

Inż. Władysław Tryliński.

Stanowisko techniki w Administracji państwowej.

W Polsce, zaniedbanej w rozwoju gospodarczym wskutek półtora-wiekowej niewoli i ostatnio zniszczonej przez wojnę światową, — technika nie ma szczęścia.

Ludność zamiast budować woli gnieździć się co raz to w gorszych warunkach, jeździ po zrujnowanych drogach, nie zauważa, że nasza sieć kolejowa jest kilkakrotnie rzadsza od sieci naszych sąsiadów zachodnich, znosi z rezygnacją bezrobocie, emigruje do Francji i za ocean. Wszyscy jak jeden mąż zdawałoby się powinni zabrać się do pracy i rozbudować odzyskaną Ojczyznę; niestety opinia społeczna, zajęta wyolbrzymionymi zagadnieniami polityki zagranicznej, organizacją wojskowości, skarbowością i t. d., na sprawy techniczne nie ma czasu i chęci.

Parlament, pogrążony w walce partyjnej, nie zauważa, że bez intensywnej pracy budowlanej nie osiągniemy ani sukcesów dyplomatycznych, ani należytego zaopatrzenia wojska, nie możemy posiadać zasobnego skarbu, jednym słowem zdobyć dla Polski mocarstwowego stanowiska.

Najgorzej jednak technika jest traktowana w administracji państwowej. Trzy ministerstwa techniczne, mianowicie Kolei, Robót Publicznych i Przemysłu i Handlu zajmują w rządzie ostatnie miejsca i ledwie są tolerowane. Szczególnie Ministerstwo Robót Publicznych od chwili swego powstania jest celem zakusów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, które stale planowo dąży do podporządkowania sobie całej administracji technicznej.

Nareszcie obecnie jesteśmy świadkami smutnego końca, że Ministerstwo Robót Publicznych samo zwątpiło o potrzebie swej egzystencji i nosi się z zamiarem nie tylko samobójstwa, lecz nawet samo projektuje rozbiór administracji technicznej przez trzy ministerstwa; mianowicie architektura ma być przekazana Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, drogi lądowe i wodne — Ministerstwu Komunikacji, administracja wodna — Ministerstwu Rolnictwa.¹⁾

Również źle dzieje się z administracją techniczną w II-ej instancji. Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych, które ustawowo są urzędami II-ej instancji Ministerstwa Robót Publicznych, zostały wcielone najpierw do Urzę-

¹⁾ Pisane jeszcze przed ustaleniem zasady utrzymania M. R. P.

dów Wojewódzkich, a zatem rozparcelowane stopniowo między Wydziały Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Obecnie w Urzędach Wojewódzkich sprawy techniczne są załatwiane aż w czterech wydziałach, nie rachując Dyrekcji Robót Publicznych; mianowicie sprawy personalu technicznego i kancelaryjnego Dyrekcji załatwia Wydział prezydjalny, sprawy rachunkowe — Wydział budżetowo-gospodarczy, sprawy administracji technicznej — Wydział administracyjny i nadzór nad techniczną działalnością samorządów sprawuje Wydział samorządowy. Dyrekcji Robót Publicznych pozostawiono kierownictwo robotami państwowymi i opinjowanie spraw technicznych.

Doświadczenie administracyjne uczy, że przydział sprawy dwom tylko wydziałom powoduje niepotrzebne tarcia wewnątrz urzędu i ewentualną zwłokę w załatwianiu; więc z jakim nakładem pracy i jak wolno muszą być załatwiane sprawy techniczne, aż w pięciu wydziałach urzędu wojewódzkiego — o tem wiedzą doskonale interesanci, którzy słusznie narzekają na biurokracyzm urzędów polskich.

Należy zaznaczyć jeszcze, że Ministerstwo Robót Publicznych od paru miesięcy ze wszystkimi sprawami, nawet wyłącznie natury technicznej, zwraca się nie do Dyrekcji Robót Publicznych, a do wojewodów; wojewodowie teoretycznie, a rozmaici urzędnicy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych faktycznie stanęli murem między Ministerstwem Robót Publicznych i podległymi mu Dyrekcjami; Ministerstwo nie może dawać bezpośrednich rozporządzeń Dyrekcjom, a te ostatnie nie mają prawa bezpośrednio zwracać się do Ministerstwa.

Konsekwentnie Dyrekcje Robót Publicznych nie mają prawa dawać żadnych rozporządzeń podległym architektom i inżynierom drogowym, a jeżeli dają, to w imieniu wojewody i bezwarunkowo z jego upoważnienia za pośrednictwem starostów lub wydziałów powiatowych.

Przedstawiona powyżej bez żadnej przesady organizacja ma chyba na celu zupełne rozproszkowanie administracji technicznej, by tem łatwiej podpadła ona pod decydujący wpływ biurokratycznej administracji politycznej. Można by przejść nad tym stanem do porządku dziennego i nie bronić stanowiska administracji technicznej, która sama jest winna, że nie potrafiła się obronić, lecz niestety za te eksperymenty grubo płaci i jeszcze zapłaci Polska.

Spychanie techniki na pomocnicze stanowisko powoduje brak równowagi w budżecie państwowym, groźne dla spokoju Państwa bezrobocie, produkowanie przez Politechniki nasze inżynierów na eksport zagraniczny, zaopatrywanie wojska przez przemysł obcy, wreszcie nawet niepowodzenia dyplomatyczne poniekąd są skutkiem złej gospodarki technicznej Państwa.

Naprawa administracji technicznej może być dokonana nie inaczej jak na tle całokształtu administracji państwowej; podaję więc poniżej schemat graficzny administracji państwowej, opracowany na zasadzie osobistego dwudziestodwuletniego doświadczenia służbowego.

Na schemacie tym widzimy zasadniczy podział administracji państwowej na dziewięć ministerstw, z których pierwsze sześć odpowiadają tradycyjnym funkcjom administracji państwowej, mianowicie są to Ministerstwa: Spraw Zagranicznych, Wojskowych, Wewnętrznych, Skarbu, Oświaty i Sprawiedliwości; pozostałe trzy należy nazwać ministerstwami gospodarczymi: Ministerstwo Higieny i Opieki Społecznej sprawuje opiekę nad życiem ludności, Ministerstwo Rolnictwa popiera produkcję zwierzęcą i roślinną, wreszcie Ministerstwo Komunikacji i Spraw Technicznych kieruje wykorzystaniem przyrody martwej.

Obecnie posiadamy dwanaście ministerstw; projektuje się dołączenie Ministerstwa Reform Rolnych do Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych, a trzy ministerstwa techniczne: Kolej, Robót Publicznych i Przemysłu i Handlu mają być połączone w jedno Ministerstwo Komunikacji i Spraw Technicznych.

Należy zaznaczyć, że pierwsze siedem z projektowanych ministerstw bezpośrednio nie produkują, lecz są zajęte regulowaniem stosunków wewnętrznych, względnie z innymi państwami; jedynie dwa ostatnie ministerstwa, mianowicie Ministerstwo Rolnictwa, Komunikacji i Spraw Technicznych kierują produkcją krajową; są w ten sposób główną podwaliną dobrobytu i bez nich w stosunkach obecnych jest nie do pomyślenia samo istnienie Państwa.

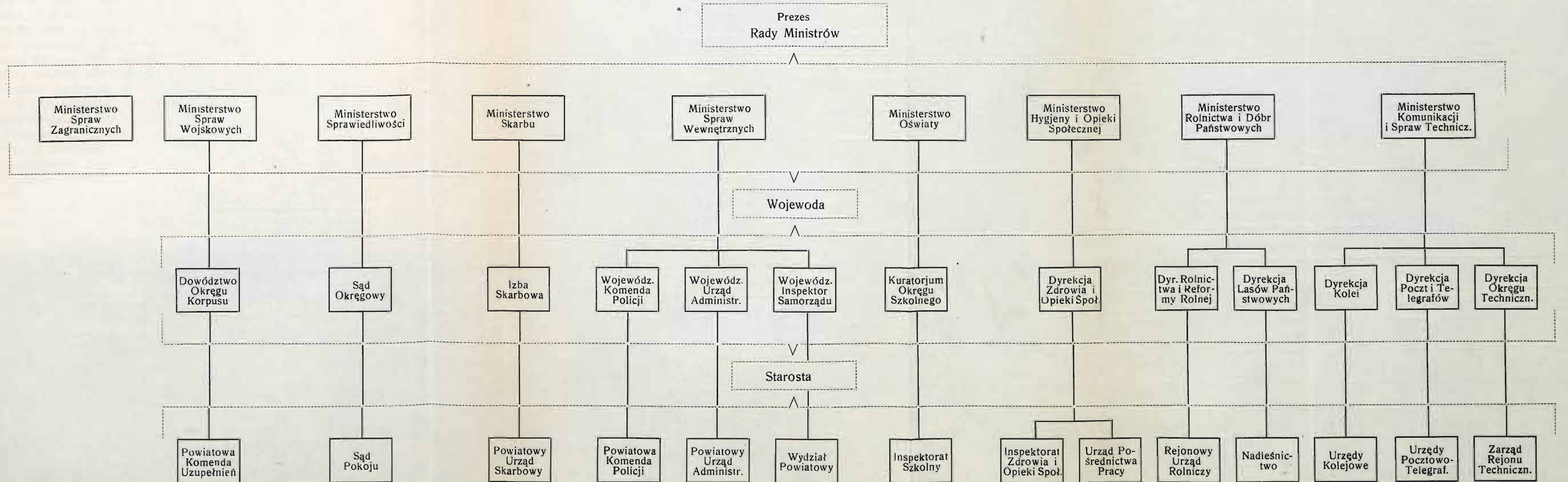
O znaczeniu Ministerstwa Komunikacji i Spraw Technicznych można sądzić chociażby z sum wydatków budżetowych, które dla obecnego Ministerstwa Kolej w roku 1926 wynoszą około 1.010,000.000 zł., dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu, włączając Generalną Dyрекcję Poczty i Telegrafów około 170,000.000 zł. i dla Ministerstwa Robót Publicznych około 70,000.000 zł., czyli razem okragło 1.250,000.000 zł.; o wielkości tej sumy można sądzić, gdy uprzytomnimy sobie, że ogólna suma budżetu państwowego wynosi około 1.600,00.000 zł. Zrozumiała jest przeto dążność innych ministerstw do podporządkowania tych dwu ministerstw, by przez to zwiększyć swoje wpływy.

Projektowany ustrój administracji przewiduje zupełną równorzędność wszystkich ministerstw; wszystkie mają równe prawa w zakresie swego działania; wspólne sprawy oczywiście powinny być uzgadniane na zasadzie równorzędności, a w razie rozbieżności zdań przysługuje ministrom prawo odwołania się do Rady Ministrów, lub do Prezesa Rady Ministrów.

Zasada równorzędności powinna być zastosowana również w organizacji urzędów II-ej i I-ej instancji; każde więc ministerstwo będzie posiadało własne organa administracji niższych instancji, bezpośrednio od niego zależne.

Wymagania artykułu 66-go Konstytucji o zespoleniu organów administracji w jednym urzędzie pod jednym zwierzchnikiem w schemacie zaznaczono w ten sposób, że Prezes Rady Ministrów, Wojewodowie i Staro-

Schemat Administracji Państwowej



nr. 247



nr. 247



nr. 247



nr. 247



nr. 247

stowie są w zasadzie urzędami jednoosobowymi; reprezentują oni rząd odpowiednio na terenie całego państwa, województwa i powiatu; zespala-
ją oni działalność ministrów, organów administracji wojewódzkiej, względ-
nie okręgowej, i powiatowej, względnie rejonowej. Powinni oni mieć
styczność z ludnością bezpośrednio, lub pośrednio przez Sejm, reprezen-
tacje wojewódzkie lub powiatowe, wysłuchują opinii i skarg na działalność
urzędów, wobec czego jest niedopuszczalne, by organa administracji pań-
stwowej wydawały swe orzeczenia i rozporządzenia w imieniu Prezesa
Rady Ministrów, Wojewody lub Starosty.

Oczywiście, przy tej organizacji Prezydium Rady Ministrów jako
osobny organ administracji będzie zbyt ciężkie i zastąpione przez Sekreta-
rjat przy osobie Prezesa Rady Ministrów.

Zasadniczy podział administracji na ministerstwa i podległe im or-
gana na schemacie oznaczony jest linjami pełnymi, a urzędnicy zespala-
jący działalność tych organów — linjami przerywanymi. Prezes Rady Mi-
nistrów zspala działalność wszystkich ministrów; wojewodowie podlegają
wszystkim Ministrom i zespalają wszystkie bez wyjątku organa admini-
stracji państwowej, działające na terenie województwa, wreszcie starosto-
wie podlegają wszystkim organom administracji II-ej instancji i zespalają
działalność organów powiatowej administracji.

Obrazowo powyższy schemat administracji państwowej możnaby po-
równać do tkaniny, w której ministerstwa z podległymi urzędami są osnową,
a Prezes Rady Ministrów, wojewodowie i starostowie — wątkiem, zespala-
jącym osnowę. Prezydium Rady Ministrów, obecne urzędy wojewódzkie
i starościńskie tworzą w tej tkaninie szkodliwe supły, a urzędy niezespo-
lone — wolne pasma nitek.

Organizacja najwięcej obchodzącego inżynierów Ministerstwa Komu-
nikacji i Spraw Technicznych uwidoczniła jest na drugim schemacie
graficznym; ministerstwo ma być podzielone na trzy dyrekcje naczelne:
kolei żelaznych, poczt i telegrafów i administracji technicznej. Wobec od-
rębnego zupełnie zakresu działania, każda dyrekcja naczelna powinna mieć
odrębne biura w centrali i urzędy II-ej i I-ej instancji.

Ze względów oszczędniowych byłoby wskazane narazie wszystkie
agendy techniczne połączyć w jedno ministerstwo; o ileby zakres działa-
nia Ministerstwa Komunikacji i Spraw Technicznych bardzo się wzmógł,
możnaby podzielić go na dwa ministerstwa: Ministerstwo Komunikacji
i Ministerstwo Spraw Technicznych, ewentualnie nawet na trzy minister-
stwa: Ministerstwo Kolei, Ministerstwo Poczt i Telegrafów i Ministerstwo
Spraw Technicznych.

Na zasadzie powyższych rozważań przychodzimy do wniosków:

1. Wszystkie działy administracji technicznej, mianowicie zarząd pań-
stwowych kolei, również poczt i telegrafów, administracja budowlana,
przemysłowa, drogowa i wodna, oraz pomiary kraju powinny być ze-
środkowane w jednym, lub w kilku ministerstwach wyłącznie fachowych.

2. Narazie ze względów oszczędnościowych można ograniczyć się

do jednego Ministerstwa Komunikacji i Spraw Technicznych, które objęłyby wszystkie wyszczególnione w pierwszym wniosku działy administracji technicznej.

3. Ministerstwo Techniczne powinno być zorganizowane na zasadzie równorzędności z pozostałymi ministerstwami; przysługuje mu więc prawo posiadania własnych organów administracji II-ej i I-ej instancji i bezpośredniego z nimi komunikowania się.

