

Oprócz wymienionych organów zwierzchnich i kierowniczych, zarząd dróg żelaznych obejmuje *organy wykonawcze*. Są to pracownicy każdego rodzaju służby, rozmieszczeni na linii w miejscach lub okręgach zajęcia, jako to: służba drogowa, stacyjna, trakcyjna, warsztatowa i in.

Do należytego spełniania obowiązków przez personel kolejowy niezbędne jest zaopatrzenie wszystkich pracowników kolejowych w wyraźne *instrukcje*, oraz *nauczanie* (na kursach według specjalności, grupami miejscowymi i t. p.) i *egzaminowanie* personelu. Do osiągnięcia zaś możliwie największej wydajności pracy w poszczególnych działach specjalnych niezbędna jest dobra *organizacja pracy*, oparta na obserwacji i doświadczeniu.

2. Organizacja zarządu dróg żelaznych w Polsce. Ministerjum kolei żelaznych. Departamenty. Państwowa rada kolejowa. Dyrekcje kolejowe. Rady dyrekcyjne. Oddziały i podległe im organy wykonawcze. Zarządy budowy.

W Państwie Polskim utworzone było pierwotnie w r. 1919 ministerjum komunikacji, któremu podlegały drogi żelazne i drogi wodne, podczas gdy drogi zwyczajne podlegały ministerjum spraw wewnętrznych. W r. 1920 utworzone zostało osobne ministerjum kolei żelaznych, drogi zaś wodne i zwyczajne zostały przeniesione pod zarząd ministerjum robót publicznych.

Według statutu organizacyjnego z dnia 18 października 1923 r., *ministerjum kolei żelaznych* dzieli się na 6 departamentów: administracyjny, finansowy, handlowo-taryfowy, eksploatacyjny, utrzymania i budowy, mechaniczny i zasobów.

Departamenty załatwiają następujące sprawy:

*Departament administracyjny*: sprawy rejestracji, wynagrodzenia i nauczania personelu oraz dyscyplinarne, emerytalne, sanitarne i prawne;

*Departament finansowy*: sprawy budżetu i sprawozdań rocznych, kontroli dochodów i rozchodów, reklamacyj oraz buchalteryjne i kasowe;

*Departament handlowo-taryfowy*: sprawy taryf i przepisów dotyczących przewozu osób, bagaży i towarów, sprawy umów handlowych i konwencji międzypaństwowych o komunikacji bezpośredniej;

*Departament eksploatacyjny*: sprawy ruchu, rozkładów jazdy i planów przewozów, dyspozycji taborem, wypadków;

*Departament budowy i utrzymania kolei*: sprawy budowy nowych linii i utrzymania istniejących w zakresie budowy spodniej i wierzchniej, mostów, architektury, telegrafu i telefonów oraz urządzeń zabezpieczających ruch pociągów;

*Departament mechaniczny i zasobów*: sprawy trakcji, nabycia i utrzymania taboru i urządzeń trakcyjnych, warsztatów, oraz sprawy normalizacji, zakupu i użytkowania inwentarza i materiałów.

Departamenty ministerjum mają kierownictwo budowy i eksploatacji dróg żelaznych państwowych i nadzór nad nimi oraz nadzór nad budową i eksploatacją dróg żelaznych prywatnych.

Departamenty dzielą się na wydziały. Prócz tego istnieje wydział prezydjalny, nie włączony do departamentów, który załatwia sprawy wynikające ze stosunków ministerjum do sejmu, senatu, rady ministrów i państwowej rady kolejowej, sprawy związków zawodowych i in.

Przy ministrze kolei żelaznych utworzona jest w charakterze organu doradczego i opiniodawczego *Państwowa Rada Kolejowa* z przedstawicieli ministrów, wybitnych fachowców, oraz wybieralnych przedstawicieli większych miast

i ciał samorządowych, organizacji gospodarczo-społecznych i dyrekcyjnych rad kolejowych, mająca za zadanie rozważanie i opinjowanie w sprawach: rocznych sprawozdań i planów gospodarki kolejowej, głównych zasad eksploatacji, ogólnych planów budowy nowych dróg żelaznych i rozwoju istniejących pod względem gospodarczo-państwowym, zasad koncesjonowania dróg żelaznych, taryf, planu przewozów, wyzyskania taboru i in. W tymże charakterze doradczym i opiniodawczym utworzona jest przy ministrze na czas przebudowy węzła kolejowego warszawskiego komisja do spraw tegoż węzła.

*Dyrekcje kolejowe* w liczbie 9 (warszawska, radomska, wileńska, krakowska, lwowska, stanisławowska, poznańska, gdańska i katowicka) zarządzają eksploatacją dróg żelaznych państwowych i mają nadzór nad eksploatacją dróg żelaznych użytku prywatnego. Dyrekcje posiadają wydziały techniczne: utrzymania i budowy, eksploatacyjny oraz mechaniczny i zasobów, nadto zaś wydziały: administracyjno-prawny, rachunkowy i kontroli zasobów, handlowo-taryfowy oraz wydział kontroli dochodów.

Na czele dyrekcji kolejowej stoi *prezes dyrekcji*. Na czele wydziałów dyrekcji stoją *naczelnicy wydziałów*.

W charakterze organu doradczego i opiniodawczego utworzone są przy dyrekcjach *dyrekcyjne rady kolejowe*, których skład i zakres działania, ograniczony obrębem dyrekcji, jest podobny do składu i zakresu działania państwowej rady kolejowej.

Dyrekcja kolejowa i jej wydziały stanowią jednolity zarząd drogi żelaznej, któremu podlegają *oddziały kolejowe* na linii. Oddziały kolejowe są następujące: utrzymania i budowy, eksploatacyjne i mechaniczne. Oddziałom, na których czele stoją naczelnicy oddziałów, podlegają miejscowe *jednostki administracyjne wykonawcze*, jako to oddziałom utrzymania i budowy: *odstępy dozorców drogowych*, podzielone na *działki torowych*; oddziałom eksploatacji: *stacje, ekspedycje, służba pociągowa*; oddziałom mechanicznym: *parowozownie, drużyny parowozowe, obsługa maszyn stałych* i in.

Do prowadzenia budowy nowych dróg żelaznych mają być ustanawiane, w miarę potrzeby, *zarządy budowy kolei państwowych*, podległe bezpośrednio ministerjum lub dyrekcjom. Na czele zarządu budowy stoi *naczelnik budowy*. Jednostką administracyjną budującej się drogi żelaznej jest *oddział budowy*, podzielony zwykle na *sekcje*.

Jak widać z powyższego, w organizacji obecnej zarządu dróg żelaznych w Polsce przyjęto ustrój urzędów, zbliżony do pruskiego i austriackiego.

Bez względu na odmienną organizację zarządu dróg żelaznych w różnych krajach i przeobrażenia, jakim w wielu krajach organizacja ta ulega do ostatnich czasów, ogólnie stwierdzić się daje uznanie charakteru gospodarczego dróg żelaznych i dążenie do zapewnienia równowagi ich budżetu.

Wynika stąd potrzeba oparcia organizacji zarządu dróg żelaznych na zasadach handlowych. Konieczność przeprowadzenia tych zasad na drogach żelaznych została uznana również w zamierzeniach rządu Rzeczypospolitej w zakresie reform skarbowych. Przypuszczać więc można, że i u nas organizacja zarządu dróg żelaznych podlegać będzie dalszej ewolucji w tym kierunku.