępca (technik drogowy) i w 32 powiatach po dwie osoby: inżynier i kancelista-rysownik, otrzymamy ogólną ilość osób potrzebnych w 74 powiatowych zarządkach drogowych w 4 województwach małopolskich równą $9 \times 3 + 33 \times 2 + 32 \times 2 = 147$.

W porównaniu z istniejącą obecnie ilością personelu przy trzytorowej administracji drogowej $= 80 + 40 + 105 = 225$, otrzymamy oszczędność na personelu drogowym administracyjnym I instancji $225 - 147 = 78$ osób. Oprócz tej oszczędności na personelu, okaże się możliwość przejścia od trzytorowej do jednotorowej administracji drogowej, co ma ogromne znaczenie pod względem gospodarczym i co niewątpliwie wpłynie na ogólne podniesienie się poziomu techniki drogowej na terenie Małopolski, który wogóle był znacznie niższy przed 1914 rokiem niż na terenie b. zaboru pruskiego i który w czasach ostatnich obniżył się nawet w stosunku do obecnego poziomu techniki drogowej w b. Kongresówce.

Nowo utworzone zarządy drogowe mogłyby objąć również i zarząd budynków państwowych; budowa i przebudowa budynków państwowych winna być wykonywana przez architektów, delegowanych z Dyrekcji Okr. P. P. W pewnych powiatach, gdzie jest więcej budynków państwowych, zasłaby potrzeba odpowiedniego powiększenia personelu pomocniczego, ze względu na czynności, związane z zarządkiem budynków państwowych.

c. Na terenie b. zaboru rosyjskiego.

W chwili obecnej administracja drogowa na tym terenie w I-ej instancji nie jest jednolita; w zależności od indywidualności samorządów powiatowych, ich rozmachu, rozwoju i przede wszystkim osobistych poglądów miejscowych działaczy samorządowych i w pierwszej linii starostów, administracja drogowa w I-ej instancji ukształtowała się w sposób następujący:

1. Na terenie pewnych powiatów administracja dróg państwowych i dróg samorządowych znajduje się w rękach państwowego personelu technicznego, przydzielonego bądź do Wydziałów powiatowych, (na terenie b. Kongresówki), bądź do Urzędów starościńskich (województwa wschodnie).

W wielu wypadkach, a w szczególności wtedy, gdy personel ten oprócz konserwacji dróg, prowadzi budowę nowych dróg lub większych mostów, lub gdy roboty są prowadzone sposobem gospodarczym, sejmiki powiatowe uchwalają dodatkowe wynagrodzenie dla personelu, przeważnie w normach do 50% ich poborów.

W takich powiatach widzimy administrację jednotorową.

2. Na terenie innych powiatów widzimy również administrację jednotorową, znajdującą się również w rękach personelu państwowego (inżyniera lub technika), który jednak nie jest wystarczający i do pomocy któremu został dodany personel techniczny pomocniczy (technicy, kanceliści, rysownicy) od samorządu powiatowego. Personel ten, znajdujący się na etacie samorządu powiatowego, jest jednak służbowo podporządkowany personelowi kierowniczemu państwowemu.

3. Wreszcie na terenie pewnej ilości powiatów administracja drogowa rozszczepiona jest na dwie odrębne i niezależne od siebie działające administracje: administrację dróg państwowych w postaci organów państwowych i administrację dróg samorządowych, w postaci odrębnych organów technicznych samorządowych, niezależnie działających od pierwszych.

Widzimy więc w takich powiatach na jednym i tym samym terenie administrację dwutorową. — Ilość personelu obecnie na terenie b. zaboru pracującego w zarządkach drogowych jest następująca:

TABELA II.

Województwa	Personel państwowy			Personel samorządowy			Razem ilość personelu		
	Inżynierowie.	Technicy	Kanceliści rys. i t.p.	Inżynierowie	Technicy	Kanceliści rysown. i t.p.	Inż. VI i VII kategorii	Tech. VII, VIII i IX kat.	Rys. kanc. IX, X, XI kat.
Warszawskie . .	20	14	4	5	12	24	25	26	25
Łódzkie	9	5	—	—	8	17	9	13	17
Kieleckie . . .	11	8	—	4	14	19	15	22	19
Lubelskie . . .	13	6	1	3	12	8	16	18	9
Białostockie . .	10	11	1	—	6	12	10	17	13
Poleskie	6	7	—	—	8	2	6	15	2
Wołyńskie . . .	8	7	—	5	6	4	13	13	4
Wileńskie . . .	7	6	8	3	5	5	10	11	5
Nowogródzkie .	6	9	—	3	6	6	9	15	6
	88	65	14	23	77	97	114	150	100
	167			197			364		

Na terenie 9 województw b. zaboru rosyjskiego mamy więc zajętych w zarządkach drogowych:

na służbie państwowej osób 167
na służbie samorządowej osób 197

Razem osób 364.

Należy zauważyć:

1^o: że w wielu powiatach personel państwowy otrzymuje dodatki od samorządu, wynoszące przeważnie 50% poborów.

2^o: że samorzady swemu personelowi dają bądź dodatki w postaci 20—25% poborów odpowiedniej kategorii płacy urzędników państwowych, bądź też dają płacę o jedną lub dwie kategorie wyższą, niż otrzymują tacy sami funkcjonariusze na służbie państwowej: np. technik otrzymuje VI lub VII kat. na służbie samorządowej, gdy na służbie państwowej otrzymuje VIII lub IX kategorię.

Stąd koszt owych 364 osób jest znacznie większy, gdyż do niego należy dodać wynagrodzenie dodatkowe dla personelu państwowego od samorządu, oraz dodatki samorządowe dla urzędników samorządowych, wynoszące przeciętnie około 25% ich poborów.

Gdyby na terenie b. zaboru rosyjskiego była wprowadzona w życie teza Komisji trzech, administracja drogowa w pierwszej instancji (zarządy drogowe) mogłaby być zorganizowana

znacznie oszczędniej. Wszędzie mogłaby być administracja jednotorowa i zarząd dróg państwowych i samorządowych znajdowałby się w ręku zarządu powiatowego przy starostwie.

Zarząd taki składałby się z personelu większego lub mniejszego, w zależności od miejscowych warunków: ilości i jakości dróg, ruchu na tych drogach.

Naturalnie mowa tu tylko o personelu niezbędnym dla administracji drogowej (dla utrzymania dróg i prowadzenia spraw związanych z utrzymaniem dróg), nie wlicza się tu personelu specjalnego do prowadzenia budowy większych mostów lub nowych dróg.

Bywają wypadki, że personel administracji drogowej bywa również używany do budowy większych mostów lub nowych dróg.

Personel państwowy przy Starostwie, prowadzący w myśl koncepcji „Komisji trzech” administrację dróg rządowych i samorządowych, nie otrzymałby dodatkowych wynagrodzeń od samorządu za te czynności, gdyż te czynności należałyby do jego obowiązków. Z drugiej strony, wynagrodzenie personelu technicznego drogowego, winno być większe odpowiednio, niż wynagrodzenie zwykłych urzędników administracyjnych: przedewszystkiem dlatego, że czynności urzędowe personelu nie ograniczają się do 6—7 godzin biurowych, a trwają w czasie wykonywania robót po 10—14 godz. dziennie; czynności urzędowe wymagają częstych wyjazdów bez względu na pogodę, podczas których personel narażony jest na zniszczenia odzieży i choroby.

Z tego względu konieczne jest przyznanie personelowi drogowemu podczas wykonywania robót, specjalnego dodatku budowlanego lub też funkcyjnego.

W zależności od warunków miejscowych, skład osobowy takich zarządów byłby w różnych powiatach różny.

W przybliżeniu możnaby obliczyć ogólną ilość potrzebnego personelu w sposób następujący:

1. W każdym powiecie konieczny jest kierownik zarządu — inżynier (z pewną praktyką) lub doświadczony technik ze średnim wykształceniem technicznym.

2. Do pomocy — najmniej jeden technik lub początkujący inżynier (praktykant), a w powiatach w których jest dużo dróg bitych (więcej np. niż 150 km) dwóch lub więcej, tembardziej że potrzebny jest nadzór również nad drogami gminnymi, dla których w szeregu powiatów może być konieczne zaangażowanie specjalnych techników.

3. Personel pomocniczy w zasadzie powinien być dodawany tylko wtedy, gdy większość robót wykonywana jest sposobem gospodarczym oraz wtedy, gdy personel administracyjno-drogowy prowadzi sam budowę mostów lub nowych dróg.

Wtedy również, w miarę potrzeby, powoływany jest na czas trwania robót — w zależności od tych robót — również dodatkowy personel techniczny, który stale pilnuje tych robót; personel ten w poniższym obliczeniu nie jest brany pod uwagę.

Przy powyższych założeniach, personel administracyjno-drogowy w przybliżeniu będzie następujący:

TABELA III.

WOJEWÓDZTWO	Ilość powiatów	Kierowników Zarz. dróg (inżynier lub technik)	Techników (lub początkujących inżynierów)	Kancel. rysowników
Warszawskie	23	23	23	6
Łódzkie	13	13	13	2
Kieleckie	16	16	20	4
Lubelskie	19	19	21	—
Białostockie	14	14	14	4
Poleskie	10	10	9	4
Wołyńskie	10	10	13	4
Wileńskie	7	7	11	4
Nowogródzkie	7	7	12	3
Razem	119	119	136	31
			286 osób	

W porównaniu z obecną ilością osób na tym terenie, zajętych w zarządach drogowych państwowych i samorządowych, ilość powyższa jest mniejsza o 364—286 = 78 osób.

Zarządy drogowe powiatowe mogłyby wykonywać zarząd budynków państwowych. Budowa i przebudowa budynków państwowych winna być wykonywana przez architektów, delegowanych z Dyr. Okr. R. P. W powiatach z większą ilością budynków państwowych, personel pomocniczy musiałby być nieco zwiększony, ze względu na czynności związane z zarządem budynków państwowych.

Po przeprowadzeniu reformy administracji w myśl też „Komisji trzech”, otrzymamy ogólne zmniejszenie personelu techniczno-administracyjnego w administracji drogowej:

W urzędach II instancji 15 osób

W urzędach I instancji:

a) w wojew. Poznańskim i Pomorskiem . 12 „

b) „ małopolskich 78 „

c) „ b. zaboru rosyjskiego 78 „

Razem 183 osób

Oprócz strony dodatniej pod względem oszczędnościowym, wprowadzenie w życie też „Komisji trzech”, miałoby strony dodatnie charakteru gospodarczego, jak ześrodkowanie wszystkich spraw drogowych w jednym ręku, a stąd koordynację zamierzeń, zarządzeń i robót na drogach wszystkich kategorii, oraz zabezpieczony należycie wpływ rządu na gospodarkę drogową.

Jeszcze raz powtarzam, że konieczna jest przy tym ustroju administracji prosta, jasna a szczegółowa instrukcja służbowa dla personelu państwowego, obsługującego również gospodarkę samorządową; instrukcja taka jest potrzebna, w celu uniknięcia tarć i nieporozumień lokalnych.