

CZASOPISMO TECHNICZNE

ORGAN POLSKIEGO TOWARZYSTWA POLITECHNICZNEGO WE LWOWIE.

Rocznik XXXVI.

Lwów, dnia 25 maja 1918.

Nr. 10.

TREŚĆ: Zarys organizacji władz technicznych w Państwie Polskiem. A. Kühnel: Organizacja administracji technicznej miejskiej. — D. Krzyczkowski: Szkoły przemysłowe. — K. Gąsiorowski: Zarys organizacji władz przemysłowych. — St. Rybicki: Zarys organizacji ministerstwa komunikacji.

Zarys organizacji władz technicznych w Państwie Polskiem

opracowany przez Komisję administracyjną Polskiego Tow. Politechnicznego.

II.

Organizacja administracji technicznej miejskiej.

Ludność miejska tworzy blisko $\frac{1}{6}$ część ludności ziem polskich. Zagadnienia techniczne, które jej dotyczą, są liczne i doniosłego znaczenia. Ich dobre zorganizowanie administracyjne przeto ważne jest w każdym państwie, a w Polsce ważniejsze, niżli gdziekolwiek indziej, a to z kilku przyczyn.

Pierwsza przyczyna to zupełne zaniedbanie w dziedzinie technicznych urządzeń miejskich

Druga, która tym zadaniom nadaje specyficzny charakter, to okoliczność, że niepolaska większość ludności miast naszych odnosi się do dążeń polskich conajmniej obojętnie, może tu i tam wrogo.

Dalej zmusza do silnej organizacji powszechnej, staby stan kulturalny mieszkańców, nadzwyczaj niski poziom ich stopy życiowej.

Wreszcie brak wyszkolonych i doświadczonych techników miejskich skłania do pewnych odmiennych, niż u obcych, ustrojów.

Ale przede wszystkim jasno wypada sobie uprzytomnić, że polskiego mieszczaństwa prawie nie mamy. Członków warstwy narodowej najruchliwszej i najinteligentniejszej jest stosunkowo niewiele.

Z tych przyczyn administracji miejskiej wogóle, a więc i jej części, administracji technicznej, nie wolno, pod żadnym pozorem, zostawiać wyłącznie w rękę miast samych, w rękę autonomii miejskiej. Poucza o tem doświadczenie długoletnie w dziale autonomii miejskiej w Galicyi. Państwo polskie, jego centralny zarząd, musi, a słowo to należy podkreślić, ująć w swe ręce, a następnie prowadzić, w dosłownem tego wyrazu znaczeniu, całą administrację miejską. Przez to po latach pracy, po wzroście świadomości narodowej, podniesie się wysoko poziom mieszczaństwa w każdym kierunku.

Techniczne działy gospodarki miejskiej podlegać powinny ministerstwu robót publicznych, gdzie ma powstać osobny departament dla spraw technicznych miejskich.

Jako wytyczne przy organizacyjnych pomysłach niechaj służą znane ogólniki:

1. Każde miasto, nawet najmniejsze, nie może być pozbawione dobrej, w każdym kierunku, opieki technicznej;

2. posady techników miejskich powierza się odpowiednio wykształconym inżynierom, zapewniając im i ich rodzinom niezależny byt materyalny;

3. gospodarką techniczną miejską, jako częścią spraw miejskich, kieruje bezpośrednio zarząd miasta, a nadzoruje państwo; nadzór państwowy rozumiemy nie papierowy, lecz osobisty, przez wyjazdy i istotne stykanie się z organami podwładnymi;

4. w Polsce przeważają miasta małe, niezamieszane.

Z każdej z powyższych wytycznych wynikają pewne sposoby zorganizowania służby technicznej.

Miasta nasze liczą od tysiąca mieszkańców w górę; w większości ich liczba ludności obraca się w granicach 2 do 5 tysięcy głów. Są te miasta przytem bardzo ubogie. Prawie żadne z nich nie ma środków na opłacenie własnego technika miejskiego. To też tylko połączenie kilku sąsiednich miasteczek w jeden okręg budowlany miejski, prowadzony przez inżyniera okręgowego miejskiego, rozwiązuje sprawę. Miasto średnie lub duże utworzy jedną, albo kilka posad, lub wreszcie urząd budowniczy. W wielkich miastach urzędy takie już istnieją.

To są nakazy wynikające z pierwszego postulatu.

Wszystkie posady techników miejskich obsadzone będą zawsze w drodze konkursów publicznych, na podstawie szczegółowych umów służbowych, przy zabezpieczeniu odpowiednich dochodów. Państwo zastrzeże sobie prawo zatwierdzania kandydatów na pewne posady. Lata służby liczyć się będą do emerytury i do zaopatrzenia rodziny bez względu na to, gdzie inżynier miejski pełnił służbę, i w tym celu stworzony zostanie wspólny fundusz emerytalny miast pod zarządem państwa. Samodzielność inżynierów w poruczonych pracach, ale też i osobista odpowiedzialność, mają być posunięte do najdalszych granic.

Postanowienia takie załatwiłyby drugą naczelną wytyczną.

Stopień pierwszy, najniższy w drabinie organizacyjnej, zajmą inżynierowie okręgowi miejscy, inżynierowie miejscy i urzędy budownicze. Wszyscy pod względem służbowym zależą bezpośrednio od za-

ządu miejskiego. Zarząd miejski lub związek miast — okręg — nadają posadę; zatwierdza jednakowoż wybór urząd techniczny stopnia trzeciego. Zakres ich działania to konsensy budowlane, inspekcya mieszkaniowa, plany przebudowy ulic, placów i dróg, małych parcelacyi, budynków miejskich, zarząd budowlany, drogowy, wodny, ogrodniczy, pożarniczy itp.

Inżynierowie są niezależni od urzędników innych kategorii; w miarę potrzeby dla niezwykłych lub większych robót, przydziela się im inżynierów lub pomocników technicznych z urzędów wyższych stopni, referentów prawnych i rachmistrzów, delegowanych na pewien czas.

Prawny, ustawowy przymus nakazuje wszystkim miastom utworzenie organów stopnia pierwszego, i poddanie ich pod kontrolę ustrojów wyższych.

Do prowadzenia agend tego stopnia dopuścić należy w szerokiej mierze inżynierów wolno praktykujących, zwanych w Galicji inżynierami cywilnymi, zawierając z nimi szczegółowe umowy służbowe. Również stałym urzędnikom należy zezwolić na praktykę prywatną w określonych wyraźnie granicach po pierwsze dlatego, aby im pomódz materialnie, a tem samem ulżyć funduszom publicznym, powtóre dlatego, że praktyka prywatna przy swej różnorodności wyrabia i kształci.

Stopień drugi tworzą okręgowe biura nadzoru technicznego miejskiego, obejmujące miasta o cyfrach głów niżej 50 000, terytoryalnie pobliskie, z sumą ogólną liczby ludności około 100 tysięcy mieszkańców. W urzędzie szefem będzie inżynier, względnie architekt, mechanik, prawnik i rachmistrz. Do zakresu działania tego urzędu należy nadzór nad czynnościami organów stopnia pierwszego, wypracowanie planów regulacyjnych miast, projektów kanalizacyi i wodociągów, większych lub trudniejszych budynków, itp. załatwianie ostateczne rekursów budowlanych itp.

Urzędy te nie są identyczne z powiatowymi urzędami budowlanymi dla spraw drogowych, wodnych itd.; mogą być jedynie z nimi poniekąd administracyjnie połączone. Agendy techniczne miejskie są daleko wszechstronniejsze i tak odmienne od czystych spraw inżynierskich lub budowlanych, że kierownikiem urzędu może być tylko inżynier lub architekt z dłuższą praktyką w służbie miejskiej. Poddanie spraw miejskich pod opiniowanie i decyzję inżynierów powiatowych, przeważnie drogowych, przyczyniło się w Galicji w wysokiej mierze do zachwaszczenia technicznej gospodarki miejskiej, przyczyniło się przede wszystkim do złego, wprost fatalnego zabudowania miast.

Jako stopień trzeci wyobrażamy sobie urzędy technicznego nadzoru miejskiego, obejmujące całą ziemię, czy dzielnice państwa, mniej więcej taką ilość miast, aby ich ludność w sumie liczyła około około pół miliona mieszkańców. Połączone mogłyby być z okręgowymi czy ziemskimi dyrekcjami budowy, lecz wyłącznie w niektórych sprawach administracyjnych (kasa, buchalterya). Urzędom tym podlegałyby bezpośrednio te miasta, które wykazują ponad 50, a poniżej 500 tysięcy mieszkańców. Skład personalny tworzą referenci fachowi, technicy, prawnicy, lekarze i rachmistrze z siłami pomocniczymi. W zakresie ich działania leżałyby sprawy nadzoru nad czynnościami organów stopnia pierwszego i drugiego, zatwierdzanie planów regulacyjnych, kanalizacyjnych, wodociągowych, większych projektów bu-

dowlanych, zakładów przemysłowych, kolei miejskich ochrona zabytków przyrody i budownictwa, nowele do ustaw budowlanych itp.

Urzędy stopnia drugiego i trzeciego są samodzielne. Szefowie ich niezależni nie podlegają innym równorzędnym władzom technicznym, nie mówiąc już o tem, że nie są podlegli naczelnikom urzędów politycznych, administracyjnych, z którymi bezwarunkowo nie ich organizacyjnie nie łączy.

Departament techniczny miejski w ministerstwie robót publicznych to nakoniec ostatni najwyższy stopień w technicznej administracyi miejskiej, któremu podlegają wszystkie niższe organy miejskie. Na czele departamentu musi stać technik, zależny bezpośrednio od wiceministra i ministra robót publicznych. Departament wykonuje nadzór nad całością technicznych spraw miejskich, czuwa nad personalnemi sprawami techników, wydając stosowne przepisy, regulaminy itd., zawiaduje wspólnym funduszem emerytalnym, zatwierdza i wypracowuje projekty ustaw, prowadzi statystykę technicznych spraw, ogłasza publikacye itp. Jemu podlegają wprost urzędy budowlane miast, liczących ponad pół miliona mieszkańców. I w tym urzędzie wszystkie posady obsadzone są w drodze konkursów publicznych.

Przy departamencie funkcjonuje rada przyboczna, złożona z techników, delegowanych przez inne urzędy techniczne, jak wodne, drogowy, kolejowy, budowlane itp., przez techniczne szkoły i zrzeszenia.

Dopuszczenie inżynierów cywilnych do sprawowania pewnych funkcji w urzędach trzech ostatnich stopni jest możliwe. Odnosi się to zwłaszcza do tych zadań, których rozwiązanie wymaga specjalistow-fachowców, większego nakładu czasu lub delegowania poza siedzibą urzędu.

Ustrój organizacyjny administracyi technicznej miejskiej, powyżej naszkicowany, zapewni przy wielkiej swobodzie działania władz miejscowych, przy decentralizacyi, kontrolę i wpływ państwu polskiemu. Czynniki obywatelskie powinny mieć wybitny wpływ w rozstrzyganiu i osądzeniu spraw; odnosi się to do wszystkich stopni, zwłaszcza do wszystkich pierwszych instancji.

Tok czynności należy tak urządzić, aby każda sprawa była definitywnie załatwiana w dwóch instancjach. Na wszystkie nakoniec stanowiska dobierać się będzie siły najtęższe, dając im możność wybicia się stosownie do uzdolnienia.

Wreszcie rozstrzygnąć należy pytanie, czy te urzędy mają zajmować się tylko sprawami technicznymi miejskimi, czy można im też poruczyć opiekę nad podobnymi sprawami na wsi. Żadne zasadnicze powody nie sprzeciwiają się takiemu połączeniu. Inżynier okręgowy miejski może z równą korzyścią dla rzeczy samej dla stron nadzorować zabudowanie wsi, stan studzien itd. Może to być nawet dla sprawności, szybkości i dobroci załatwiania agend bardzo pożądane. Atoli ze względu na różnice, tylko w urzędach stopnia pierwszego i drugiego złączenie w jednych osobach nadzoru miejskiego i wiejskiego może być korzystne.

W urzędach ziemskich i w ministerstwie należałoby utworzyć osobne oddziały dla spraw technicznych miejskich, a osobne dla spraw technicznych wiejskich.

Lwów, w styczniu 1918.

Inż. A. Kühnel.

St. radca budownictwa m. Lwowa.

Szkoły przemysłowe.

Szkic Organizacji Zarządu szkolnictwa przemysłowego w przyszłym państwie polskim.

Każde nowoczesne państwo musi otaczać szczególną opieką szkolnictwo zawodowe. Ogólna oświata ludu bowiem daje mu tylko środek przygotowawczy w walce o byt narodowy, dopiero należyte zorganizowanie, celowo do potrzeb społeczeństwa przystosowana, przez interesowane warstwy ludowe zrozumiana szkoła zawodowa może być skuteczną dźwignią rozwoju narodowego.

Przyszły rząd niezależnej Polski znajdzie się pod tym względem wobec zadań trudnych i poważnych. Jesteśmy narodem bardzo nierównomiernie rozwiniętym; posiadamy wiele potrzeb społeczeństw o wysokiej kulturze, mamy liczną stosunkowo inteligencję, bogatą literaturę, wysoko rozwiniętą sztukę, a nawet w nauce zajmujemy w rodzinie narodów niepoślednie miejsce. Jakżeż wobec tego smutnie przedstawiają się podwaliny naszej budowy społecznej t. j. kultura naszego ludu miejskiego! A wszakżeż pełny rozwój naszego społeczeństwa, jego siła i spójnia wewnętrzna zależą głównie od uświadomienia i od zdolności produktywnej tych podstawowych warstw naszego narodu.

W przyszłej samorządnej i demokratycznej Polsce udział tych warstw w rządzeniu państwem stanie się w miarę rozwoju stosunków społecznych koniecznym, troska więc o należyte ich wychowanie będzie pierwszym zadaniem rządu polskiego. Szkolnictwo przemysłowe zajmie w tym względzie niepoślednie miejsce.

Wierzmy, że wojna ta zadecyduje o losach naszej ojczyzny, wyznaczy jej granice, jej stosunek prawny do sąsiadów, być może nawet, że określone zostaną niektóre traktaty handlowe i cłowe, którym Polska będzie podlegać. Te ogólne ramy jednak naszego ustroju państwowego przyjdzie nam samym wypełnić treścią, jaką będzie praca molekularna naszego ludu. Aby praca ta była jaknajbardziej produktywną, przystosowaną do uzdolnień naturalnych tego ludu i do potrzeb kraju, niezbędne będzie poznanie materialnych środków kraju, właściwości ludu i całokształtu stosunków przemysłowo-handlowych w Polsce. Tylko doskonała znajomość tych danych umożliwi przyszłemu organizatorowi stworzenie jednolitego, celowego planu szkolnictwa przemysłowego.

Celem niniejszego szkicu jest przedstawienie pewnych wytycznych zasad, których należałoby się trzymać przy organizacji szkolnictwa przemysłowego w Polsce.

Jedną z największych trudności z jaką walczyć przyjdzie przyszłej szkole przemysłowej w Polsce, to ujawniający się jeszcze dziś brak zrozumienia jej zadania przez ogół społeczeństwa, i to zarówno przez warstwy inteligentne jak i przez bezpośrednio interesowane sfery przemysłowej ludności. Uprzedzenie do handlu i rzemiosła, brak szacunku dla praktycznych zawodów wogóle, sprowadziły na nasz naród klęskę w tej formie, że prawie nie posiadamy własnego stanu kupieckiego, a przemysł rękodzielniczy stoi nader nisko. Wszelkie usiłowania pchnięcia na wyższy stopień rozwoju tych dwóch ważnych czynników społecznych będą syzyfową pracą tak długo, dopóki całe społeczeństwo nie pojmie grozy poło-

żenia i nie zacznie współdziałać ze szkołą. Nie należy wprawdzie doświadczeń poczynionych w tym względzie w Galicyi, uogólniać do wszystkich dzielnic Polski, nie da się jednak zaprzeczyć, że i w Królestwie handel jest w przeważnej części w ręku żydowskim, a rzemiosło jest na bardzo niskim stopniu rozwoju; tam także te same stare dziedziczne wady polskie nie pozwalają na stworzenie zdrowego, silnego, inteligentnego mieszczaństwa, tego głównego motoru rozwoju nowoczesnego państwa.

Równoległe więc z organizacją szkolnictwa handlowego i przemysłowego należy w Polsce dążyć do stworzenia takich warunków, któreby dzisiejszy szkodliwy prąd garnięcia się ogromnej większości młodzieży do gimnazyów, skierowały do szkół zawodowych. Spodziewać się należy, że warunki życiowe powojenne same przez się będą w tym kierunku potężnym bodźcem; praca fizyczna dzisiaj już posiada cenę nieproporcjonalnie wyższą od pracy umysłowej. Objaw ten — być może przejściowy — należy użytkować, ażeby przekształcić zarówno szeroką opinię publiczną, jak i przekonać niższe sfery naszego społeczeństwa, że zbawienie ich synów nie leży w gimnazjum i w uniwersytecie, lecz w szkolnictwie rolniczym, handlowem i przemysłowym. Niebezpieczeństwem znacznym dla tego szkolnictwa może się stać okoliczność, że w Królestwie, które dotąd nie miało urzędów polskich, znaczna część młodzieży dążyć będzie do zawodów urzędniczych, potrzebnych zresztą dla tworzącego się państwa. Sądzimy jednak że zarówno w Królestwie, jak i w Galicyi jest obecnie dość znaczny nadmiar inteligencji, która te kadry urzędnicze w pierwszych już latach dostatecznie wypełni.

Dalszą przedmiotową już trudnością poważną w organizacji szkół przemysłowych będzie wielka różnorodność warunków przemysłowo-handlowych, w jakich się przyszłe państwo polskie znajdzie. Polska zjednoczona przedstawiać będzie terytorium, na którym się znajdują obok siebie bardzo gęsto zaludnione obszary fabryczne i górnicze, okolice bogate, miasta wielkie, wreszcie obszary o ludności przeważnie rolniczej. Tę wielką różnorodność struktury naturalnej społeczeństwa potrzeba będzie w przyszłym planie organizacyjnym szkół przemysłowych należyte uwzględnić. W każdym z trzech zaborów znajduje się już dzisiaj pewna ilość szkół przemysłowych; w Królestwie w znacznej części powstałe z inicjatywy obywatelskiej i utrzymywane z prywatnych funduszy; szkolnictwo przemysłowe w Galicyi, rozwijające się w ostatnich dziesiątkach lat dość silnie, podlega trzem rodzajom władz; szkoły państwowe są od roku 1908 pod kierownictwem Ministerstwa robót publicznych, dużo szkół i warsztatów utrzymuje Wydział krajowy; a jest też pewna nieznaczna ilość szkół, stworzonych i utrzymywanych przez gminy miejskie i przez instytucje prywatne. Podobnie ma się rzecz w Poznańskiem i na Śląsku.

Ująć te zakłady, które powstały wedle różnych zupełnie planów organizacyjnych i kierowane były z różnych centralnych władz, w jedną sieć organizacyjną, włączyć w nią jednolitą ideę przewodnią, uzupełnić tę organizację nowymi szkołami w miejscach,

gdzie się okaże konieczna potrzeba, zmienić i przystosować plany do własnych tradycji i własnych narodowych celów — wszystko to w miarę danych środków materialnych; oto najbliższe zadanie organu który powołany będzie do zarządu szkolnictwa przemysłowego w Polsce!

Nie mamy własnych wzorów ani tradycji szkół przemysłowych, z drugiej strony istnieją w państwach zachodnich wysoko rozwinięte zakłady naukowe, o ustalonej już sławie; potrzeba więc będzie wzorować się na tem, co nasi dalsi lub bliżsi sąsiedzi w tym kierunku zdziałali, korzystać z ich doświadczeń, przystosowywać do naszych potrzeb i do zdolności naszego ludu te wzory obce, które się odpowiednimi wydają. Nie można się ludzi, by organizacja zakładów naukowych raz wprowadzona w życie nie wymagała z biegiem czasu zmian, uzupełnień i poprawek; działo się tak w innych państwach, w których szkolnictwo przemysłowe stoi dziś na wysokim stopniu rozwoju i odpowiada nowoczesnym wymogom. Nie stworzymy od razu idealnego szkolnictwa; musimy być przygotowani na ciągłe próby i przekształcenia, które zależne będą od mnóstwa czynników zewnętrznych, jak rozwój przemysłu i handlu w różnych częściach kraju, rozwój miast, ich zasobność materialna, gęstość zaludnienia w różnych okolicach, wreszcie co najważniejsze, środki materialne na utrzymanie tych szkół.

Podział zasadniczy szkół przemysłowych.

Bez względu jednak na te warunki zewnętrzne musi szkoła przemysłowa w przyszłej Polsce odpowiedzieć następującym trzem kardynalnym wymogom:

I. Tym szerokim rzeszom młodzieży, która po ukończeniu elementarnej nauki w szkole ludowej, a więc w wieku od 12—14 lat, ma zamiar wstąpić do rzemiosła, ma szkoła dać niezbędną przygotowanie do nauki tego rzemiosła; przygotowanie to musi być takie, aby uczeń już w szkole zdobył pewien zasób wiadomości fachowych; niema tu jeszcze mowy o kompletnem wyuczeniu danego fachu.

II. Kompletnie wyuczenie danego zawodu przemysłowego ma miejsce w szkole i warsztacie szkolnym; w tym wypadku zależnie od stopnia nauki i od celu wymagany będzie ściśle określony wiek oraz potrzebne przygotowanie teoretyczne.

III. Tym najszerszym warstwom młodzieży, zajętej w przemyśle, która tam wstąpiła bez żadnego szkolnego przygotowania ma szkoła dać możliwość uzupełnienia wykształcenia zawodowego, bez przerywania jednak zarobkowania. Wszelkie typy szkół, jakie poniżej będziemy rozpatrywać, będą się mieścić w jednym z tych trzech głównych działów.

Do szkół pierwszej kategorii należałyby:

a) Powszechna szkoła rzemiosł (Allgemeine Handwerkerschule). Szkoła taka mogłaby być pomieszczona przy innej szkole zawodowej i miałaby zadanie, młodzież, obowiązującą do nauki w szkole ludowej, a więc w wieku 12 lat przygotowywać przez naukę rysunków i naukę w warsztatach do przyszłego zawodu rękodzielniczego. Nasza młodzież rzemieślnicza t. zw. terminatorzy wstępują zazwyczaj do terminu bez jakiegokolwiek poprzedniego przygotowania zawodowego; nasza dotychczasowa szkoła wydziałowa nie spełnia tego zadania, specjalna więc

szkoła dla terminatorów z jedno lub dwurocznym kursem uczyniłaby zadość wielkiej w tym kierunku potrzebie,

Do szkół II. kategorii należałaby ogromna większość istniejących już dzisiaj, jakoteż ewentualnie mających powstać nowych szkół zawodowych; wyliczymy tu najgłówniejsze typy:

a) Wyższa szkoła przemysłowa (Baufachschule, höhere Fachschule).

Zadaniem tych szkół byłoby przygotowywać uczniów, którzy mają być czynni jako samodzielni wykonawcy budowli, przedsiębiorcy budowlani, kierownicy lub przedsiębiorcy mniejszych zakładów przemysłowych, wreszcie jako techniczni urzędnicy w większych fabrykach lub w administracji szkolnej. Jest to stanowisko pośrednie między technikiem z akademickim wykształceniem a rzemieślnikiem, majstrem, lub podmajstrzym. Przygotowaniem do takiej szkoły byłaby niższa szkoła średnia lub odpowiedni egzamin wstępny. W społeczeństwie ubogim, jak nasze, tylko mała część młodzieży zamożniejszej będzie mogła korzystać ze studiów technicznych wyższych, drogie, długo trwających i nie dających korzyści materialnych już w stosunkowo wczesnym wieku; wyższa szkoła przemysłowa umożliwi ukończenie studiów fachowych w 18 lub 20 roku życia, a tem samem zarobkowanie, podczas, gdy uczeń Politechniki rzadko kiedy zdoła załatwić się ze swoimi egzaminami przed 25-tym rokiem życia. Ale i dla wykształcenia fachowego ma to wcześniejsze ukończenie studiów bardzo korzystne znaczenie; wiadomo bowiem, że zmysł spostrzegawczy w wieku młodszym jest bardziej rozbudzony, co dla technicznej praktyki ma ogromne znaczenie.

b) Właściwa szkoła zawodowa (Fachschule).

Celem tej szkoły jest wyczerzyć ucznia danego fachu w całej swej rozciągłości, udzielając mu nie tylko potrzebnej nauki praktycznej w warsztatach szkolnych, ale ponadto potrzebnych i niezbędnych wiadomości teoretycznych oraz w rysunkach i w modelowaniu.

c) Warsztat naukowy (Lehrwerkstätte). Różni się od poprzedniego typu szkół znaczną przewagę nauki warsztatowej nad nauką rysunków i teoretyczną wogóle.

Warunkiem przyjęcia do obydwóch tych typów szkół byłaby ukończona co najmniej 6-letnia nauka w szkole ludowej, i ukończony 14 rok życia. Praktyka zawodowa nie byłaby wymagana. Obydwa ostatnie typy szkół zastępywałyby niejako normalną naukę u majstra i upoważniałyby absolwenta po odbyciu pewnej n. p. jednorocznej praktyki w fabryce lub u majstra do samodzielnego prowadzenia swego rzemiosła.

d) Szkoła majsterska (Meisterschule).

Celem tych szkół byłoby umożliwić czeladnikom, mającym dłuższą praktykę zawodową, uzupełnienie swych wiadomości teoretycznych o tyle, ażeby im umożliwić prowadzenie przemysłu jako samodzielnym majstrom, lub pełnienie funkcji podmajstrzych, werkmistrzów i t. d. Obok szkół uzupełniających przemysłowych, o których będzie mowa poniżej, należy ten typ szkół przemysłowych do najpożyteczniejszych zakładów w naszych warunkach społecznych.

Z własnego kilkunastoletniego doświadczenia doszedłem do przekonania, że największą korzyść z nauki szkolnej odnoszą ci uczniowie którzy zawód swój praktycznie doskonale poznali, a którzy łakną tych wiadomości zawodowych, których im praktyka najdłuższa nawet, żadną miarą dać nie może; nadzwyczajne wyniki, do jakich dochodzą uczniowie tych szkół w krótkim stosunkowo czasie, przypisać należy nietylko uświadomieniu starszego już ucznia, który zdaje sobie doskonale sprawę z życiowego znaczenia nauki szkolnej dla niego — lecz także ogromnemu znaczeniu pedagogicznemu praktyki zawodowej dla szybkiego przyswojenia sobie i uzupełnienia wiadomości teoretycznych. Uczniowi łatwiej zrozumieć konstrukcję budowlaną, którą sam wielokrotnie wykonał, lub szczegół maszyny, który tyle razy miał w ręku, niż odtworzyć sobie w wyobraźni te przedmioty na podstawie syntezy, choćby najdokładniejszej. Jeżeli ponadto możliwa jest nauka szkolna sezonowa — jak to się dzieje na kursach majsterskich budowlanych (murarskich, ciesielskich, kamieniarskich i t. d.), gdzie uczniowie lato spędzają na budowach, a do szkoły wracają n. p. na 5 miesięcy zimowych — wówczas wyniki nauczania są jeszcze korzystniejsze; po kilkumiesięcznej intensywnej pracy w sali rysunkowej i wykładowej następuje bardzo zbawienna pod względem psychicznym wymiana pracy umysłowej na pracę fizyczną, odbywającą się przeważnie na świeżym powietrzu.

Doświadczenia nader korzystne, jakie porobiono u nas w kraju a także u obcych z tego rodzaju szkołami powinnyby zachęcić do zastosowania tych metod także i w innych szkołach zawodowych (rolniczych, handlowych i t. d.

Do III. kategorii szkół należą wszelkiego rodzaju szkoły uzupełniająca przemysłowe. Zależnie od tego, czy młodzież podzielną jest na zawody, czy też pobiera naukę wspólnie, odróżniamy:

a) powszechną szkołę uzupełniającą przemysłową (Allgemeine gewerbliche Fortbildungsschule);

b) zawodową szkołę uzupełniającą (Fachliche gewerbliche Fortbildungsschule).

Dział ten szkolnictwa przemysłowego będzie miał bardzo ważne zadanie do spełnienia w społeczeństwie polskim; idzie tu o podanie ręki tym najliczniejszym i najbiedniejszym rzeszom młodzieży, pracującej w warsztatach i fabrykach, a pozbawionej zupełnie fachowej wiedzy. Są to t. zw. terminatorzy, czyli uczniowie przemysłu rękodzielniczego. Nauka dla nich odbywałaby się — jak się to dzieje w innych krajach — w godzinach wieczornych, w niedziele i święta przedpołudniem, — i byłaby obowiązkową — oczywiście o ileby w danej miejscowości szkoła taka istniała. Rozpowszechnienie tych szkół o ile możności jak najszerze, ujęcie ustawowe obowiązku ze strony pracodawców posyłania uczniów do szkoły, zainteresowanie sfer przemysłowych i gmin temi szkołami — oto zadanie najpierwsze w Polsce w tej dziedzinie! Oprócz szkół uzupełniających dla terminatorów należałoby właściwie stworzyć także pewną ilość szkół uzupełniających dla czeladników.

Wyzwoleni już starsi czeladnicy mieliby tu sposobność pobierać naukę niezbędną w rysunkach fachowych, rachunkach i stylistyce przemysłowej, i uzupełnić w ten sposób ogromne braki, jakie spowodowało niezasłużone nieraz zaniedbanie w młodości.

W ramach tych trzech głównych działów mieścić się będą jeszcze różne bardzo potrzebne i pożyteczne zakłady n. p.: Kursy peryodyczne, jednorazowe i wędrownie dla różnych zawodów jak: dla maszynistów, palaczy, elektrotechników, konduktorów drogowych, młynarzy szoferów i t. d. następnie: Sale publiczne rysunków i modelowania dla szerszych sfer młodzieży płci obojga.

Nauka dla kobiet. Wobec zwiększającego się z roku na rok, a zwłaszcza w czasie wojennym, udziału kobiet w pracy umysłowej, należałoby zasadniczo we wszystkich powyżej projektowanych rodzajach szkół wprowadzić system koedukacyjny. W Austrii istnieje on od lat kilku. Praktycznie będzie ta zasada miała znaczenie na razie głównie w szkołach zawodowych artystycznych, w salach publicznych rysunków i modelowania, oraz w szkołach tych zawodów, gdzie kobieta już sobie zdobyła prawo obywatelstwa, jak n. p. w introligatorstwie, litografii, w rytownictwie i t. p.

Szkoły przemysłowe dla kobiet. Odrębnie zupełnie musiałyby być traktowane szkoły dla przemysłu wyłącznie kobiecego jak krawiectwo, modniarstwo, fabrykacja sztucznych kwiatów, hałciarstwo i koronkarstwo. Te gałęzie przemysłu mają swoje właściwości i muszą mieć osobną organizację w zarządzie szkolnym. Do tej grupy można zaliczyć wszelkie szkoły gospodarstwa domowego.

Oprócz wyliczonych powyżej typów szkół przemysłowych potrzebaby stworzyć pewne zakłady, będące w ścisłej łączności z organizacją szkolnictwa, pod tym samym zarządem centralnym, a mające na celu zaspokajanie różnych potrzeb tegoż szkolnictwa. Należałyby tu zatem:

a) Zakład wyższy kształcenia nauczycieli dla szkół przemysłowych, zwłaszcza dla fachowych szkół o kierunkach artystycznych z kilkoma oddziałami dla różnych zawodów.

b) Zakład dla kształcenia nauczycielek do szkół przemysłowych dla kobiet.

c) Centralne muzeum technologiczno-przemysłowe z odrębnymi oddziałami poświęconymi różnym rodzajom przemysłu domowego w Polsce.

d) Centralna stacja doświadczalna dla użytku wyłącznie szkolnictwa przemysłowego.

e) Zakład środków w naukowych, miałyby na celu wydawnictwo podręczników, wzorów, rysunkowych, zdjęć zabytków artystycznego przemysłu w Polsce, pośrednictwo w sprzedaży modeli dla szkół fachowych i t. p.

Personal nauczycielski szkół przemysłowych.

Zanim przejdziemy do omawiania administracji centralnej szkół przemysłowych, musimy poświęcić słów parę nauczycielstwu tych szkół. Jak to z zupełnie szematycznego szkicu powyższego wynika, posiadać będzie szkolnictwo to bardzo różnorodną strukturę, tak jak różnorodny jest dzisiaj przemysł na ziemiach naszych, jak bardzo odmienne będą potrzeby różnych dzielnic Polski. Mowy tu nie może być o jakimś jednolitym typie szkoły, jak to niewątpliwie będzie miało miejsce ze szkołą ludową, średnią, handlową, rolniczą i t. p. Odpowiednio do tej skomplikowanej budowy wewnętrznej ukształtować się musi dla szkoły przemysłowej personal nauczycielski. Potrzeba tu będzie powoływać ludzi nie tylko z różnych zawodów, ale o bardzo różnych

stopniach kwalifikacji naukowych. Personal ten będzie się składać: z dyplomowanych inżynierów i architektów, z absolwentów akademii sztuk pięknych, z byłych uczniów wyższych szkół artystyczno-przemysłowych, z absolwentów specjalnych zakładów państwowych pod a) i b) wyliczonych, z profesorów szkół średnich i ludowych, wreszcie z wermistrzów dla różnych zawodów; jak widzimy cała mazaika zarówno stopni naukowych, jak sfer towarzyskich i społecznych.

Szkola przemysłowa jest więc wybitnym wykładnikiem demokratyzacji nowoczesnego społeczeństwa.

Z wyjątkiem nauczycieli dla języków, historii i religii, dla wszystkich innych wymagana być musi conajmniej kilkuletnia praktyka zawodowa.

Najwięcej opieki i troskliwości wymagać będą pod tym względem szkoły uzupełniające przemysłowe. Szkolnictwu temu poświęcają w krajach zachodnich bardzo dużo uwagi, — mimo bez porównania wyższego stopnia oświaty w tych krajach tej części młodzieży, która z obowiązku te szkoły odwiedza. Szkoły te mają być poświęcone — jak to już wyżej wspomniałem — uzupełnieniu wykształcenia zawodowego a także ogólnego u terminatorów (uczniów) zajętych w ciągu dnia w warsztatach i fabrykach. Ponieważ nauka w tych szkołach może się odbywać tylko wieczorami od 6-8, a w niedziele i święta przedpołudniem, ponieważ dalej ilość tych szkół będzie z czasem bardzo poważna, gdyż będą one zakładane nie tylko w centrach przemysłowych, ale we wszystkich miastach większych, odrzuć więc stanie jako ważny problem przy zakładaniu tych szkół sprawa odpowiedniego personalu nauczycielskiego. W miejscowościach, gdzie się będą znajdować szkoły przemysłowe zawodowe nie będzie pod tym względem żadnych trudności, tak samo da się szkoła taka zorganizować w miejscach, gdzie jest wystarczająca ilość techników, którzy w danym razie mogą objąć obowiązek nauczania w takiej szkole; w miejscach, gdzie brak zupełnie sił fachowych, potrzeba będzie chętnych miejscowych nauczycieli ludowych przygotować na specjalnie urządzonych kursach do tego zadania.

W Galicyi stworzono w ostatnich kilkunastu latach przeszło 100 szkół uzupełniających przemysłowych; w tym rzędzie kilkanaście szkół zawodowych; szkolnictwo to walczy u nas z rozlicznymi trudnościami: apatya sfer najbardziej interesowanych, bo majstrów, odgrywa tu rolę bodaj czy nie najważniejszą; mimo to rozwijały się te szkoły bardzo dobrze, zwłaszcza w większych centrach. Zapomocą kursów urządzanych peryodycznie, wykształcono do tego celu cały zastęp nauczycieli szkół wydziałowych, którzy stopniowo objęli kierownictwo i naukę w tych szkołach i prowadzili ją zupełnie zadawalająco.

Administracja szkolnictwa przemysłowego. Mając przed sobą naszkicowaną powyżej strukturę szkolnictwa przemysłowego możemy przystąpić do rozważania właściwej organizacji zarządu tego szkolnictwa.

W Ministerstwie robót publicznych powinno szkolnictwo przemysłowe stanowić osobny oddział (sekcję), związany ściśle z oddziałem dla popierania przemysłu. Ze względu na ścisłą łączność szkoły przemysłowej ze sprawą rozwoju przemysłu, oraz ze względu na organizację

tych autonomicznych organów doradczych i nadzorczych, o których poniżej będzie mowa, należy koniecznie szkołę przemysłową złączyć w ścisły związek, o ile możliwości pod kierownictwem wspólnego szefa, z tym oddziałem dla popierania przemysłu.

A. Organy obywatelskie.

Ponieważ zarówno zakładanie nowych szkół przemysłowych jak i potrzeby już istniejących zależne są od różnorodnych warunków lokalnych, jak: rozwoju w danym miejscu danej gałęzi przemysłu, lub obecności pewnych naturalnych warunków czy to tradycji danego przemysłu domowego, o których to lokalnych potrzebach władza centralna może się tylko przez czynniki miejscowe informować przeto uważam jako zasadę naczelną przy organizacji administracji szkolnictwa przemysłowego oparcia go na jak najściślejszym współdziałaniu miejscowych czynników obywatelskich z władzami szkolnymi. Te organy miejscowe będą także głównie z tego powodu powołane do opiekowania się szkołą i do współnadzoru nad nią, że w ogromnej większości wypadków gminie lub powiatowi przypadnie obowiązek pokrywania części kosztów, utrzymania szkoły. Te gminne organy nadzorcze, które nazwaćby można wydziałami lub kuratoriami miałyby zadanie zawiązać ściśle stosunek między szkołą a ludnością, być wyrazem dążeń, potrzeb i życzeń społeczeństwa, odnośnie do szkoły i odwrotnie starać się o spopularyzowanie znaczenia szkoły przemysłowej wśród dotyczących sfer ludności.

Szczególnie ważne będzie znaczenie tych wydziałów przy organizacji i następnem utrzymaniu szkół uzupełniających przemysłowych.

O znaczeniu tych szkół pod względem dydaktycznym i wychowawczym mówiłem już wyżej: tu wspomnieć należy o następującej ważnej okoliczności przy tworzeniu wydziałów miejscowych dla tych szkół: pracodawcy uczniów czyli terminatorów będą obowiązani odpowiednią ustawą — jak to ma zresztą wszędzie miejsce na zachodzie — do posyłania swych terminatorów do tych szkół i będą poniekąd odpowiedzialni za regularną frekwencję szkoły. Ponieważ u nas jeszcze dużo czasu upłynie zanim ogół pracodawców w naszych warunkach społecznych i narodowych nadzwyczajnie nierównomiernie uswiadomiony — dojdzie do jasnego zrozumienia interesu popierania tej szkoły, przeto od trafnego wyboru członków wpływowych do wydziału zależeć będzie los szkoły w wysokim stopniu. Nie powinno więc zabraknąć wśród członków wydziału następujących najważniejszych reprezentantów: co najmniej delegat wybitny rady gminnej, delegat większych przemysłowców, co najmniej 2 delegatów miejscowych stowarzyszeń przemysłowych; kierownik szkoły dotyczącej powinien także z urzędu należeć do wydziału. Do szkół innych kategorii, o których wyżej wspomniano, możnaby zaleźnie od tego czy charakter ich jest lokalny, czy też dotyczy interesów większego obszaru kraju, zastosować wydziały już to miejscowe, już to okręgowe; w tych ostatnich należałoby ilość członków powiększyć, a wyboru dokonywać z grona wybitniejszych przemysłowców także pozamiejscowych.

Oprócz tych dwóch organów obywatelskich musiałby być utworzony jeszcze jeden ogólnokrajowy organ, rodzaj centralnej komisji dla szkół

przemysłowych. Skład tej komisji musiałby być znacznie liczniejszy od wydziałów okręgowych; jako członkowie, mianowani częściowo przez ministra robót publicznych, częściowo wybierani przez ciała reprezentacyjne powiatowe, potem przez Izby handlowo-przemysłowe, inżynierskie i t. p. musieliby tam zasiadać ludzie doskonale obeznani z potrzebami przemysłu w jego różnych gałęziach i w różnych okolicach kraju, z jego tendencjami rozwojowymi, z właściwościami ludności i z jej potrzebami.

B. Właściwy zarząd szkolnictwa przemysłowego.

Obok proponowanych powyżej organów obywatelskich nadzorczych, w stałym kontakcie z nimi pozostawałby właściwy zarząd szkolny, składający się z urzędników, podległych ministerstwu robót publicznych.

Jak to wyżej nazaczyłem w jednej sekcji ministerstwa robót publicznych mieściłyby się dwa oddziały: szkolnictwo przemysłowe i urząd dla popierania przemysłu

Szkolnictwo przemysłowe. Oddział ten obejmowałby wszelkie agendy odnoszące się do szkół przemysłowych; tutaj należałoby jednak rozdzielić sprawy ściśle pedagogiczne od innych, które mają tylko związek pośredni z nauczaniem; wobec tego proponuję podział tej sekcji na dwa departamenty: szkolny i prawniczy.

I. Departament szkolny. Tutaj należałoby kierownictwo właściwe, fachowe całego szkolnictwa, układanie programów i planów nauki, egzaminy i świadectwa, zmiany metod nauczania, wnioski co do zakładania nowych i rozszerzania starych zakładów, tworzenia różnych kursów czasowych i t. p. Wobec wielkiej różnorodności szkół — jak to widzieliśmy powyżej — okazałaby się potrzeba podzielenia tego departamentu na następujące oddzielne referaty:

a) Szkoły uzupełniające przemysłowe. Liczba tych szkół będzie dość znaczna, dozór nad nauczaniem, opieka nad frekwencją, nad wyposażeniem w środki naukowe tych szkół, sprawa organizacji wydziałów miejscowych i okręgowych, wszystkie te sprawy wymagać będą zupełnie specjalnego wyszkolenia dotyczących referentów i inspektorów, odrębnej kwalifikacji, oraz odrębnego wynagrodzenia.

b) Wszelkie szkoły zawodowe. Tu należeć będzie całe szkolnictwo fachowe, wszelkie kursy majsterskie, wyższe szkoły przemysłowe, powszechne szkoły rzemiosł, kursy peryodyczne i wędrownie, sale publiczne i t. d.

c) Szkoły przemysłowe dla kobiet.

Zarówno kwalifikacje referentów, jak inspektorów i inspektorek dla tych szkół wymagać będą oddzielenia ich od właściwych szkół zawodowych i stworzenia dla nich osobnego wydziału.

d) Zakłady pomocnicze.

Zakłady te mają tak różny charakter od szkół fachowych, że stworzenie dla nich osobnego referatu będzie konieczną rzeczą.

Departament prawniczy.

Obejmowałby on wszelkie sprawy ogólne, dotyczące stosunku szkolnictwa przemysłowego do różnych innych ministerstw (handlu, oświaty i t. d.). Sprawy t. zw. personalne, stosunki prawne ogółu nauczycielstwa przemysłowego; sprawy finansowe szkół przemysłowych. Oba departamenty stałyby pod

kierownictwem wspólnego szefa, któryby powinien być technikiem; dla każdego oddzielnego referatu od a—c musiałby być osobny szef, z konieczności nie tylko technik z tytułu studiów i odbytej praktyki, ale, o ile możliwości, wzięty z kół szkolnictwa przemysłowego. Dotyczy to w szczególności instytucji inspektoratu szkół przemysłowych, o których poniżej będzie mowa.

Szefem i urzędnikami pomocniczymi w departamencie II. powinny być prawnicy; prawnikami mogą też w miarę potrzeby być obsadzone siły drugorzędne w departamencie I. w oddziałach a—c.

Inspektorat.

Nie jest to instytucja odrębna w szkolnictwie przemysłowym; w każdym z oddziałów departamentu I. muszą być czynni inspektorowie, podlegli dotychczas szefowi oddziału. Ze względu na różne zadania, oraz ze względu na dotyczące typy szkół, jakie inspektorowie będą mieli do nadzorowania, możemy ich podzielić na następujące kategorie:

1. Inspektorowie szkół uzupełniających przemysłowych.

Czynności tych inspektorów będą przywiązane do dotyczących miejscowości; w miarę wzrostu szkół tej kategorii okaże się potrzeba przydzielenia do każdego okręgu powiatu politycznego osobnego inspektora, z siedzibą stałą w dotychczas powiatowym; ci inspektorowie powiatowi, czy okręgowi zdawaliby sprawę ze swych czynności swemu urzędowi centralnemu. Nad inspekcją stałą powiatową byłaby jeszcze inspekcja ministeryalna, którą sprawiałby departament I. a.

2. Inspektorowie fachowi.

Do nadzoru nauki w różnych rozsianych po kraju szkołkach zawodowych potrzeba będzie ludzi specjalnie w danym zawodzie wykształconych; niewłaściwą bowiem jest rzeczą, gdy kontrolę fachową nad warszatem garncarskim wykonuje n. p. specjalista w ślusarstwie lub odwrotnie. Dla poszczególnych więc gałęzi przemysłu jak: ceramika, tkactwo i przędzalnictwo, koszykarstwo, przemysł drzewny, metalowy, budowlany i t. d. potrzeba będzie oddzielnych inspektorów, rekrutowanych z pośród kierowników dotyczących szkół, lub takichże zakładów przemysłowych prywatnych.

3. Inspektorowie dla działów artystycznych.

Do nauki rysunków, modelowania, dalej do różnych przemysłów artystycznych (snycerstwa, ślusarstwa artystycznego, malarstwa dekoracyjnego i t. p.) będą musieli być powoływani inspektorowie znowu albo z grona kierowników lub nauczycieli szkół fachowych artystycznych, lub z pośród fachowców wolno praktykujących (artystów malarzy, rzeźbiarzy, snycerzy i t. p.). Ci inspektorowie mieliby również nadzór nad ogólnym kierunkiem artystycznym wyrobów innych szkół zawodowych, nie poddanych pod ich bezpośrednią kontrolę.

4. Inspektorowie i inspektorki szkół przemysłowych dla kobiet.

W miarę rozwoju szkolnictwa przemysłowego państwowego dla kobiet i w miarę organizowania nadzoru państwowego nad istniejącymi już dzisiaj licznymi szkołami prywatnymi, okaże się potrzeba utworzenia oddzielnego inspektoratu dla tej kategorii szkół. Oczywiście, że i tu powinna przewodnią być zasada, że należyty nadzór i umiejętne kierow-

nictwo nad temi szkołami musi spoczywać w rękach ściśle fachowych, że więc na członków tego inspektoratu powinno się w pierwszym rzędzie powoływać kierowniczkę i kierowników dotyczących szkół.

Stosunki urzędowe między władzą szkolną a wydziałami miejscowymi i okręgowymi zaliczają jużto inspektorowie, jako bezpośredni referenci, już też przewodniczący wydziałów odnoszą się wprost po Ministerstwa,

Komisja centralna podlegałaby bezpośrednio Ministerstwu; zebrania jej odbywałyby się w miarę potrzeby czyto na żądanie członków komisji, czy też na zaproszenie szefa departamentu I. Uchwały komisji stanowiłyby dla Ministerstwa ogólną dyrektywę do postępowania w sprawach organizacyjnych, prawodawczych i ogólnoprzemysłowych. Organizacja szkolnictwa przemysłowego musi się oprzeć na czynnikach obywatelskich także i z tego powodu, że musi ona być czuła na wszelkie zmiany w potrzebach przemysłu i rękodziela; musi ta organizacja być elastyczna i podatna na możliwe przekształcenia, jakich budzące się w społeczeństwie potrzeby wymagają. Dlatego potrzebny będzie stały kontakt urzędu z tymi czynnikami, które bezpośrednio te potrzeby odczuwają.

Dwa zadania ma do spełnienia szkoła przemysłowa w społeczeństwie naszym; są to zadania zupełnie różne, jakkolwiek życie łączy je ściśle ze sobą. Pierwsze: to obowiązek najpilniejszy i tak niezbędny jak chleb codzienny; jest nim dźwiganie tego, co słabe w naszym społeczeństwie, pomaganie temu, co się już samo pnie w górę dzięki rozwojowym tendencjom przemysłu, wytyczanie zresztą nowych dróg i podawanie praktyce nowych środków, których dostarcza nauka i wiedza. Jest to zadanie realne, ważne zarówno na dziś jak i dla przyszłości, bo z tem zadaniem związany postęp przemysłu, wzrost siły produktywnej naszego ludu. Drugie zadanie jest bardziej przyszłościowe: nie chcę przez to rozumieć, że możnaby je odłożyć na później,

tylko, że w wysiłkach około spełnienia go należy kłaść narazie nacisk na pierwsze. Tutaj idzie o bardzo idealny cel: podsłuchać i odczuć to, co w duszy ludu naszego drga poezją, w jego artystycznych wyrobach się ujawnia, chwycić i zabezpieczyć przed zaturą te rozrzucone po całym obszarze Polski elementy zdolności ludowego; rozbudzić interes i zamiłowanie u klas szerszych do swojszczyzny a to przez wybór stosowny takich wyrobów przemysłu oryginalnego polskiego, które swą użytecznością, taniością wykonania, oraz wdzięcznością formy łatwo wyrugować mogą wyroby obce pochodzeniem i kształtem. Te dwa różne zadania szkoły przemysłowej nie są uwidocznione przez odpowiedni podział w organizacji szkół — tem niemniej będą one się ujawniać w planach nauk różnych kategorii szkół, a nawet w tej samej szkole, gdzie istnieć będą obok siebie działy z jednej strony o kierunku mechaniczno-technicznym, z drugiej o artystyczno-przemysłowym. Podjęcie i harmonijne rozwijanie obydwóch kierunków będzie bardzo doniosłym i wdzięcznym zadaniem naczelnego kierownictwa polskiej szkoły przemysłowej.

W wielkiej budowie, do której naród w wiekopomnej chwili przystępuje, szkoła przemysłowa stanowić będzie jedną z ważnych podwalin; byłoby jednak błędem mniemać, że ona sama stworzyć nam może wkrótce przemysł i kwitnące rękodziela; tylko w ściślejszej łączności z innymi nieodzownymi warunkami rozwoju przemysłu, oraz na podstawie wzajemnego oddziaływania tych czynników może działanie jej przynieść w przyszłości owoc.

Oby przyszli budowniczo gmachu państwa naszego znaczenie tego pozornie skromnego czynnika, jakim jest szkoła przemysłowa należycie pojęli i w zespół twórczych sił państwowych silną dłońią włączyć umieli!

We Lwowie, w listopadzie 1917.

Prof. D. Krzyczkowski
architekt, prof. c. k. Szkoły przemysłowej.

Zarys organizacji władz przemysłowych.

Organizacja władz mających za zadanie administrację spraw należących do przemysłu, może być albo w ten sposób przeprowadzona, że władze te mają zwierzchnictwo swoje w jednej centralnej władzy zajmującej się wyłącznie sprawami przemysłu a więc: w Ministerstwie przemysłu, lub też w ten sposób, że ta władza zwierzchnicza (Ministerstwo) oprócz sprawami przemysłu zajmuje się także i innymi agendami n. p. handlem, górnictwem. Pierwotna myśl moja szła po kierunku koncepcji wyłączonego Ministerstwa dla przemysłu i górnictwa, gdy jednakowoż w międzyczasie utworzone zostało w tworzącym się Królestwie polskim Ministerstwo dla przemysłu i handlu, porzuciłem tą pierwotną myśl i chcę pozostać już przy tej organizacji, która została utworzoną, przyczem jednakowoż zaznaczam, że w szkicu, który poniżej zarysowałem się starałem, pozostając wyłącznie na polu przemysłu, do którego zaliczam także i górnictwo, tak, że sprawami organizacyjnymi władz handlowych zajmować się nie będę. Zanim jednakowoż przystąpię do szczegółowego omawiania tej sprawy, niech mi wolno będzie wypowiedzieć kilka

słów ogólnych, które odnoszą się do organizacji władz mających na celu wytwórstwo i handel, jako organicznej części tych gospodarskich urządzeń państwa, od których należytej organizacji zależy w znacznej mierze dobrobyt a zatem także i niezależność polityczna społeczeństwa.

Wychodząc z założenia, że społeczeństwo materialnie niezależne jest we właściwym tego słowa znaczeniu niezależne politycznie, uważam że te urządzenia i władze państwowe, które mają na celu zarząd wytwórstwem i wymianą, winne być pod względem organizacyjnym i pod względem doboru ludzi, otoczone szczególniejszą opieką, gdyż u tych władz nie sam tylko martwy przepis ustawy, ale obywatelski duch, rzutkość, dar organizacyjny, trzeźwość w obliczaniu decydują o ich sprawności. Nie chcę przez to powiedzieć, ażeby w urządzeniach i władzach innych nie potrzeba było także tęgiech, rozumnych, rozsądnych i bystrych ludzi ale zaznaczam, że błędy popełnione u tych innych władz wskutek nieodpowiedniego doboru, wskutek tego, że mogą i powinny być stworzone jasne i wyraźne

ustawy, nie wywołują takich złych skutków jak błędy, brak rzutkości u ludzi mających za zadanie administrowanie rolnictwem, przemysłem i handlem, gdzie ustawy i przepisy nie mogą zastąpić ducha inicjatywy i twórczości. Zdaniem mojem władze i organizacje państwowe zajmujące się temi agendami, winne zlać się z odnośnymi pracownikami społeczeństwa w jeden wielki Syndykat, którego dążeniem być powinien dobrobyt społeczeństwa przez ułatwienie produkcji i potrzebnych dla tej produkcji warunków handlowych.

W skład tego Syndykatu idealnie pomyślanego wejść muszą także władze, organizacje i urzędy zajmujące się sprawami technicznymi, robotami publicznymi i komunikacją, i dopiero zespół taki harmonijnie pracujący w kierunku wydobycia z ziemi i ze społeczeństwa wszystkiego tego, co stanowi materiał do dobrobytu, może doprowadzić kraj do rozwoju a społeczeństwo do dobrobytu i pełnej niezależności politycznej. W związku z tem stoi bezwarunkowo odpowiednia organizacja władz i urzędów, jakoteż i odpowiednie przygotowanie i wykształcenie urzędników pracujących w tych działach, i tutaj zaznaczyć przedewszystkiem należy, że organizacja władz i urzędników musi w tych działach więcej jeszcze niż w innych działach administracji państwa wzorować się na urządzeniach kupieckich a załatwieniu spraw musi być szybkie, celowe i wolne od wszelkiego biurokratyzmu. Co do przygotowania i wykształcenia to zaznaczam, że w Ministerstwie handlu i przemysłu winno być w dziale handlowym wymagane przygotowanie komercyjne ewentualnie komercyjno-prawnicze i komercyjno-techniczne, zaś w dziale przemysłowym techniczne i techniczno-komercyjne.

W wykształceniu pracowników państwowych w dziale przemysłu i górnictwa uważam za wskazaną pomoc państwa w kierunku praktycznego wykształcenia; za wzór mogą służyć postanowienia pruskiej ustawy górniczej, nakazujące t. z. wyższemu urzędowi górniczemu staranie się o odpowiednie wykształcenie adeptów górnictwa, wyrażające się w uzyskiwaniu praktyki zawodowej w górnictwie, bez której nie można być dopuszczonym do egzaminu referendarskiego i dalszej praktyki w rozmaitych działach techniki górniczej przed złożeniem egzaminu assessorskiego. Podobne urządzenie byłoby wskazane dla całego dzialu przemysłu przynajmniej fakultatywnie, — ażeby władze pośrednie, dyrekcje przemysłowe i starostwa górnicze były obowiązane pomagać pragnącym się wykształcić w przemyśle lub w górnictwie, a będącym w służbie państwowej lub chcącym do niej wstąpić.

Jeszcze jedną uwagę pozwolę sobie zrobić w sprawie tak zwanego stanu urzędników, — najbardziej wydaje mi się odpowiednim ogólny status państwowych urzędników, którzyby się dzielili na dwie kategorie: konceptowych (technicznych), z ukończonymi studjami wyższymi, i manipulacyjnymi, bez takich studjów; gdyby to jednak z powodów technicznej natury natrafiało na trudności, najgorzejbym przemawiał za jednolitym statusem przynajmniej w obrębie jednego Ministerstwa. Każdy wstępujący do służby państwowej otrzymywałby swój numer bądźto w spisie konceptowym, bądźto manipulacyjnym odnośnie Ministerstwa i nie byłoby rozmaitych etatów: na przykład osobnego etatu Ministerstwa sa-

mego, osobnego w ziemstwach, osobnego dla techników i t. p.; uniknie się przez to protekcyjności, która na przykład w Austrii jest aż nadto widoczną. (Nieproporcjonalnie szybsze tempo awansowe urzędników pracujących w biurach ministerjalnych). Podniesienie poborów (awans), o ile kwalifikacje byłyby wystarczające, następowałyby po pewnej ilości lat, oprócz tego urzędnicy odznaczający się większą wiedzą, pilnością lub szczególnymi zasługami uzyskiwaliby w rejestrze niższy numer, ale tylko na podstawie uchwały osobnego senatu kwalifikacyjnego. Sądzę, że w ten sposób przemożne wpływy protekcji byłyby zredukowane.

Zanim przystąpię do właściwego tematu t. j. do naszkicowania zarysu organizacji pragnę kilku słowami podkreślić te wytyczne, po których rozwój przemysłu jak i górnictwa powinienby pójść, ażeby z jednej strony uzyskać największy stopień tego rozwoju, a z drugiej strony nie przeszkadzać pewnym kierunkom przemysłowym, tkwiącym głęboko korzeniami w tradycji społeczeństwa.

Zasadą ustawodawczą dla przemysłu wogólności winna być rozumnie stosowana t. z.: wolność przemysłowa, t. j. możność swobodnego zakładania urządzeń przemysłowych przez jednostki fizyczne lub prawne. W ustroju kapitalistycznym, który zdaniem mojem będzie jeszcze długo wszechwładnym w dziedzinie handlu i przemysłu, bezwzględne stosowanie wolności przemysłowej doprowadzić musi do ruiny małe zakłady przemysłowe a w szczególności rzemieślnicze; w naszych zatem stosunkach doprowadzi do ruiny elementu, który szczególnie w miastach stanowi materiał na zawiazek stanu średniego. W interesie zatem społecznym nie może leżeć ruina tego całego stanu, lecz przeciwnie dążyć należy, ażeby ten stan utrzymać i wzmocnić; stać się to może tylko przez to, że społeczeństwo względnie państwo dbać będzie o możliwie najlepsze wykształcenie stanu rzemieślniczego, o zrozumienie przez niego potrzeb lepszych technicznych urządzeń, o wprowadzenie tych technicznych urządzeń do warsztatu rzemieślnika, ułatwienie mu nabycie surowca, zbytu artykułów jego wytwórstwa i pomoc w uzyskaniu kredytu. Tymi środkami będzie można wykształcić i utrzymać stan rzemieślniczy bez szkody dla przemysłu wielkiego, który musi iść po linii wytwarzania masowego dla szerokiego ogółu, bez indywidualnych cech wytwórców rzemieślnika, mających znamię roboty ręcznej. Temi zasadami powinno się kierować tak ustawodawstwo jak wykonywanie zwierzchności państwowej odnośnie do przemysłu.

Bez sprzeciwiania się w zasadzie wolności przemysłowej pewne ograniczenia muszą mieć miejsce a to ze względu na bezpieczeństwo pracowników, bezpieczeństwo życia i mienia sąsiadów, ich spokój i t. p. (Na przykład: Ograniczenia co do zupełnie swobodnego użycia maszyn, co do urządzeń łoskot lub szmer sprawiających, zanieczyszczających powietrze, wody płynące i t. p.).

Wreszcie są jeszcze gałęzie przemysłu, które z pewnych szczególnych względów powinny być poddane nadzorowi władz państwowych a to w interesie społecznym, higieny i moralnym, i tak n. p.: Przemysł wyszynku spirytualii, gospody, kawiarnie, restauracje, domy zajezdne, fabryki chemiczne wyrabiające farby trujące, materiały wybuchowe, zakłady informacyjne, biura stręczeń, biura detektywów i t. p.;

wszystkie wyżej wymienione i podobne galezie przemysłu nie powinny należeć do przemysłu bezwzględnie wolnego.

Z tej ogólnej charakterystyki przemysłu wysnuwa się ze strony państwa konieczność prowadzenia spisów wszystkich galezi przemysłu, a z drugiej strony obowiązek zgłaszania zamiaru rozpoczęcia jakiegoś przemysłu. W każdym poszczególnym wypadku władze przemysłowe zdecydują na podstawie przepisów czy mogą przyjąć zgłoszenie do wiadomości, czy przepisać pewne warunki, czy przeprowadzić dochodzenia, czy też nareszcie uważać zgłoszony przemysł jako taki, który wymaga szczególnego pozwolenia (koncesyi).

Co do przemysłu górniczego, to już od szeregu wieków wyrobila się w środkowej i zachodniej Europie praktyka popędu górniczego bez liczenia się z własnością gruntową, dawniej w odniesieniu do rud żelaza i metali a w nowszych czasach i w odniesieniu do węgla. W początkach miała ta praktyka górnicza podstawę w pojęciu, że skarby zawarte we wnętrzu ziemi są własnością panującego, który prawo wydobycia przelewał na osoby trzecie, — powoli pojęcie to ustąpiło pojęciu, że skarby te są własnością nieczyją albo państwa, które jednakowoż w jednym i drugim wypadku ma jedynie prawo skarbami tymi rozporządzać. W rozwinięciu tej zasady utworzyło się prawo poszukiwania minerałów t. z. „zastrzeżonych“ bez ograniczeń, które w wypadku odkrycia takiego minerału prowadziło do udzielenia pozwolenia przez władze państwowe do eksploatacyi na większej lub mniejszej przestrzeni. Co do warunków poszukiwań i uzyskania podstawy do otrzymania koncesyi ze strony państwa, byłbym zadania, że należy wzorować się na ustawodawstwie pruskiem, które pozwala poszukiwać wszędzie a nadaje koncesye dopiero po znalezieniu; natomiast przestrzegałbym przed wzorowaniem się na zasadach prawa austriackiego, które pozwala na pewną fazę przejściową, przez udzielenie t. z. „wyłączości“, podczas której pewien obszar z pod poszukiwań a naturalnie i eksploatacyi przez trzecie osoby jest wyjęty, chociaż minerału jeszcze nie odkryto. Praktyka ta doprowadziła do zamknięcia znacznych obszarów na długi czas przed poszukiwaniami, pozwoliła nagromadzić w rękach kapitalistów wielką ilość tych obszarów a nam w Galicyi wyrządziła w Krakowskiem ogromne szkody. Jedyny wyjątek uważałbym nawet za wskazany w odniesieniu do węgla a to w kierunku zastosowania zasady wyłączności na terenach przez państwo zgłoszonych.

Oprócz minerałów, do których odnoszą się słowa powyżej wypowiedziane, a które nazywam „zastrzeżonymi“, istnieje wiele jeszcze innych płodów mineralnych, których eksploatacyja nie wymaga wprawdzie z reguły tylu technicznych urządzeń, a które w gospodarstwie społecznem odgrywają ważną rolę a ich eksploatacyja potrzebuje także pewnej sprawności i ostrożności n. p. łomy granitu, marmuru, alabastru, kamieni budowlanych, eksploatacyja torfów na wielką skalę, kopalnie glinki ogniotrwałej, glinki kaolinowej; eksploatacyja tych i podobnych płodów mineralnych powinna być zdaniem mojem także poddana opiece i nadzorowi władz górniczych.

Po tym wstępie przystępuję do właściwego naszkicowania zarysu organizacyi i pójde przytem sto-

pniowo od najwyższej magistratury do naszkicowania organizacyi władz niższych i najniższych.

W Ministerstwie handlu i przemysłu wyobrażam sobie organ wspólny tak dla jednej jak i drugiej galezi, którym będzie biuro prezydyalne; do spraw tego biura należałoby przygotowanie ustaw dla ciał ustawodawczych, kodyfikowanie ustaw i przepisów, i wydawanie tych ostatnich w imieniu państwa.

W oddziale przemysłowym Ministerstwa handlu i przemysłu, w którymby się skupiały wszystkie sprawy przemysłu jako w trzeciej i ostatniej instancji, pragnąłbym widzieć utworzone trzy sekcye.

1. Sekcyę ogólnoprzemysłową.
2. Sekcyę pomocy przemysłowej.
3. Sekcyę górniczą.

Obok tych sekcyi winien być utworzony zupełnie od Ministerstwa niezależny urząd patentowy, którego urzędnicy podlegaliby Ministrowi li tylko pod względem osobistym; przy urzędzie patentowym powinien istnieć zupełnie niezależny senat patentowy złożony po połowie z techników a po połowie z wyższych sędziów.

Dla całego działu przemysłu i górnictwa powinna być utworzona ogólna rada przemysłowa, ciało, któreby służyło do poznania stosunków istniejących między wielkim przemysłem i małym, względnie do stosunku przemysłu do górnictwa, do warunków handlowych, do warunków eksportu i importu, i przy czynieć się mogło także do wydawania zarządzeń usuwających pewne tarcia tak pomiędzy wielkim i małym przemysłem, jak i między różnymi rodzajami przemysłu; z natury rzeczy zebrania takiej ogólnej rady przemysłowej odbywałyby się rzadko, n. p. raz do roku.

Natomiast dla celów doradczych winne być utworzone ciała sprawniejsze i reprezentujące interesy specjalne, i tu proponuję utworzenie:

- a) Komisji dla przemysłu fabrycznego.
- b) Komisji dla przemysłu mniejszego i rękodziel.
- c) Komitetu dla spraw szkolnictwa przemysłowego i środków naukowych.
- d) Komitetu dla spraw przemysłu domowego.
- e) Rady górniczej.

Ciała te mogłyby być podzielone na sekcye o pewnym specjalnym kierunku, któreby w sprawach niecierpiących zwłoki były powoływane celem wydania opinii lub mogły tworzyć bądźto przez wybór ze swojego grona, bądź też przez powołanie z poza tegoż, podkomitety o trwałym lub przechodowym charakterze n. p.: podkomitet dla spraw kredytu, zastosowania pewnych mechanicznych urządzeń, eksportu lub importu, podkomitet dla przemysłu kobiecego i t. p.

Odnosnie co do zaznaczonego przy radach przemysłowych podziału na przemysł fabryczny i przemysł mniejszy, nadmieniam że określenie, jakie cechy ma nosić zakład przemysłowy ażeby być zaliczonym do jednej lub drugiej kategorii, winno nastąpić na podstawie wymiany zdań wybitnych przemysłowców, a o ileby rada przemysłowa została powołaną do życia, to na podstawie opinii tejsze rady; w każdym razie wyobrażam sobie że nie samo tylko urządzenie, sposób popędu zakładu, ale także ilość zatrudnionych robotników, znaczenie społeczne wyrabianego produktu może dać podstawę do zaliczenia do jednej

lub do drugiej kategorii. Na każdy sposób określenie nie może być zupełnie ścisłe, tylko musi dopuszczać możliwość klasyfikacji przy nowych gałęziach przemysłu od wypadku do wypadku. Podział ten miałby zasadnicze tylko znaczenie administracyjne i z tego powodu byłaby do rozważenia i zdecydowania kwestya czy tych gałęzi przemysłu, które mogą być przemysłem fabrycznym lub przemysłem mniejszym odpowiednio do rozmiarów, nie należałoby zaliczyć ze względu na jednolitość administracyjną bez brania pod uwagę ich rozmiarów bądźto do przemysłu fabrycznego bądź przemysłu mniejszego (np. zakłady konfekcyjne, piekarnie, młyny, zdrojowiska i t. p.).

1. Sekcja ogólnoprzemysłowa.

Przystępując dalej do omawiania spraw organizacyjnych, podaję że do sekcji pierwszej ogólnoprzemysłowej powinnyby należeć następujące sprawy: Opracowywanie ustaw przemysłowych i opiniowanie takichże ustaw, wniesionych przez ciało ustawodawcze a to przed przedłożeniem tych projektów ustaw do biura prezydyjalnego Ministra, tak samo opracowywanie przemysłowych rozporządzeń ogólnopaństwowym, nadzór nad władzami przemysłowemi państwa, załatwianie rekursów w sprawie uprawnień przemysłowych i zarządzeń władz niższych, będących w związku z ruchem i popędem zakładów przemysłowych, autoryzacja techników w pewnym kierunku przemysłowym (n. p. inżyniera maszynowego w sprawach urządzeń przędzalni, inżyniera chemii jako specjalisty w rafinerji nafty), wydawanie przepisów co do kierowników wielkich zakładów przemysłowych, tak samo co do kwalifikacji uprawiających przemysł nierzemieślniczy a wymagający bądźto dowodu uzdolnienia (instalatorowie) bądźteż pewnych kwalifikacji (naprzykład u szynkarza, kawiarza, właściciela biura wywiadowczego), przeprowadzanie inspekcji zakładów przemysłowych, sprawy wywłaszczeń bądźto dla rozwoju przemysłu potrzebne, bądź też celem usunięcia jakiegoś zakładu przemysłowego szkodliwie oddziaływującego, — zbieranie dat mających na celu zmniejszenie niebezpieczeństw w przemyśle, podniesienie warunków higienicznych, inspekcja kotłów i maszyn parowych i wreszcie zarząd państwowymi zakładami przemysłowymi. Sekcja ta stosownie do wymienionych zadań mogłaby być podzieloną, oprócz sekretaryatu, do którego należałoby sprawy osobiste na:

- a) Oddział przemysłu fabrycznego;
- b) Oddział przemysłu rękodzielniczego i domowego;
- c) Oddział przemysłów innych;
- d) Oddział zarządu zakładami przemysłowymi państwa.

Sprawy, które powyżej wyliczono, byłyby stosownie do rodzaju przemysłu (kategorji) załatwiane w jednym z tych czterech oddziałów. Oprócz tych oddziałów powinny istnieć: Departamenty statystyczne i rachunkowe.

Statystyka powinna być zestawiana na podstawie dat nadsyłanych przez dyrekcje w ziemstwach i obejmować spis wszystkich zakładów przemysłowych, ilość robotników, maszyn parowych, elektrycznych i innych, kolei przemysłowych, wozów motorowych.

2. Sekcja pomocy przemysłowej.

W tej sekcji ześrodkowuje się właściwa czynna akcja Ministerstwa; sekcja pierwsza w myśl intencji,

ażeby działalność władz centralnych ograniczyć i punkt ciężkości zadań przenieść na dyrekcje w ziemstwach, miałyby jako powyżej zarysowano za zadanie załatwianie czynności administracyjnych ze stanowiska kontroli i rozwoju przemysłu po myśli ustaw i przepisów; w sekcji drugiej natomiast winne być złączone te wszystkie urządzenia i organizacje, które państwo dla podniesienia przemysłu tworzy i powołuje, jakoteż ma być rozciągana opieka nad temi wszystkimi organizacjami, które powstają bądźto z inicjatywy i kosztem ziem, bądźteż z inicjatywy i kosztem korporacji lub osób prywatnych.

Sekcja ta miałaby dalej za zadanie organizację szkolnictwa przemysłowego, która bez względu na to kto szkołę założył i prowadzi, powinno być utworzone na podstawie planów zatwierdzonych dla każdego typu szkoły.

Sekcję tę życzyłbym sobie widzieć podzieloną w następujący sposób:

a) Oddział popierania przemysłu.

Do spraw, któreby do tego oddziału należały zaliczam:

Sprawy różnorodnych technicznych stacji doświadczalnych dla przemysłu wogólności, a w szczególności nadzoru nad centralną stacją doświadczalną dla przemysłu i rękodziela, która sama w sobie musi być wielką organizacją doświadczalną i posiadać odpowiedni aparat administracyjny i techniczny: miałaby ona za zadanie badanie jakości materiałów do przemysłu potrzebnych, jakoteż jakości wyrobów przemysłu, badanie ulepszeń technicznych, wytrzymałości materiałów i t. p.

Do sekcji tej należałby nadzór nad muzeami dla przemysłu i rękodzela a w szczególności nad centralnym muzeum państwowym, dalej sprawy nadzoru nad państwowym archiwum dla wzorów i marek wyrobów przemysłowych, sprawy pomocy kredytowej, pomocy technicznej, (za pośrednictwem instruktorów przemysłowych), sprawy rozwoju cechów, korporacji i wszelkich asocjacji przemysłowych, rozwój i popieranie przemysłu domowego, kobiecego, urządzenie wystaw, sprawy eksportu i importu tak wyrobów przemysłu jak i materiałów surowych dla przemysłu potrzebnych, — zatwierdzanie statutów i regulaminów izb handlowo-przemysłowych i rękodzielniczych, jako samorządnych urzędów bez zwierzchniczej władzy; wreszcie załatwianie rekursów i zażaleń z tytułu pomocy przemysłowej powstałych jak i odnoszących się do spraw korporacji, asocjacji, cechów, izb rękodzielniczych i izb handlowo-przemysłowych.

b) Oddział nauki przemysłowej.

Do oddziału tego należałby zarząd szkół przemysłowych rozmaitych typów a więc szkół przygotowawczych dla przemysłu, szkół uzupełniających, szkół zawodowych, szkół majsterskich, kursów wędrownych, kursów specjalnych, warsztatów naukowych i wyższych szkół przemysłowych; opracowanie planów naukowych tak dla szkół państwowych jak i utrzymywanych z innych funduszy, organizacja szkół przemysłowych uzupełniających, czuwanie nad wykonywaniem przepisów odnoszących się do frekwentowania tych szkół, organizowanie specjalnych kursów i wykładów z dziedziny przemysłu środków technicznych, asocjacji i dróg zbytu, wykonywanie kontroli szkolnej z pomocą inspektorów szkolnych przemysłowych, wydawanie instrukcji dla egzaminów czeladników i majstrów, wydawanie instrukcji od-

noszących się do kwalifikacji osób przemysł jakiś uprawiających, które muszą mieć dowód uzdolnienia, kursy wędrownie, nadzór nad centralnym muzeum środków naukowych dla szkół przemysłowych, w końcu aprawy zażaleń lub rekursów będących w związku z szkolnictwem lub wykształceniem.

Jako ciało pomocnicze winien być powołany komitet dla spraw szkolnictwa przemysłowego i środków naukowych.

Z wyliczenia tego widać, że Ministerstwo, którego wyrazem byłaby sekcya druga, posiada cały ogrom zadań do spełnienia, jako instytucja organizująca wzorowe zakłady doświadczalne, muzea, zakłady naukowe, popierająca asocjacje, nadzorująca zakłady prowincjonalne dla rozwoju przemysłu założone, udzielająca i ułatwiająca kredyt i pomoc techniczną. Sekcya ta nie może być nigdy zakładem centralistycznym, któryby przygniatał inicjatywę bądźto władz podwładnych bądźto jednostek i instytucji, przeciwnie uważam za konieczne ażeby tak u władz podwładnych, jak i instytucji przemysłowych rozwijała się i działała inicjatywa, opierając się również jak u władz najwyższych na radach fachowych obywatelskich.

O trzeciej sekcji w Ministerstwie t. j. o sekcji górniczej będę mówił osobno wraz z całą organizacją władz podwładnych, a to z powodu że górnictwo stanowi dla siebie pewną różną od innych gałęzi przemysłu organiczną całość.

Organizacje następnego szczebla władz przemysłowych przedstawiam sobie jak następuje;

W stolicy każdego ziemstwa powinna być utworzona dyrekcya przemysłowo-handlowa. Ustrój taki dyrekcji powinien być oparty na zasadzie kolegialności; w skład kolegium wchodziłoby naczelnicy poszczególnych oddziałów a oprócz tego stale przydzielony jako wotant i referent dla spraw prawnych urzędnik powołany ze stanu adwokatów państwa (prokuratorowi skarbu) i w dziale przemysłowym inspektor przemysłowy, który w każdym ziemstwie powinien mieć swoją siedzibę. Posiedzenie kolegialne odbywałoby się bądźto wspólnie z wotantami działu handlowego, bądź też osobno w każdym z oddziałów. Prezydium składać się powinno z trzech osób, a mianowicie prezydenta i dwóch wiceprezydentów, jednego z działu przemysłowego, drugiego z działu handlowego. Przy prezydium powinien być sekretaryat dla spraw osobistych i prowadzenia statystyki oddzielnie dla przemysłu i oddzielnie dla handlu.

W oddziale przemysłowym powinny być następujące poddziały:

a) Dla przemysłu fabrycznego

b) Dla przemysłu mniejszego, rękodzielniczego i domowego.

c) Dla szkolnictwa i pomocy przemysłowej.

d) Inspektorat przemysłowy, stanowiący do pewnego stopnia urząd sam dla siebie.

Do zakresu czynności poddziału dla przemysłu fabrycznego należałoby rozstrzyganie rekursów i zażaleń wniesionych przeciw orzeczeniu referenta powiatowego, udzielanie pozwoleń (koncesji) na wykonywanie przemysłów wielkich, wymagających szczególnego pozwolenia, załatwianie dochodzeń co do warunków pod jakimi zakład przemysłowy mógłby być uruchomiony (konsensów budowlano-przemysłowych dla wielkich zakładów fabrycznych). Dla spraw tych byłaby dyrekcya pierwszą instancją jakoteż

i dla spraw zakładów przemysłowych mniejszych, wyraźnie wymienionych w ustawie lub rozporządzeniu, dalej należałoby tu sprawy robotnicze, ubezpieczeń robotników, święcenia niedzieli, zatrudniania młodocianych robotników i kobiet, pracy ponad normalny czas roboczy, naturalnie w odniesieniu do przemysłu fabrycznego, wreszcie nadzór policyjno-przemysłowy nad zakładami przemysłowymi państwa, któreby zatem pod tym względem nie podlegały ingerencji referenta powiatowego.

W poddziale dla przemysłu mniejszego rękodzielniczego i domowego załatwiano sprawy rekursów i zażaleń wniesionych przeciw orzeczeniu referenta powiatowego o uprawnienia przemysłowe z tytułu majsterstwa lub innej kwalifikacji, jakoteż wszelkich innych odnoszących się do przemysłu mniejszego, rękodzielniczego, domowego, rozstrzygano czy dany przemysł ma ulegać koncesji, załatwiano sprawy organizacyi cechów, udzielano koncesji na pewne gałęzie przemysłu mniejszego z natury rzeczy wymagającego pewnych ograniczeń i większej uwagi n. p. koncesji na gospody, szynki, przemysł tandeciarski, biura informacyjne, detektywów, zakładów pogrzebowych i t. p. Dalej do zakresu działania tego poddziału należałoby uznanie kwalifikacji osób opierających swoje uzdolnienie nie na terminie w rzemiośle, ale na innym przygotowaniu n. p. ukończeniu szkoły przemysłowej, praktyce fabrycznej (instalatorów elektrycznych, wodociągowych, gazowych, gorzelników, piwowarów, wyrabiających ogień sztuczny i preparaty rozsadzające, wyrabiających trucizny, lekarskie preparaty, kotły parowe i t. p. tak samo dla chcących wykonywać przemysł drukarski, litograficzny, reprodukcyjny i litograficzny. Dalej należałoby tutaj sprawy odnoszące się do stosunków robotników, czeladników i uczniów, ubezpieczenia, czasu pracy, święcenia niedzieli i zatrudniania kobiet i młodocianych robotników.

Do zakresu działania tego poddziału należeć powinien także nadzór nad wchodzącym w jego skład urzędem probierczym złota i srebra, i cechowania miar i wag.

W poddziale dla szkolnictwa i pomocy przemysłowej podobnie jak w Ministerstwie koncentruje się właściwa akcja mająca na celu rozwój przemysłu, w poddziale tym zajęci są zatem urzędnicy, których zadaniem jest udzielanie porady pod względem technicznym, komercyjnym i kredytowym (instruktorowie przemysłowi), dalej koncentruje się zarząd tych wszystkich szkół, laboratoryów, stacyi doświadczalnych, które nie są państwowymi instytucjami, lecz noszą charakter instytucji publicznych. (W stolicy każdego ziemstwa powinno być laboratorium środków żywności. W dalszym ciągu należeć winny do zakresu działania tego poddziału: nadzór nad państwowymi instytucjami pomocy naukowej w ziemstwie, zarząd funduszy zasiłkowych dla przemysłu i rękodzieła, pilnowanie planu nauk w szkołach przemysłowych (oprócz szkół przemysłowych wyższych) pilnowanie frekwencji, organizowanie kursów i wykładów, czuwanie nad wykształceniem szkolnym uczniów, zatwierdzanie wybranych przez cechy komisji dla egzaminów czeladniczych, interwencja przy tych egzaminach, nominacja egzaminatorów dla egzaminów majsterskich (na podstawie propozycji izb rękodzielniczych) interwencja przy egzaminach majsterskich.

Te agendy, które się odnoszą do instytucji pomocy naukowej, muzeów, stacji doświadczalnych, szkół specjalnych, winne być wykonywane z pomocą czynników obywatelskich (komitetów kuratoryi). Do spraw należących do tego poddziału należałoby także załatwianie rekursów i zażaleń przeciw zarządzeniom izb handlowo-przemysłowych i rękodzielniczych, dalej w sprawach nauki i przygotowania przemysłowego.

Wkońcu ma być przy dyrekcji utworzone biuro obrachunkowe.

Jako ciała doradcze powinny w stolicach ziemskich istnieć ciała doradcze obywatelskie (komitety przemysłowe) dla przemysłu fabrycznego mniejszego i rękodzielniczego ewentualnie dla przemysłu domowego i kobiecego. Komitety dawałaby opinie co do spraw warunkujących rozwój gałęzi przemysłu, w sprawach tworzenia nowych korporacji, w sprawach zasiłku lub kredytu pomocniczego, w sprawach popierania przemysłu domowego i przemysłu kobiecego.

Czwarty poddział dyrekcji tworzyłby po myśli tego co powyżej powiedziano inspektorat przemysłowy. Zadaniem inspektora, względnie inspektoratu przemysłowego byłoby w pierwszej linii ujęcie wszystkich spraw mających na celu bezpieczeństwo zdrowia i życia zatrudnionych ludzi w przemyśle, dalej stosunków higienicznych tak w urządzeniach, jak i w mieszkaniach pracowników, stosunków mieszkaniowych, stosunków moralności i odnoszących się do zatrudniania kobiet, młodocianych robotników i uczniów. Ale prócz tego do zadań inspektora przemysłowego powinno należeć: badanie urządzeń technicznych pod względem ich sprawności i wydajności dla danej gałęzi przemysłu, słuzenie przemysłowcom radą, interesowanie się sprawami zbytu i kredytu i podawanie zebranych spostrzeżeń do wiadomości kolegium urzędu, informowanie się o powyższych sprawach nie tylko w fabryce i warsztacie ale i u referenta powiatowego, i udzielanie mu rad i wskazówek, słowem przez ciągły kontakt z życiem przemysłowym powinien być inspektor przemysłowy ze wszystkimi jego potrzebami obznajomiony — i winien być nie tylko surowym kontrolorem ale przede wszystkim życzliwym i chętnym doradcą, a u władz w których skład wchodzi, szczerym orędownikiem. Na stanowiska takie powinni być wybierani ludzie o szerokiej wiedzy techniczno-przemysłowej i o wielkich zaletach duszy i charakteru, ażeby zarządzeniami nie utrudniać, ale przeciwnie jak najbardziej ułatwiać prawidłowy dla dobra przemysłu jak i dla jego pracowników potrzebny rozwój danej gałęzi przemysłu.

W sprawach gdzie w grę wchodzi bezpieczeństwo zdrowia i życia ludzi, jakoteż bezpieczeństwo mienia, winien mieć inspektor przemysłowy prawo założenia „veta“ przeciw uchwale większości kolegium.

Jako samorządne urzędy, które łącząc przymusowo wszystkich przemysłowców oprócz stałej akcyjnej informacyjnej winny występować z inicjatywą do władz rządowych i instytucji, powinny istnieć w stolicy ziemstwa izby handlowo-przemysłowe i izby rękodzielnicze.

Do zakresu działania pierwszych należałoby wszystkie sprawy handlu i przemysłu, byłyby one zatem uprawnione zwracać uwagę Ministerstwa, dyrekcji przemysłowo-handlowych ziemstwa i innych władz, urzędów lub instytucji publicznych na nie-

domagania, żądać zmiany w traktowaniu pewnych gałęzi przemysłu, zmiany przepisów lub ustaw, zmiany taryf kolejowych i t. p. a które w swoim własnym zakresie działania mogłyby pociągać do odpowiedzialności prowadzących handel i przemysł, z wyjątkiem rękodzielników, wytykać im niezgodne z honorem kupca lub przemysłowca prowadzenie zawodu i uprzedzać niejako ingerancje władz.

Ze względu na szczególną opiekę jakiej potrzebuje nierozwinięte należycie u nas rzemiosło, na znaczenie społeczne pracowników w rzemiosle zatrudnionych, winne być w stolicach ziemstw utworzone także izby rękodzielnicze, do których wszyscy wykonywający samoistnie rzemiosło musieliby należeć. Byłoby również wskazane ażeby i czeladnicy byli w izbach rękodzielniczych zastąpieni przez delegacje. Nie wynika z tego, ażeby sprawy rzemiosł były zupełnie wyjęte z zakresu opieki izb handlowo-przemysłowych, owszem byłyby w nich przedmiotem omawiań ze względu na stosunek do innych kategorii przemysłu jakoteż i kupiectwa, ale zresztą w każdej sprawie dyktującej rzemiosł, nie wyłączając i tych co do których izby handlowo-przemysłowe zajęłyby stanowisko, byłyby izby rękodzielnicze powołane do zabierania głosu i przedstawiania opinii. Wyobrażam sobie taką organizację izb rękodzielniczych, ażeby one mogły wszystko przedsiębrać co uważają za potrzebne dla rozwoju i postępu rękodziela a to przez podawanie do wiadomości władz stosunków panujących w rzemiosle lub w poszczególnych jego gałęziach, wydawanie opinii na żądanie władz i instytucji, przedstawianie wniosków ustnie lub pisownie, opracowywanie rocznych sprawozdań, wybór egzaminatorów dla egzaminów na czeladników, przedstawianie kandydatów na egzaminatorów, na majstrów, czuwanie nad wykształceniem i wychowaniem uczniów, strzeżenie godności stanu u rzemieślników. We wszystkich ważniejszych sprawach przemysłu dotyczących miałyby być wzywane do wydania opinii o ile chodzi o przemysł nierzemieślniczy izby handlowo-przemysłowe, o ile o ten ostatni, to tylko o tyle o ile sprawa ma związek z innymi kategoriami przemysłu lub dotyczy także spraw handlu, ale i w takich wypadkach i we wszystkich innych, o ile dotyczą spraw rękodziela, — izby rękodzielnicze. Analogicznie do uprawnień izb przemysłowo-handlowych miałyby izby rękodzielnicze prawo pociągania do odpowiedzialności rękodzielników.

Izby handlowo-przemysłowe i izby rękodzielnicze jako ciała mające swoją siedzibę w stolicach ziemstw, byłyby stałymi ciałami doradczymi i informacyjnymi dla dyrekcji handlu i przemysłu.

Innymi takimi samorządными ciałami są korporacje i cechy; zakres ich działania szedłby w kierunku utrzymania godności stanu danego rzemiosła, wzajemnej pomocy technicznej i kredytowej, ułatwiania zbytu, obok tego opieki nad uczniami, ich wykształceniem i moralnym prowadzeniem się, posiadałyby one również prawo przedstawiania życzeń do władz rządowych i innych instytucji w odniesieniu do interesów członków cechu, wybierałyby delegatów do izb rękodzielniczych tak z grona majstrów jak i czeladników a wspólnie z pokrewnymi korporacjami delegatów do izb handlowo-przemysłowych.

Przystępuję do omówienia organizacji ostatniego ogniwa w tym łańcuchu organizacyjnym t. j. do władz powiatowych dla handlu i przemysłu.

Przy sposobności uwag o organizacji władz w ogólności a technicznych w szczególności zaznaczyłem, że życzyłbym sobie, ażeby w najniższej organizacji władz reprezentanci tychże najczęściej wchodzący w kontakt z ludnością, złączeni byli w jednym urzędzie powiatowym w ten sposób, żeby każda kategoria administracji miała w tym urzędzie samostanowionego referenta a z grona najstarszych rangą byłby mianowany naczelnik powiatu. Stosownie do tego projektuję ażeby w każdym powiecie był referent dla handlu i przemysłu, podległy pod względem rzeczowym dyrekcji dla handlu i przemysłu, przyczem zauważam, że w powiatach bądź to o rozwiniętym przemyśle, bądź to posiadającym warunki wytworzenia przemysłu, referent powinien mieć wykształcenie techniczne, względnie techniczno-komercyjne. Referentowi takiemu mogliby być wedle potrzeby przydzieleni pomocnicy.

Do spraw takiego referenta należałoby: Ewidencja wszystkich przemysłowców względnie przemysłów w powiecie, przyjmowanie zgłoszeń odnoszących się do wykonywania przemysłu, udzielanie pozwoleń lub koncesyj, o ile takie pozwolenia nie byłyby zastrzeżone wyższej władzy, obecność przy dochodzeniach komisyjnych w sprawie warunków pod którymi otwarcie zakładu przemysłowego mogłoby mieć miejsce (konsensów przemysłowo-budowlanych), czuwanie nad stosowaniem się przemysłowców do ustaw i przepisów (święcenie niedzieli, zatrudnianie młodocianych robotników i kobiet), pouczanie o szczególnych przepisach odnoszących się do pewnych gałęzi przemysłu, rowizye warsztatów i pracowni, czuwanie nad rozwojem korporacji i cechów (ściągnięcie wkładek), przestrzeganie godzin pracy, czynienie wniosków do dyrekcji, udzielanie informacji inspektorom i instruktorom a naodwrot przyjmowanie od nich tak informacji jak i wskazówek, zarządzanie środkami przymusowymi; cały szereg zadań, które należą, nie po biurokratycznemu spełniane przyczyniają się do postępu w przemyśle i dają podstawę do zbierania spostrzeżeń i wyciągania wniosków mogących wpłynąć na rozwój przemysłu. Dla powiatów nie projektuję osobnych rad fachowych, tylko jedną dla wszystkich działów gospodarstwa radę powiatową, wybieraną systemem kuryalnym tak, ażeby odpowiednio do właściwości gospodarczych powiatu stosunkowa ilość reprezentantów każdego działu gospodarstwa społecznego mogła być powołana. W skład takiej rady powiatowej wchodziłoby z urzędu referenci urzędu powiatowego.

Górnictwo.

W trzeciej sekcji górniczej Ministerstwa dla handlu i przemysłu razem z podwładnymi urzędami skupiałyby się wszystkie sprawy związane z produkcją górnictwem, przyczem zauważam, że zdaniem moim, jak to zresztą już u wstępu zaznaczyłem, nadzór władz górniczych nie powinien się ograniczać tylko do tych plodów górniczych, które nazywam „zastrzeżonymi” i którymi państwo przez nadanie rozporządza, ale także i do wszystkich tych minerałów, względnie plodów górniczych, które dla gospodarstwa społecznego większe mają znaczenie lub których eksploatacja połączona jest z niebezpieczeństwem i wymaga pewnej sprawności technicznej. Ministerstwo handlu i przemysłu winno być mocą ustawy upoważnione po wysłuchaniu zdania

ogólnej rady górniczej do zaliczenia także i tych zakładów, któreby pierwotnie nie były poddane nadzorowi władz górniczych w poczet tych, które temu nadzorowi podlegają.

W odniesieniu do tego co powyżej powiedziałem, chciałbym widzieć, oprócz kopalni minerałów zawierających metale, sól i węgiel, jako poddane opiece władz górniczych także: kopalnictwa nafty, wosku ziemnego, żywicy ziemnych, torfu, o ile nie jest eksploatowany jako przemysł domowy, kamieniołomów, o ile wydobyty materiał ma większe znaczenie budowlane; łony granitu, marmuru, alabastru i t. p. lub o ile do eksploatacji używa się materiałów wybuchowych, dalej kopalnie glinki kaolinowej i glinki ogniotrwałej

Co do samej organizacji, to podobnie jak w dziale przemysłowym jestem zwolennikiem idei, ażeby władza centralna miała przeważnie tylko zakres działania kontrolny, ażeby zatem czynności administracyjne wykonywały głównie władze pośrednie i niższe. To zapatrywanie rozciągam także na zarządy kopalń państwowych w kierunku autonomii co do transakcji przy nabyciu materiału, wykonaniu budowli i przy transakcjach sprzedaży produktów. W pewnym tylko kierunku uważałbym centralizację za wskazaną, a to w scentralizowaniu rezultatów inspekcji górniczej, celem opanowania całego materiału zdążającego do podniesienia środków bezpieczeństwa, wyciągnięcia wniosków i wydawania zarządzeń, któreby to bezpieczeństwo podnosiło.

Przechodząc do samego zarysu i idąc tą samą drogą jak przy szkicowaniu organizacji władz przemysłowych państwowych, wyobrażam sobie organizację górnictwa przeprowadzoną w następujący sposób:

Przy osobie szefa sekcji powinien być sekretaryat, do którego agend należałyby sprawy osobiste, prowadzenie statystyki kopalń i produkcji, ludzi zatrudnionych, maszyn, kolei, kolejek.

Drugi oddział nadzorczy kontrolny i inspekcyjny obejmowałby opracowanie ustaw i przepisów ogólnych, załatwianie rekursów i zażaleń, nadzór nad władzami podwładnymi, kontrolowanie urzędów, wizytacje kopalń i urzędów kopalnianych, zbieranie doświadczeń technicznych tak celem zmniejszenia niebezpieczeństw jak i sprawności urzędów kopalnianych. Urządzanie specjalnych stacji doświadczalnych, opracowanie materiałów zebranych celem ich publikowania, względnie celem odpowiedniego zarządzenia, badanie stosunków robotniczych i ich organizacji, opracowanie urzędów mających na celu podniesienie społeczne i wzrost wiadomości fachowych u robotników, współdziałanie z ministerstwem oświaty w sprawie szkolnictwa wyższego, zarządzenie niższymi szkołami górniczymi, udzielanie autoryzacji na cywilnych inżynierów górnictwa, nadzór nad państwowym muzeum górnictwem.

Do trzeciego działu badań górniczych i kopalnictwa eksploatowanego przez państwo, należałaby kontrola dyrekcji i zarządów górniczych, zawiadywanie sprzedażą i kontrola tej sprzedaży uskutecznionej przez zarządy, zarząd monopolowy soli, zarządzanie badaniami geologicznymi, sukursowanie takich badań, wiercenia głębokie, nadzór nad instytutem geologicznym.

Jako ciało doradcze winna być powołana ogólna

rada górnicza złożona z delegatów związków i stowarzyszeń górniczych i przemysłowców górniczych. Wreszcie oddział rachunkowy.

Odpowiednio do dyrekcyi dla przemysłu i handlu, które powinny istnieć w stolicach ziem, winne być kreowane „starostwa górnicze“ jako władze drugiej instancyi, z tą tylko różnicą, że ze względu na pełną jednolitość przemysłu górniczego i mniejszą ilość zakładów górniczych starostwa takie obejmowałyby zakresem swojego działania kilka ziemstw.

Ustrój starostw górniczych opieram taksamo jak dyrekcyi dla handlu i przemysłu na kolegialności, przyczem analogicznie jak przy dopiero wymienionych dyrekcyach, powinien być stale zamianowanym urzędnik ze stanu adwokatów państwa (prokuratoryi skarbu, dla spraw rekursowych i wszystkich, które dotyczą praw tak osób prywatnych jak i publicznych.

Starostwa górnicze są władzą nadzorczą i drugą instancją dla spraw załatwianych przez urzędy okręgowe; do zakresu bezpośredniego działania starostw jako władzy pierwszej instancyi należałyby sprawy odnoszące się: do nadania własności górniczej, złączenia lub podziału pól górniczych, ich wymiana, wygaśnięcie prawa własności górniczej (wstrzymanie ruchu i odebranie własności górniczej) odszkodowania, odstąpienie gruntu bądź czasowe bądź stałe, wywłaszczenia, sprawy zakładania dróg kanałów i kolei żelaznych na nadanych kopalniach lub polach górniczych przez osoby trzecie, sprawy szkód górniczych, współudział w dochodzeniach przy zamierzonej budowie dróg, kanałów, kolei i budynków publicznych na kopalniach na minerały niezastrzeżone państwu, celem obrony praw przemysłowców górniczych, wydawanie dla każdego rodzaju kopalnictwa przepisów policyjno-górnicznych względnie specjalnych przepisów mających na celu zdrowie robotników (po wysłuchaniu rady zdrowia), zatwierdzanie statutów kas brackich, przepisy co do prowadzenia planów podziemia kopalni, zatwierdzanie regulaminu służby na kopalniach, zezwolenia na przedłużenie czasu pracy, przeprowadzanie inspekcji górniczych i wydawanie zarządzeń inspekcyjnych, podawanie sprawozdań z inspekcji do wiadomości ministerstwa, celem scentralizowania materiałów, mających służyć do ulepszeń w dziedzinie bezpieczeństwa i techniki; odnośnie do tych inspekcji byłoby rzeczą wskazaną, ażeby sprawy te były przydzielone jednemu urzędnikowi o obszernych wiadomościach technicznych górniczych i posiadającemu takie zalety charakteru, ażeby te inspekcye nie były tylko surową kontrolą, ale tworzyły życzliwe konferencye między reprezentantami przemysłu górniczego i przedstawicielami państwa. W dalszym ciągu należałoby do starostwa górniczego wydawanie zarządzeń zapobiegawczych w razie niebezpieczeństwa, staranie o wychowanie państwowych urzędników górniczych, nadzór policyjno-górniczny nad państwowemi kopalniami, któreby zatem pod tym względem podlegały bezpośredniej ingerencyi starostwa górniczego, nadzór nad szkołami górniczemi bądźto państwowemi bądźto utrzymywanemi z innych funduszy, prowadzenie rejestru kopalń i statystyki okręgu (produkcya, ilość robotników, maszyn kolei).

Przy starostwie winien być kreowany departament rachunkowy, załatwiający wszystkie sprawy do rachunkowości się odnoszące.

Urząd okręgowy. Stosownie do rozmieszczenia kopalnictwa winne być utworzone, jako władze pierwszej instancyi w miastach powiatowych najkorzystniej w odniesieniu do rozwinięcia kopalnictwa stałych urzędy okręgowe. Na czele takiego urzędu stałby urzędnik okręgowy (inżynier okręgowy): wszystkie załatwienia spraw odbywałyby się pod jego odpowiedzialnością a wygotowania pisemne musiałyby być zaopatrzone jego podpisem; naturalnie, że odpowiednio do ilości kopalń i rozmiarów ich ruchu może być w urzędzie okręgowym kilku urzędników, którzy jednak nie byłiby samoistnymi referentami, tylko wykonywaliby powierzone im czynności pod odpowiedzialnością urzędnika okręgowego. W okręgach górniczych o szczególnie niebezpiecznym ruchu, w szczególności obejmujących kopalnie węgla kamiennego, byłoby wskazaniem, ażeby z wychowanków szkół górniczych (szkół sztygarów) kreowano osobnych urzędników przy urzędzie okręgowym, których zadaniem byłoby jak najczęściej zjeżdżać do kopalń celem szczegółowych badań, np. wydobywania się gazów, obchodzenia się robotników z lampą bezpieczeństwa, z manipulacją przy rozsadzaniu materiałami wybuchowymi, celem pomiarów przeciągającego powietrza itp. Urzędnik okręgowy jest dla wszystkich spraw swojego okręgu, które nie są zastrzeżone starostwu górniczemu, pierwszą instancją. Do zakresu jego obowiązków należeć powinno: policya górnicza, wykonywanie ustawy górniczej, wykonywanie przepisów policyjno-górnicznych i specjalnych przepisów ministerstwa lub starostwa górniczego, nadzór nad stosowaniem się do regulaminu pracy w kopalni, badanie planów ruchu i ich zatwierdzanie, czuwanie nad rozwojem stosunków robotniczych ze względu na utrzymanie godności i obyczajności (tak przepisy policyjno-górniczne jak i regulaminy pracy winny zawierać pod tym względem odpowiednie przepisy), zarządzenia w razie niebezpieczeństwa ze zwłoki i po wypadkach nieszczęśliwych, nadzór nad prawidłowym tokiem spraw w kasach brackich, badania, czy wskazane znalezienie minerału zastrzeżonego jest prawdziwe (wskazanie górnicze) rewizye kopalń i łomów, dalej wszystkie obowiązki, które mają urzędy powiatowe jako urzędy przemysłowe w sprawach święcenia niedzieli, czasu pracy, użycia młodocianych robotników, kobiet, regulaminów robotniczych, wypowiedzenia roboty, świadectw robotniczych, uznanie zdolności fachowej zajętych w kopalnictwie kierowników, dozorców, strzałowych, o ile co do pierwszych nie zastrzeżonemby było uznanie przez starostwa górnicze, nadzór nad szkołami uzupełniającemi górniczemi.

Oprócz tych władz, zwierzchnich urzędów i organizacyi, których celem jest zawiadywanie sprawami przemysłu i górnictwa, chcę poruszyć jeszcze dwie kwestye, które dla rozwoju przemysłu i techniki mają wielką doniosłość a mianowicie eksport i zastępstwo przemysłu w reprezentacyach zagranicznych. Ponieważ organizacye tym celom służące dotyczą również w tym samym albo wyższym stopniu handlu, przeto uważam, że winne być one raczej opieką działu handlu w ministerstwie handlu i przemysłu. Zaznaczam jednakowoż, że na organizacye tych ciał, któreby się sprawami eksportu zajmowały, względnie, które dotyczą zastępstwa przemysłu i górnictwa w reprezentacyach zagranicznych, powinny mieć dostateczny wpływ także działy przemysłowe

i górnicze ministerstwa handlu i przemysłu. Z ciał takich nasuwają się dwa, które niejako wspólnie z oddziałem handlu muszą być zawiadywane a mianowicie rada eksportowa i szkoła konsularna.

Kończąc na tem szkic zarysu organizacyjnego władz i instytucji przemysłowych wyraźnie zaznaczam, że jest to tylko szkic szematyczny, że nad szczegółowymi urządzeniami organizacyjnymi wypadnie z przybraniem ludzi fachowych dokładnie się zastanowić, wiele szczegółów dodać, niektóre winny formalny porządek wprowadzić, niektóre zmienić, że zatem potrzeba będzie odbyć cały szereg zebrań, ankiet i odpowiedzi na wiele pytań, które się w trakcie omawiań nasuną. O ileby ten szkic do tego się przyczynił, żeby poddany rozważde zebraniom i ludziom, którzy w tej sprawie będą decydować zadanie ta-

kie ułatwił, to cel jego byłby osiągnięty; wreszcie pozwalam sobie nadmienić, że zdaję sobie dostatecznie z tego sprawę, że przeprowadzenie takiej organizacji nie będzie odrazu możliwe, że często wypadnie posługiwać się ludźmi nie mającymi pełnych kwalifikacji, że wiele rzeczy trzeba będzie pozostawić czasowi, gdyż będzie brak środków i ludzi. Życzylbym sobie jednak, ażeby ci, którzy będą powołani do przeprowadzenia organizacji świadomi byli wielkich celów i już początkowy zrab tej organizacji tak wykonali, ażeby później celowy i harmonijny budynek mógł być zbudowany.

Inż. Kazimierz Gąsiorowski

Prezes Izby Inżynierskiej we Lwowie.

We Lwowie, w marcu 1918.

Zarys organizacji ministerstwa komunikacji.

I. Wstępne uwagi. Przy ustaleniu programu organizacji władz administracyjnych istnieje pewna dowolność w podziale agend między poszczególne władze centralne. W pierwszym rządzie ten program będzie zależny od liczby Ministerstw, które mają wchodzić w skład Rządu, następnie od jednoczenia lub podporządkowania agend, stosownie do pewnych zamierzonych celów ogólnej polityki.

Zapatrując się na ten program organizacyjny ze stanowiska wymogów administracji, można ustalić następujące zasady, jako miarodajne linie wytyczne do grupowania agend w poszczególnych władzach centralnych:

- a) agendy pokrewnego działu nie powinny podlegać dwóm lub więcej Ministerstwom.
- b) sprawy, które się ze sobą łączą, wiążą lub wzajemną konkurencyę wywołują, powinny należeć do tej samej władzy centralnej.
- c) urzędnicy specjalnego działu winni być zatrudnieni w jednym Ministerstwie.

Stosując się do tych zasad, należy stworzyć Ministerstwo komunikacji, któreby łączyło w sobie następujące agendy:

- A) Koleje żelazne.
- B) Poczty, telegrafy i telefony.
- C) Żeglugę śródlądową i morską.
- D) Automobilizm.
- E) Lotnictwo.

Koleje żelazne, drogi wodne i automobile (z czasem może i samoloty) służą do jednego i tego samego celu, do przewozu osób i towarów, więc zarząd tych środków komunikacyjnych powinien leżeć w jednej ręce. Przez zjednoczenie administracji ułatwi się uregulowanie wzajemnych stosunków między poszczególnymi środkami komunikacyjnymi i usunie się możliwość niezdrowej konkurencyi. Taką wspólną sprawą jest n. p. budowa dworców do przeladowywania towarów z kolei żelaznej na statki lub naodwrot przewóz przesyłek pocztowych kolejami żelaznymi, linie telegraficzne i telefoniczne służące równocześnie dla publicznej korespondencyi i dla kolei żelaznych: wreszcie istnieje pewna wspólność między linią automobilową, służącą za drogę dowozową do kolei żelaznej i tą koleją.

Przez łączenie agend można utworzyć wspólne urzędy i przez to ograniczyć liczbę urzędników. Dla

kolei żelaznych, poczt, telegrafów i telefonów mogą fungować wspólne biura personalne, rachunkowe, zakupna materiałów i t. p., naczelnicy małych stacji kolejowych mogą kierować równocześnie urzędem pocztowym i t. p.

Dalsza zasada, której należałoby przestrzegać przy organizacji działów technicznej organizacji, jest łączenie w jednym ręku budowy i eksploatacyi zakładów służących celom komunikacyjnym lub przemysłowym. Od tej zasady odstępuje proponowana organizacja Ministerstwa komunikacji w tym względzie, że jego zakres działania nie obejmuje budowy i konserwacyi dróg bitych, ani też regulacyi rzek spławnych lub budowy kanałów, które to agendy mają należeć do zakresu działania Ministerstwa Robót Technicznych. Te budowle, których rozmiar będzie zwłaszcza na początku bardzo rozległy, gdyż te dziedziny komunikacji były w Polsce nader zaniedbane i będą wymagały wielkiego aparatu i licznego personalu, stanowiłyby więc dla tego, już wielkim zakresem działania wyposażonego Ministerstwa, nadmierne obciążenie, podczas gdy Ministerstwo Robót Technicznych może objąć te agendy wiążące się z innymi jemu należnymi zadaniami. Budowa dróg bitych, regulacja rzek i budowa kanałów są technicznymi robotami pokrewnego charakteru, mogącemi zatrudnić tych samych inżynierów; prócz tego istnieje między nimi powien związek z powodu budowy mostów, ktorými drogi przekraczają rzeki i kanały.

Stosownie do wyż wymienionej zasady byłoby rzeczą organów Ministerstwa Robót Technicznych dozorować, konserwować i uzupełniać wszelkie budowle regulacyjne na rzekach, jako też wszystkie roboty ziemne i ubezpieczenia brzegów na kanałach. Z tego obowiązku byłyby wyłączone porty, o których niżej będzie mowa, a których nadzór i utrzymanie będzie należało do organów Ministerstwa komunikacji.

Założenie portów i wyposażenie ich w potrzebne urządzenia do wyladowywania i załadowywania towarów, są to roboty, służące bez pośrednio celom żeglugi i dlatego jest rzeczą wskazaną, aby te agendy należały do centralnej władzy, zarządzającej żeglugą; do niej także będzie należał obowiązek nadzorowania i utrzymywania w dobrym stanie tych budowli. Dla polityki taryfowej zjednoczenie wszystkich

działów komunikacji przedstawiać będzie niewątpliwą korzyść, gdyż się przez to uniknie rozbieżnych tendencji dla taryf kolejowych i dla taryf dróg wodnych i ułatwi się prowadzenie jednolitej polityki taryfowej, dla której wytyczne podstawy ustalać będą Ministerstwo Rolnictwa i Ministerstwo Handlu i Przemysłu, jako czynniki powołane do opiekowania się rodzimą produkcją.

Ze względu na ważność zadania, jakie linie telefoniczne spełniają dla życia gospodarczego kraju, nie jest rzeczą wskazaną, aby telefon stanowił przedmiot monopolu państwowego. Przez dopuszczenie budowy prywatnych linii telefonicznych i obciążenie dochodów odnośnych towarzystw umiarkowanymi podatkami, będzie można rozwinąć szybko i w szerokich rozmiarach sieć telefoniczną, jak to się n. p. stało w Szwecji, gdzie już oddawna uznano, że ułatwienie szybkiego porozumiewania się, jest środkiem popierania rozwoju ruchu handlowego i przemysłowego. Obok prywatnych, powinny jednak nadal istnieć państwowe linie telefoniczne, które będą miały podwójne zadanie. Takie linie państwowe będą nieodzowne dla połączenia ważnych centrów administracyjnych, dla zapewnienia prawidłowego toku urzędowej korespondencji telefonicznej. Zadaniem państwa będzie także budowa linii telefonicznych o podrzędnym charakterze, potrzebnych dla celów przemysłu i rolnictwa, które nie przedstawiają, zwłaszcza w początkach istnienia, warunków rentowności i z tego powodu nie będą chętnie budowane przez prywatne towarzystwa.

II. Ogólne zasady organizacyjne. A) Administracja kolei żelaznych, poczt i telegrafów. Sprężysta administracja kolei żelaznych wymaga, aby w urzędach I. instancji referenci działów technicznych, ruchowych i transportowych (komercyjnych) mieli bezpośredni kontakt z całym podwładnym personelem, znali stosunki i sprawy swego okręgu z własnych spostrzeżeń i mogli osobiście kierować całym aparatem, nie posługując się aktami, korespondencją i pośrednictwem organów kontrolujących. Szybkie i rzeczowe załatwienie spraw da się w tych warunkach uzyskać, jeżeli referenci będą podejmować wspólne objazdy swego okręgu, wydawać na miejscu polecenia, stosownie do uzyskanych informacji i spostrzeżeń, i będą, o ile możliwości, urzędować gremialnie. Skoro organizacja urzędów I. instancji, wspólnych dla kolei żelaznych, poczt i telegrafów, wypełni te warunki, to sprawne funkcjonowanie będzie zarówno zapewnione co do aparatu kolejowego, jak też pocztowo-telegraficznego.

Rozmiary okręgów tych urzędów I. instancji dadzą się, przy uwzględnieniu powyższych zasad, w ten sposób określić, że należy je dostosować do sprawności referenta, to znaczy ograniczyć do tej miary, która by jemu pozwalała na bezpośrednią znajomość całego personelu i wszystkich spraw okręgu, bez uciekania się do pomocy pośrednich organów. Urzędy tego rodzaju obejmujące małe okręgi, stanowiącą zamkniętą w sobie całość administracyjną, zapewniają dobre funkcjonowanie aparatu kolejowego nawet wśród nadzwyczajnych okoliczności, jakimi są elementarne zdarzenia (zamięcie śnieżne, powódzie), gwałtowne wzmożenie ruchu lub operacje wojenne. One zapewniają szybkie zarządzenia i pomoc w razie wypadków kolejowych, powodujących przerwy komunikacji.

Na liniach kolejowych o średnim natężeniu ruchu można granice takiego okręgu określić miarą 300 — 350 kilometrów długości szlaku. Jeżeli okręg obejmuje wielkie stacje węzłowe, to długość przydzielonych linii musi być odpowiednio zredukowana, może nawet sama jedna stacja węzłowa stanowić okręg urzędu I. instancji. Te urzędy nazwane Inspektoratami Komunikacji Lądowych przedstawiają jeszcze dalsze korzyści. Ich siedziba związana z największym miastem okręgu, do którego grawituje z natury rzeczy cała ludność, umożliwia interesantom osobiste wnoszenie skarg i zażaleń, przedstawianie próśb i życzeń, żądanie zwrotu należytości lub wypłaty odszkodowań, a taki ścisły kontakt urzędu z ludnością okręgu upraszczałby i przyspieszał załatwianie spraw.

Inspektoratom Komunikacji Lądowych będą podlegać jako najniższe jednostki administracyjne tego działu Urzędy wykonawcze, a mianowicie:

Zarządy stacji kolejowych.

Zarządy ogrzewalni kolejowych.

Inżynierowie odcinkowi.

Urzędy pocztowe i telegraficzne, i

Zarządy linii automobilowych.

Inspektoraty Komunikacji Lądowych rozsiane po kraju, dadzą się grupować w większe ciała administracyjne II. instancji, zwane „Dyrekcjami Komunikacji Lądowych“. Ponieważ Inspektoraty prowadzą całą służbę wykonawczą, kierują personelem, kontrolują go i równocześnie załatwiają drobniejsze sprawy administracyjne, urzędy II. instancji mogą obejmować wielkie okręgi bez ujemny dla sprawności administracji, a jest to wskazane choćby tylko ze względu na oszczędność personelu. Dyrekcja może obejmować 10 lub 12 Inspektoratów, a zatem linie kolejowe długości 3 — 4000 kilometrów, z przynależną siecią telegraficzną i telefoniczną. Stosownie do obszaru przyszłego Państwa Polskiego należałoby utworzyć dwie lub trzy takie Dyrekcje. Zakresem działania Dyrekcji Komunikacji Lądowych byłoby zawiadywanie administracją środków komunikacyjnych swego okręgu. Obok właściwej administracji miałyby Dyrekcje za zadanie dbać o rozwój środków komunikacyjnych swego okręgu, starać się o polepszenie stosunków gospodarczych przez popieranie rolnictwa, handlu i przemysłu, śledzić wpływ istniejących taryf na wszystkie działy gospodarstwa społecznego, występować z inicjatywą co do budowy nowych linii kolejowych, budowy i otwarcia nowych, a zamknięcia istniejących stacji kolejowych, budowy nowych linii, względnie otwierania nowych stacji telegraficznych i telefonicznych, tworzenia nowych urzędów pocztowych i zakładania linii automobilowych, jak również co do ulepszenia istniejących urządzeń lub zmiany taryf i przepisów taryfowych.

Budowę nowych linii kolejowych będą wykonywać Dyrekcje według zasad ustalonych przez Ministerstwo. Dla tego rodzaju wielkich robót będą utworzone osobne urzędy „Kierownictwa Budowy“, podlegające Dyrekcjom.

Nadzór nad budową nowych linii kolejowych, przedsięwziętą przez prywatne towarzystwa będą wykonywać Dyrekcje za pomocą poszczególnych do tego przeznaczonych „Komisarzy“.

Co do działu taryfowego i transportowego (t. z. komercyjnego) jest rzeczą wskazaną zrobić wyłom w zasadzie rozdziału agend między Dyrekcjami Ko-

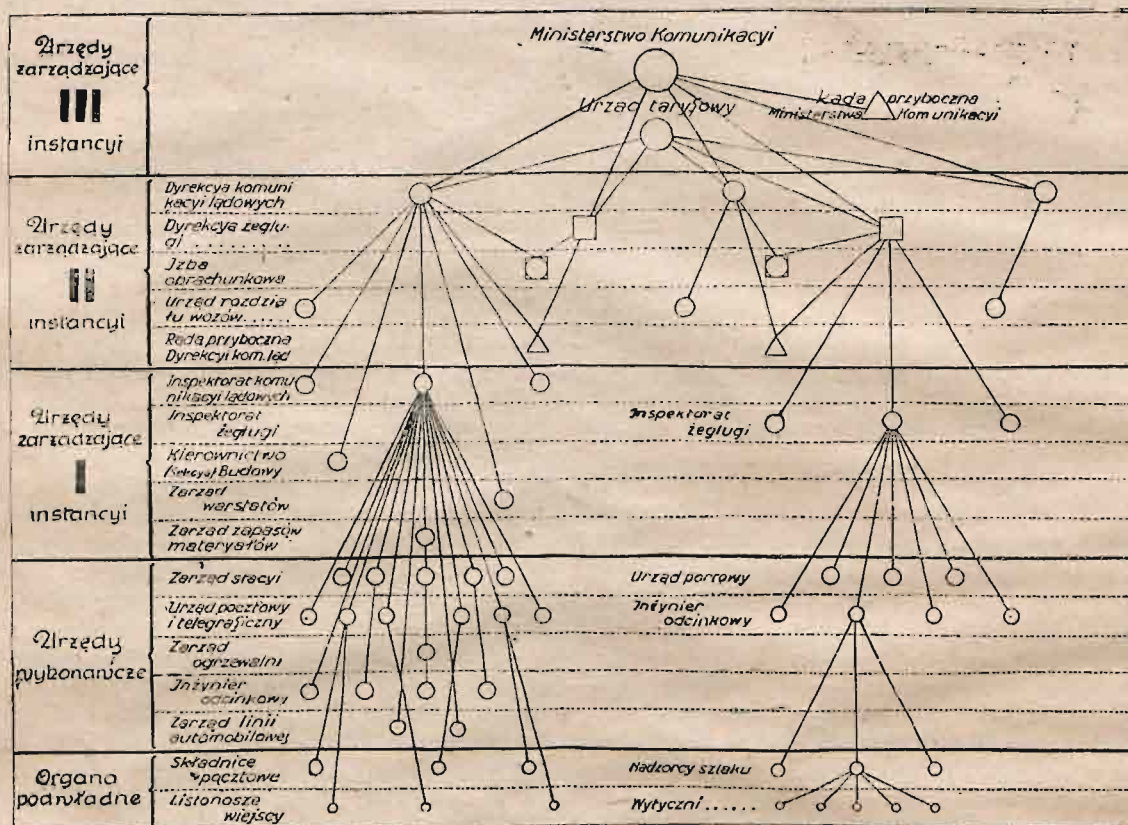
munikacji Lądowych a Dyrekcjami Żeglugi. Zjednoczenie kierownictwa tych spraw w jednym ręku, zapewnienie jednolitej polityki taryfowej i uniknięcie rozbieżnych tendencji oraz niezdrowej konkurencji między kolejami żelaznymi a drogami wodnymi wymaga, aby sprawy komercyjne (taryfowe i transportowe) dróg wodnych, przydzielić do Dyrekcji Komunikacji Lądowych, jako agendy Dyrektora komercyjnego.

Przy każdej Dyrekcji powstanie Urząd Rozdziału Wozów, podlegający Dyrektorowi Służby Ruchu, którego zadaniem będzie zawiadywanie całym taborem wozowym.

cyach przez polskie i zagraniczne koleje żelazne lub towarzystwa żeglugi, wreszcie kosztów służby we wspólnych stacjach granicznych.

B) Administracja dróg wodnych. Dla żeglugi będą utworzone, jako urzędy I. instancji „Inspektoraty Żeglugi“, których zadaniem będzie nadzór nad przynależnymi drogami wodnymi, utrzymanie drogi do jazdy, nadzór nad ruchem statków i zarząd podległym personelem.

Długość szlaku wodnego lub sieci, przydzielonej do jednego Inspektoratu, będzie zależną od znaczenia drogi wodnej i rozwoju ruchu, ale można przyjąć za zasadę, że długość szlaku około 100 ki-



Dyrekcjom będą dalej podlegać „Zarządy Warsztatów“ dla konserwacji i naprawy taboru kolejowego i automobilownego, oraz „Zarządy zapasów materiałów“ potrzebnych dla wszystkich działów.

Przy Dyrekcjach Komunikacji Lądowych będą zorganizowane Izby Obrachunkowe, funkcjonujące wspólnie dla Urzędów Komunikacji Lądowych i dla Urzędów Żeglugi, podlegające bezpośrednio Prezydentowi Dyrekcji Komunikacji Lądowych. Zadanie Izby Obrachunkowej będzie stanowić: kontrola dochodów i wzajemny rozrachunek między kolejami żelaznymi, liniami żeglugi i liniami automobilowymi, stanowiącymi własność państwową, oraz kontrolę służby kasowej we wszystkich urzędach I. i II. instancji, podlegających Dyrekcji Komunikacji Lądowych lub Dyrekcji Żeglugi, a leżących w okręgu pierwszej z nich, wreszcie do Izby Obrachunkowej będzie należeć obrachunek najmu obcego taboru kolejowego, użytego na polskich liniach kolei żelaznych oraz kosztów utrzymania zakładów, torów, budynków i t. d. używanych wspólnie w granicznych sta-

lometrów odpowiadałaby okręgowi jednego Inspektoratu.

Należałoby zatem wziąć pod rozwagę n. p. utworzenie trzech Inspektoratów dla żeglugi Wisły, w granicach dawnego Królestwa (w Sandomierzu, Warszawie i Płocku). Dla Bugu i Narwi możnaby utworzyć po jednym Inspektoracie (w Drohiczyńcu i Ostrołęce), jeden lub dwa Inspektoraty dla Niemna (w Kownie, ewentualnie w Grodnie), wreszcie jeden Inspektorat dla żeglugi morskiej w Gdańsku. Liczba Inspektoratów w Galicyi będzie zależną od rozwoju komunikacji wodnych w tym kraju.

Inspektoratom Żeglugi będą przydzieleni „Inżynierowie odcinkowi“ oraz „Urzędy portowe“. Inżynierowie odcinkowi będą wykonywać nadzór nad ruchem statków i utrzymaniem drogi do jazdy z pomocą przydzielonego personelu, rozproszonego wzdłuż szlaków, a mianowicie z pomocą Wytycznych i Nadzorców Szlaku. Urzędy portowe będą regulować ruch statków w przystaniach, dozorować wysyłkę osób i ładowanie towarów, oraz kontrolować urządzenia i stosunki sanitarne na statkach.

Władzą przełożoną nad inspektoratami będzie „Dyrekcya Żegluga”, jako urząd administracyjny II. instancyi. Prawdopodobnie wystarczy na początku utworzenie jednej takiej Dyrekcji w Warszawie i dopiero później, w miarę rozwoju sieci dróg wodnych, okaże się potrzeba utworzenia dalszych urzędów tego rodzaju.

Zakres działania Dyrekcji Żegluga obejmujący zarząd drogami wodnymi i nadzór nad żeglugą, będzie w pewnej mierze podobny do zakresu działania Dyrekcji Komunikacji Lądowych. Zadaniem Dyrekcji Żegluga będzie więc dbać o rozwój dróg wodnych i ulepszenie istniejących urządzeń, śledzić pilnie wpływ dróg wodnych na stosunki gospodarcze i stawiać wnioski dotyczące budowy nowych szlaków, ulepszenia urządzeń, uruchomienia linii okrętowych, zmiany taryf i przepisów taryfowych i t. d. Sprawy taryfowe będą jednak tylko w ograniczonej mierze należeć do jej zakresu działania, bo właściwa gospodarka taryfowa będzie dla dróg wodnych zjednoczoną w Dyrekcjach Komunikacji Lądowych ze sprawami taryfowymi kolei żelaznych. W podobny sposób będzie nadzór nad służbą kasową, kontrola dochodów i rozrachowanie dochodów międzykolejami żelaznymi a państwowymi liniami okrętowymi należeć do Izby Obrachunkowej, która będzie wspólną instytucją dla kolei żelaznych i dróg wodnych.

W równej mierze jak służba na kolejach żelaznych spełnia wobec publiczności funkcje urzędników publicznych i posiada ich prerogatywy, tak samo organy, podlegające Dyrekcji Żegluga (n. p. Inżynierowie odcinkowi, Nadzorca szlaku, Wytyczni, Inspektorowie portu i t. d.) będą mieli przywileje Organów policyjnych żegluga i jako takim będą przysługiwać atrybuty funkcjonariuszów publicznych.

C) Ministerstwo komunikacji. Według powyższych wywodów punkt ciężkości administracji będzie leżał w ręku urzędów II. instancyi, podczas gdy Ministerstwo jest tylko powołane do ogólnego kierownictwa i nadzoru. Do zakresu działania Ministerstwa będzie należeć przygotowanie i wnoszenie do Sejmu projektów ustaw, prowadzenie rokowań z obecnymi państwami i zawieranie międzypaństwowych traktatów w dziale komunikacji, organizowanie, nadzorowanie i kierowanie całym aparatem komunikacyjnym w kraju i zastępowanie spraw jego przed Sejmem.

Co do zarządu kolei żelaznych państwowych będzie zadaniem Ministerstwa organizować służbę, układać etat urzędników, wydawać przepisy i instrukcje dla personelu, ustalać typy dla wszystkich budowli, urządzeń, taboru i t. d., ustanawiać zasady taryfowe, oraz ulgi i zniżki taryfowe, układać budżet i t. d.

To samo zadanie będzie miało Ministerstwo do spełnienia wobec zarządu poczt, telegrafów i telefonów państwowych, komunikacji okrętowych i państwowych linii automobilowych. Budowę nowych linii kolejowych na rachunek państwa będzie zarządzać Ministerstwo, poruczając wykonanie niższym instancyom, ponieważ jednak fundusze potrzebne na te budowle muszą być zapewnione w budżecie państwowym, uchwalonym przez Sejm, więc decyzja co do budowy nowych linii kolejowych będzie spoczywała w rękach Sejmu.

Co do udzielania koncesji prywatnym towarzystwom na budowę linii kolejowych lub

telefonicznych i na uruchomienie linii okrętowych, automobilowych lub aeroplanowych, te należy przedewszystkiem odróżnić koncesye dla tych przedsiębiorstw, które żądają od państwa subwencji lub gwarancyi czystego zysku. Ponieważ tego rodzaju koncesye obciążają stale budżet państwowy, więc decyzja co do nich musi być zastrzeżoną Sejmowi. Jeżeli udzielenie koncesji nie wkłada zobowiązań finansowych na państwo, udzielenie koncesji powinno przysługiwać Ministrowi komunikacji, jednakowoż tylko na podstawie uchwały poprzednio powziętej przez Radę Ministrów. Zastrzeżenie prawa udzielania wszystkich koncesji Sejmowi nie jest wskazane, gdyż tym sposobem ułatwiałoby się szukanie protekcji w sferach poselskich przez towarzystwa prywatne i obiektywne osądzenie sprawy nie byłoby zapewnione w rozprawach sejmowych.

Powyższe zasady dotyczą koncesjonowania przedsiębiorstw dla użytku publicznego. Koncesjonowanie kolei żelaznych dla użytku prywatnego, a zatem dla celów przemysłowych, rolniczych, gospodarstwa lasowego, górniczych i t. d. będzie przysługiwało Dyrekcjom Komunikacji Lądowych według jednolitych zasad ustalonych przez Ministerstwo.

Dla prywatnych towarzystw kolejowych, towarzystw żegluga, linii automobilowych, aeroplanowych lub telefonicznych, stanowi Ministerstwo najwyższą władzę nadzorczą, wykonując nadzór pod względem finansowym, technicznym i taryfowym, strzegąc interesów publicznych i praw akcyonaryuszów, ustalając przepisy ruchowe i personalne, normując zasady taryf, ustanawiając typy technicznych urządzeń i t. d.

Co do stosunku organów zarządu komunikacji lądowych i wodnych I. i II. instancyi do władz ogólnej administracji państwowej (t. z. władz politycznych), to znaczy do organów podlegających Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, to ten stosunek będzie w podobny sposób uregulowany, jak wogóle stosunek między rozmaitymi działami administracji państwowej, bez żadnej wzajemnej zależności i polegający tylko na obowiązku wzajemnego porozumiewania się i popierania w sprawach, wkraczających w zakres działania dwóch lub kilku działów. Między Ministerstwem Komunikacji a Ministerstwem Robót Technicznych zachodzić będzie z tego powodu większa styczność, ponieważ wykonanie robót regulacyjnych na rzekach i budowli kanałowych, oraz ich konserwacja będzie zadaniem Ministerstwa Robót Technicznych, podczas gdy splawne rzeki i kanały będą służyć żegludze, zawiadywanej przez Ministerstwo Komunikacji. Ta styczność nie potrzebuje jednak być źródłem starć i sporów.

D) Ciała doradcze. Dla zapewnienia współdziałania czynników obywatelskich w administracji środków komunikacyjnych kraju należy powołać do życia przy Ministerstwie i Dyrekcjach Ciała doradcze. Zadaniem tych reprezentacji czynników obywatelskich będzie wydawanie opinii o wnioskach ogólnogospodarczej natury, przedkładanych przez władze rządowe lub też stawianie samoistnych wniosków takiego samego charakteru, dotyczących zmian lub ulepszeń środków komunikacyjnych.

„Rada przyboczna Ministerstwa Komunikacji” mogłaby liczyć 48 członków, z których połowę powoływałby minister, a drugą połowę sta-

nowiliby delegaci stowarzyszeń zawodowych (rolniczych, handlowych, przemysłowych, technicznych i t. d.). Minister komunikacji miałby prawo mianować 12. członków według swego osobistego wyboru, natomiast nominacyi dalszych 12 członków dokonałby na podstawie propozycyi innych Ministerstw, przyczem minister rolnictwa i minister przemysłu i handlu stawialiby propozycyę co do powołania 8. członków (4 z działu rolnictwa i 4 z działu handlu i przemysłu), minister robót technicznych stawiałby wniosek na powołanie 3 członków, a minister wojny na powołanie jednego członka.

„Rady Przyboczne Dyrekcji Komunikacji Lądowych” miałyby równocześnie służyć jako ciała doradcze dla Dyrekcji Żeglugi, obejmując swym zakresem działania wszystkie środki komunikacyjne tak lądowe jak wodne.

Utworzenie osobnych ciał doradczych dla Dyrekcji Żeglugi nie jest wskazaniem, gdyż jest obawa, że dwa ciała doradcze w sprawach komunikacyjnych mogłyby powziąć sprzeczne uchwały n. p. w źle zrozumianym interesie kolei żelaznych przeciw drogom wodnym lub naodwrot. Liczba członków Rady Przybocznej Dyrekcji Komunikacji Lądowych mogłaby się ograniczać do 36 członków, z których połowa składałaby się z delegatów stowarzyszeń zawodowych, w podobny sposób jak Rada Przyboczna Ministerstwa Komunikacji, podczas gdy drugą połowę powoływałby Prezydent Dyrekcji z grona wybitnych pracowników działu rolniczego, handlowego, przemysłowego i technicznego. Rady Przyboczne Dyrekcyjne miałyby za zadanie wydawanie opinii i stawianie wniosków dotyczących spraw komunikacji lądowych i żeglugi śródlądowej swego okręgu.

Rady Przyboczne zwoływałby minister względnie prezydent dwa razy do roku na sesye zwyczajne, a według potrzeby na sesye nadzwyczajne.

E) Skład personalu. Wobec systemu parlamentarnego, stanowiącego podstawę konstytucyi Państwa polskiego, który może powodować zmiany gabinetu lub dymisyę poszczególnych ministrów wskutek uchwał Sejmu lub zmian w ugrupowaniu stronnictw sejmowych, należałoby zapewnić ciągłość administracyi środków komunikacyjnych, któraby ucierpiała na wypadek częstych zmian na stanowisku ministra. Dla zapobieżenia tej ewentualności należy stworzyć stanowiska dwóch podsekretarzy stanu, jednego dla komunikacji lądowych, drugiego dla komunikacji wodnych, którzyby byli osobistościami niezależnymi od sytuacji parlamentarnej i mogli, mimo ewentualnej zmiany na stanowisku Ministra, stale zawiadywać administracyą środków komunikacyjnych.

Personal dla urzędów administracyi środków komunikacyjnych trzeba będzie werbować, wyszkolić i do przyszłego zawodu przygotować. Na stanowiska kierujące należy powołać ludzi z akademickim wykształceniem (techników, prawników, absolwentów akademii handlowych i t. p.), którzy już pracowali w praktycznych zawodach i zdobyli sobie doświadczenie zawodowe i życiowe. Służba techniczna musi być złożona z techników o wykształceniu akademickim, i z personalu pomocniczego, wykształconego w szkołach przemysłowych. Dla personalu służby ruchu na kolejach żelaznych, o ile nie będzie złożony z techników, wystarczy wykształcenie szkoły średniej, realnego kierunku lub równorzędnej szkoły handlowej.

Kandydaci na urzędników kolejowych i pocztowych, o ile nie posiadają akademickiego wykształcenia, zarówno przeznaczeni do służby administracyjnej, jak i do służby wykonawczej (ruchu), powinni uczęszczać przez jeden rok na kursa fachowe, a potem przebyć praktyczne wyszkolenie pod kierownictwem doświadczonych urzędników. Dla średniej i niższej służby należy zastosować podobny sposób wyszkolenia na kursach fachowych, a następnie w praktycznym kierunku pod należyty nadzorem. Biorąc pod rozwagę li tylko sieć kolejową na obszarze dawnego Królestwa Kongresowego, należy przyjąć w przybliżeniu następujące liczby głów dla poszczególnych kategorii personalu, potrzebnego do obsadzenia linii kolejowych:

a) urzędnicy (naczelnicy stacyi, zastępcy, urzędnicy ruchu, kasyerzy i urzędnicy komercyalni)	730
b) podurzędnicy (jako kierownicy stacyi i urzędnicy ruchu)	650
c) telegrafści	560
d) magazynierzy	250
e) przetokowi	1450
f) zwrotniczy	1600
g) robotnicy zawodowo wykształceni (pisarze wozów, lampści, portyerzy, robotnicy stacyjni i magazynowi, woźni, zamiatacze wozów i t. d.)	2100
h) konduktorzy	2500
i) maszyniści	1200
k) palacze	1200
l) nadzorczy szlaku	300

i t. d.

Stosunek służbowy z tym personaliem będzie uregulowany na podstawie kontraktów, przewidujących możliwość obopólnego wypowiedzenia z terminem, zależnym od sprawowanej funkcji, wahającym się między jednym a sześcioma miesiącami, — i zapłatą jednorazowej odprawy w razie wypowiedzenia stosunku służbowego przez zarząd. Dla tego personalu należy stworzyć instytucye humanitarne, a mianowicie: Instytut emerytalny i Instytut asekuracyjny dla inwalidów. Pierwszy z nich zapewni personalowi w razie okaleczenia w służbie, drugi zabezpieczy rentę w razie okaleczenia w służbie. Fundusze obydwóch instytutów będą zasilane po części przez zarząd, po części przez stałe wkładki personalu, wpłacane miesięcznie w stosunku do wysokości płacy. Pewne kierujące stanowiska mogą i powinny być odrazu obsadzone urzędnikami stałymi, należącymi do etatu urzędników państwowych, który będzie wspólnym dla wszystkich działów administracyi państwowej. Poszczególni urzędnicy kontraktowi będą mogli z czasem zostać stałymi urzędnikami państwowymi i być objęci etatem tychże urzędników (stabilizacyą), lecz do osiągnięcia tego będą potrzebne poszczególne warunki. Taki urzędnik będzie musiał wykazać się bardzo dobrą kwalifikacyą i przebytym czasem służby kontraktowej, pięć do dziesięcioletnim, stosownie do ważności spełnianych czynności. Wynagrodzenie urzędników kontraktowych winno się składać z dwóch odrębnych kwot, mianowicie ze stałej płacy i ze zmiennej remuneracyi, zależnej od sprawności i pilności funkcjonariusza, stanowiącej rodzaj płacy akordowej, ubranej we formę chwiejnego wynagrodzenia, wymierzanego stosownie do wyników pracy.

Z chwilą złączenia Galicyi z Królestwem sto-

sunki personalu zakładów komunikacyjnych zawiązują się w znacznej mierze przez tę okoliczność, że personal zarządu kolei państwowych w Galicyi składa się z trzech kategorii pracowników, a mianowicie z pragmatycznych urzędników etatu państwowego, z pragmatycznych funkcjonariuszów zarządu kolejowego i funkcjonariuszów kontraktowych (pro wizorycznych). Personal zarządu poczt i telegrafów wykazuje nieco odmienny skład z trzech kategorii funkcjonariuszów, a mianowicie z pragmatycznych urzędników i służby etatu państwowego, urzędników niepragmatycznych zakładu pocztowego i ze służby urzędów pocztowych klasowych, kontraktowej i niepragmatycznej. Zadaniem przyszłości będzie wprowadzić pewien jednolity system w te zawiązane i różnorodne stosunki personalne.

III. Szczegółowa organizacja. Ministerstwo Komunikacji będzie się składało z szeregu sekcji, bądź to sekcji działowych, bądź to wspólnych. Sekcje działowe będą obejmowały swym zakresem pracy agendy jednego poszczególnego działu (kolei żelaznych, poczt i telegrafów, żegluga), podczas gdy sekcje wspólne będą załatwiać sprawy dotyczące wszystkich działów. Stosownie do powyższej zasady przedstawia się ogólny skład Ministerstwa w następujący sposób:

A) Sekcje wspólne:

1. Sekcja prezydyalna.
2. „ ustawodawcza i traktatów między państwowych.
3. Sekcja finansowa.
4. „ administracyjna i personalna.
5. „ taryfowa i spraw transportów.

B) Sekcje działowe:

a) Koleje żelazne:

6. Sekcja budowy kolei żelaznych.
7. „ taboru
8. „ ruchu kolejowego.
9. „ nadzorcza.

b) Poczty, telegrafy i telefony:

10. Sekcja ruchu.
11. „ budowy.

c) Żegluga śródlądowa i morska:

12. Sekcja żegluga.

d) Ruch automobilowy i lotnictwo:

13. Sekcja automobilowa i lotnictwa.

Zakres działania poszczególnych sekcji przedstawia się w następujący sposób:

1. Sekcja prezydyalna:

Sprawy prezydyalne, (polityczne, poufne, dotyczące osoby ministra i podsekretarzy stanu i t. d.).

2. Sekcja ustawodawcza i traktatów między państwowych:

- a) Międzypaństwowe traktaty.
- b) Ustawodawstwo dotyczące kolei żelaznych, poczt, telegrafów, telefonów, żegluga, ruchu automobilowego i lotnictwa.
- c) Koncesjonowanie prywatnych towarzystw dla budowy i eksploatacji linii kolei żelaznych, linii telefonicznych, żegluga morskiej

i śródlądowej, automobilowych, aeroplanowych i t. d.

- d) Budowa nowych linii kolei żelaznych na koszt państwa.
- e) Układy dotyczące zakupu przez państwo prywatnych linii kolei żelaznych, telefonicznych, żegluga morskiej i śródlądowej, automobilowych, aeroplanowych i t. p.
- f) Ustalenie trasy i ogólnych podstaw projektów nowych linii kolei żelaznych państwowych i prywatnych.

3. Sekcja finansowa:

- a) Nadzór finansowy nad wszystkimi działami administracji państwowych środków komunikacyjnych.
- b) Nadzór finansowy nad prywatnymi towarzystwami.
- c) Budżet i rozdział kredytów między poszczególnymi urzędami.
- d) Zamknięcie rachunkowe.

4. Sekcja administracyjna i personalna:

- a) Organizacja służby i ustalenie etatu posad.
- b) Wydawanie jednolitych przepisów i instrukcji.
- c) Unormowanie stosunków służbowych i prawnych personalu.
- d) Systemizowanie plac dla personalu.
- e) Sprawy dyscyplinarne personalu.
- f) Nadzór nad administracją i personelem towarzystw prywatnych.
- g) Zatwierdzenie statutów instytucji humanitarnych (Instytutu emerytalnego i asekuracyjnego dla inwalidów).
- h) Unormowanie stosunków między Ministerstwem komunikacji a innymi gałęziami administracji państwowej.
- i) Uregulowanie stosunków między poszczególnymi działami Ministerstwa lub jemu podwładnymi urzędami.

5. Sekcja taryfowa i spraw transportów:

- a) Ustalenie zasad taryf osobowych dla kolei żelaznych, towarzystw żegluga i linii automobilowych, tak państwowych jak prywatnych.
- b) Ustalenie zasad taryf towarowych.
- c) Przyznanie zniżek i ulg taryfowych.
- d) Ustalenie przepisów transportowych.
- e) Układy z obcymi państwami i zagranicznymi towarzystwami kolejowymi lub żegluga, dotyczące taryf i spraw transportów.

B) Sekcje działowe:

a) Koleje żelazne:

6. Sekcja budowy kolei żelaznych:

- a) Biuro budowy mostów.
- b) Biuro robót przyziemnych.
- c) Biuro nawierzchnie.
- d) Biuro sygnałów i ubezpieczenia wjazdów. (Każde Biuro będzie miało za zadanie prowadzić studia nad systemami swego działu, wprowadzonymi za granicą, utrzymywać ewidencję ulepszeń i wynalazków, ustalać typy dla kolei państwowych i zatwierdzać typy

dla kolei prywatnych. Zamawianie dostawy konstrukcyi mostowych, żelaznego materiału nawierzchni, sygnałów i aparatów do ubezpieczenia wjazdów będzie także należało do wyż wymienionych poszczególnych biur).

e) Biuro nadzoru szlaku.

f) Biuro personalne.

7. Sekcja taboru kolei żelaznych:

a) Studya nad zagranicznymi typami parowozów i wozów, ewidencya ulepszeń i wynalazków.

b) Ustalenie typów dla pojazdów kolejowych.

c) Zamawianie dostawy nowych parowozów i wozów.

d) Ewidencya i rozkład taboru, środków ładowniczych i urządzeń wozów między poszczególne okręgi i Dyrekcyje.

e) Zakupno węgla i ropy dla państwowych kolei żelaznych i dla floty państwowych parostatków.

f) Biuro personalne.

8. Sekcja ruchu kolejowego:

a) Ustalenie przepisów ruchowych dla kolei żelaznych państwowych i prywatnych.

b) Układy z Ministerstwem wojny w sprawie świadczeń kolei żelaznych dla celów wojskowych.

c) Ustalenie rozkładu jazdy dla pociągów, łączących się z pociągami zagranicznymi.

d) Ustalenie norm dla czasokresu pracy i wypoczynku personelu ruchowego, ze względu na bezpieczeństwo ruchu.

e) Biuro personalne.

9. Sekcja nadzorcza:

a) Nadzór techniczny nad kolejami państwowymi i prywatnymi.

b) Dochodzenia i orzeczenia w sprawie winy i przyczyny wypadków kolejowych.

b) Poczty, telegrafy i telefony:

10. Sekcja ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego:

a) Sprawy personelu urzędników państwowych, służby państwowej, urzędników zakładu pocztowego i służby kontraktowej.

b) Przepisy i regulaminy dla służby pocztowej.

c) Przepisy i regulaminy dla służby telegraficznej.

d) Przepisy i regulaminy dla służby telefonicznej.

e) Sprawy biegu poczt (kursów).

f) " budowy budynków pocztowych.

g) " pocztowe wojskowe.

h) " zapasów materiałów (zuaczków, blankietów i t. d.).

i) Kreowanie nowych urzędów pocztowych i stacyi telegraficznych i telefonicznych.

k) Egzamina fachowe.

11. Sekcja budowy telegrafów i telefonów:

a) Studya nad zagranicznymi systemami telegrafów i telefonów, ewidencya ulepszeń i wynalazków.

b) Ustalenie typów dla telegrafów i telefonów.

c) Zamawianie dostawy aparatów telegraficz-

nych i telefonicznych, i przynależnych materiałów.

d) Konserwacya linii telegraficznych i telefonicznych.

e) Budowa nowych linii telegraficznych i telefonicznych.

12. Sekcja żeglugi śródlądowej i morskiej:

a) Budowa i konserwacya portów, bulwarów, urządzeń do ładowania etc.

b) Studya nad zagranicznymi systemami portów, bulwarów i przyrządów do ładowania, ewidencya ulepszeń i wynalazków.

c) Studya nad zagranicznymi typami statków, pogłębiaczy i t. p., ewidencya wynalazków i ulepszeń.

d) Ustalenie typów statków i pogłębiaczy dla państwowej floty.

e) Zamówienie dostawy statków i pogłębiaczy dla państwowej floty.

f) Utrzymanie, sygnalizacya i nadzór nad drogami statków na rzekach spławnych i kanałach.

g) Nadzór nad żeglugą.

h) Biuro personalne.

13. Sekcja automobilowa i lotnicza:

a) Studya nad zagranicznymi typami automobilów i samolotów, ewidencya ulepszeń i wynalazków.

b) Ustalenie typów automobilów ciężarowych, osobowych, pocztowych i t. p.

c) Zamawianie dostawy automobilów.

d) Urządzenie linii stałego ruchu automobilowego i areoplanowego.

e) Nadzór nad ruchem automobilowym i lotniczym.

Wyliczone agendy poszczególnych sekcji nie są równej rozległości i wagi. Załatwianie agend jednej sekcji będzie wymagało utworzenia kilku biur (jak n. p. w Sekcji 4. agendy a) b) c) lub w Sekcji 7., w której trzeba utworzyć dla wszystkich wyliczonych agend osobne biura dla parowozów, a osobne dla wozów), podczas gdy w innych sekcjach jedno biuro będzie mogło załatwić kilka pokrewnych a mniej rozległych agend (n. p. w Sekcji 2. agendy c) d) e), w Sekcji 12. agendy a) i b), oraz agendy c) d) i e).

Dla uproszczenia i przyspieszenia toku spraw jest rzeczą wskazaną odbywanie peryodycznych konferencyi naczelników sekcji, na których miałyby zapadać uchwały dotyczące traktowania spraw zasadniczej wagi lub spraw wkraczających w zakres działania kilku sekcji.

B) *Urząd Taryfowy.* Jako pomocniczy urząd Ministerstwa należy utworzyć *Urząd Taryfowy*. Zadaniem Sekcji taryfowej w Ministerstwie będzie prowadzenie polityki taryfowej w porozumieniu z Ministerstwami Rolnictwa, Przemysłu i Handlu. W tym celu Sekcja taryfowa będzie tylko ustalać zasady taryf osobowych i towarowych, oraz uchylać zniżki i ulgi taryfowe wskazane w interesie poszczególnych gałęzi gospodarstwa społecznego. Dla technicznego przeprowadzenia tych zasad i wprowadzenia ich w życie we formie taryf dla wszystkich działów komunikacyi, zatem dla kolei żelaznych, dróg wodnych, linii automobilowych i t. d. należy stworzyć osobny urząd pomocniczy, podlegający bezpośrednio Sekcji

Taryfowej Ministerstwa, a stworzenie takiego urzędu jest także z tego względu wskazane, że rodzaj pracy, który będzie miał dokonać ten urząd, nie nadaje się do sposobu ministerialnego urzędowania, jako pracy przeważnie rachunkowej, do której posługiwać się można personelem kontraktowym o niższym stopniu wykształcenia.

Zakres działania Urzędu Taryfowego byłby następujący:

- a) Szczegółowe obrachowanie, drukowanie, ogłaszanie i wprowadzanie w życie taryf, stosownie do zasad ustalonych przez Ministerstwo.
- b) Ogłaszanie i wprowadzanie w życie zniżek i ulg taryfowych, przyznawanych przez Ministerstwo.
- c) Zawieranie umów kartelowych z kolejami żelaznymi i towarzystwami żeglugi prywatnymi lub zagranicznymi, co do podziału transportów, udziału w dochodach lub wyznaczenia obowiązujących rut dla transportów.
- d) Obrachunek i podział dochodów między państwem a prywatnymi kolejami żelaznymi i towarzystwami żeglugi, oraz między krajowymi i zagranicznymi kolejami żelaznymi i towarzystwami żeglugi.

C) Komisarze Rządowi. W celu wykonywania ustawami przewidzianego nadzoru nad prywatnymi towarzystwami kolei żelaznych, żeglugi, ruchu automobilowego, linii telefonicznych i t. p. Ministerstwo będzie ustanawiało Komisarzy Rządowych dla poszczególnych towarzystw. Funkcje komisarzy będą spełniać przeznaczeni do tego celu urzędnicy Ministerstwa Komunikacji lub innych Ministerstw, względnie podwładnych urzędów. Obowiązkiem Komisarzy Rządowych będzie uczestniczenie w zebraniach Rady Nadzorczej lub Rady zarządzającej i Komitetu wykonawczego, oraz Walnego Zgromadzenia, czuwanie nad zgodnością uchwał z ogólnymi przepisami i ustawami państwowymi i z postanowieniami koncesyi, zawieszanie uchwał sprzeciwiających się ustawom i przepisom koncesyi, wreszcie dozоровanie stosunków finansowych i administracyjnych Towarzystwa, oraz stosunków jego personelu.

D) Pocztowa Kasa Oszczędności. Dla rozwinięcia obrotu pieniężnego zapomocą czeków pocztowych należy stworzyć „Pocztową Kasę Oszczędności“. Mimo jej charakteru instytucji finansowej, któryby wymagał ścisłego związku z Ministerstwem Skarbu, Pocztowa Kasa Oszczędności będzie musiała podlegać Ministerstwu Komunikacji ze względu na prowadzenie jej agend przez urzędy pocztowe. W razie jej rozdziału z tem Ministerstwem trzeba by stworzyć liczny zastęp osobnych urzędów, dla załatwiania jej agend, co by spowodowało bardzo znaczne koszty.

I. Dyrekcje komunikacji lądowych.

E) Urzędy zarządzające II. instancji. Na czele Dyrekcji będzie stał Prezydent o wykształceniu fachowym technicznym. Jemu będą podlegały Dyrektorowie i Wicedyrektorowie, którzy będą kierować samoistnie przydzielonymi sekcjami, i będą ponosić odpowiedzialność za tok spraw, każdy w swym zakresie działania. W podobny sposób jak w Mini-

sterstwie będą sekcje działowe, których agendy dotyczą tylko jednego poszczególnego działu (n. p. kolei żelaznych lub poczt i telegrafów), podczas gdy sekcje wspólne będą załatwiać agendy wszystkich działów komunikacji, zawiadywanych przez Dyrekcję Komunikacji lądowych.

Wicedyrektor administracyjny i Dyrektor komercyjny. Pierwszy z nich obejmie agendy personalne, prawnicze, administracyjne, finansowe, zakupna materiałów i sanitarne, drugi sprawy taryfowe, transportowe i reklamacyjne dla wszystkich gałęzi komunikacji lądowych, to znaczy dla kolei żelaznych, poczt, telegrafów i telefonów, linii automobilowych i lotnictwa. Dla działu kolei żelaznych i ruchu automobilowego będzie fungować trzech poszczególnych dyrektorów, a mianowicie Dyrektor budowy, Dyrektor służby maszynowej i Dyrektor służby ruchu, z których pierwszy będzie miał przydzielone sprawy budowy i konserwacji budynków dla poczty i telegrafów.

Dla działu poczt, telegrafów i telefonów będzie Dyrektor poczt i telegrafów, któremu będzie przydzielony Techniczny Wicedyrektor dla budowy i konserwacji linii telegraficznych i telefonicznych.

Organizacja Sekcji, Departamentów i Biur Dyrekcji przedstawiałaby się w następujący sposób:

I. Sekcje wspólne:

Do zakresu działania Wicedyrektora administracyjnego będzie należeć cały kompleks spraw organizacyjnych i personalnych, oraz prawniczych, jemu będzie podlegał Naczelnik lekarz z Departamentem sanitarnym i Naczelnik Departamentu dla zakupna materiałów, wreszcie Departament dla nadzoru instytucji humanitarnych. Do Wicedyrektora administracyjnego będzie należeć także kierownictwo całej służby kasowej i rachunkowej okręgu, ustalanie budżetu, kontrola rozchodów i manipulacja pieniężna.

1. Departament personalny.

- a) Organizacja urzędów, systemizowanie posad.
- b) Uregulowanie stosunków prawnych i służbowych dla personelu.
- c) Przyjmowanie funkcyjnaruszów do służby, pensjonowanie, awanse, nominacje na wszystkie posady z wyjątkiem posad Dyrektorów i ich zastępców, przenoszenie urzędników z jednej Dyrekcji do drugiej.
- d) Normowanie płac, dodatków, remuneracji, emerytur, odpraw i t. d.
- e) Sprawy personalne urzędników pragmatycznych (państwowych).
- f) Sprawy personalne funkcyjnaruszów zarządu kolejowego.
- g) Sprawy personalne funkcyjnaruszów zarządu poczt i telegrafów.
- h) Sprawy dyscyplinarne.
- i) Zarząd instytucji humanitarnych (emerytalnego i asekuracyjnego dla inwalidów).

2. Departament prawniczy:

- a) Sprawy ogólne prawnicze.
- b) Spory prawne.

3. Departament administracyjny:

- a) Ogólne sprawy administracyjne.
- b) Sprawy organizacyjne.

- c) Zarząd instytucji humanitarnych.
- d) Szkolnictwo.

W sprawach organizacyjnych jest Wicedyrektor administracyjny obowiązany przed postawieniem wniosków Prezydentowi zasięgnąć opinii wszystkich działowych Dyrektorów.

4. Departament kasowy i rachunkowy:

- a) Sprawy budżetowe.
- b) Kontrola wydatków.
- c) Kontrola służby kasowej.
- d) Likwidowanie poborów personalu.
- e) Książkowanie.

5. Departament zakupna materiałów:

- a) Zakupno materiałów drzewnych.
- b) " " żelaznych i ceramicznych.
- c) Zakupno tkanin i konfekcja uniformów.
- d) " inwentarza.
- e) " materiałów zapasowych, dla telegrafów i telefonów.

Temu Departamentowi będą podlegać „Zarządy zapasów materiałów“ rozsiane w okręgu dyrekcyjnym. Tym Departamentem będzie kierował Referent materiałowy o wykształceniu specjalnym z działy zawnstwa materiałów (technolog).

6. Departament sanitarny:

pod kierownictwem Naczelnego lekarza:

- a) Podział sieci kolejowej i pocztowej na okręgi lekarskie.
- b) Nominacja lekarzy zarządu kolejowego i pocztowego.
- c) Nadzór nad stanem zdrowotnym personalu.
- d) Zwalczanie epidemii (przedewszystkiem gruźlicy) i alkoholizmu.

Kierownikiem spraw taryfowych i transportowych (tak zwanej służby komercyjnej) dla wszystkich działów komunikacyjnych, włącznie z komunikacjami wodnymi, będzie Dyrektor komercyjny. Jego zadaniem będzie zastosowywać taryfy oraz zniżki i ulgi taryfowe ustanowione przez Ministerstwo a wydane przez Urząd Taryfowy, badać pilnie oddziaływanie tych norm i zniżek na stosunki gospodarcze okręgu, dbać o rozwój ekonomiczny okręgów i przedkładać Ministerstwu wnioski w sprawach taryfowych, zdążające do tego celu, śledzić bacznie oddziaływanie taryf kolejowych na ruch drogami wodnymi i naodwrot wpływ taryf przewozu wodą na ruch kolejowy (uwzględniając także ewentualnie istniejące linie automobilowe), w tym kierunku, aby te środki komunikacyjne nie zwalczały się nawzajem, lecz przeciwnie, współdziałały zgodnie w popieraniu gospodarczego rozwoju kraju, wydawać opinie o rentowności i ekonomicznej potrzebie projektów budowy nowych linii kolejowych i dróg wodnych, zamierzonej czy to przez państwo, czy przez towarzystwa prywatne, kierować agendami transportu osób i towarów w swoim okręgu, zastosowywać przepisy transportowe wydane przez Ministerstwo, wydawać w drugiej instancji orzeczenia w sprawach odszkodowania interesentów za zagubione, uszkodzone lub ograbione przesyłki i za przekroczenie czasokresu dostawy, wreszcie dbać o ułatwianie wymiany osób i towarów między kolejami, drogami wodnymi i liniami automobilowymi (dworce i urządzenia do przeładowywania).

Podległe Departamenty będą miały następujący zakres działania:

1. Departament taryfowy:

- a) Taryfy osobowe i pakunkowe.
- b) Taryfy towarowe.
- c) Zniżki opłat przewozowych.
- d) Zezwolenia na bezpłatne transporty w razie klęsk elementarnych, pożarów i t. d.

2. Departament transportowy:

- a) Organizacja i nadzór służby transportowej na państwowych liniach kolei żelaznych, żeglugi, automobilowych.
- b) Nadzór nad służbą transportową na prywatnych liniach kolei żelaznych, żeglugi i automobilowych.
- c) Fabrykacja biletów jazdy.
- d) Biura wywiadowcze i reklama.

3. Departament reklamacyjny:

- a) Odszkodowania za spóźnione dostawy.
- b) " " uszkodzone, obrabowane lub zagubione przesyłki.

II. Sekcje kolei żelaznych:

1. Do zakresu działania Dyrektora budowy będzie należało: zatwierdzanie szczegółowych projektów nowych linii kolejowych, których budowa jest zamierzona czy to przez państwo czy też przez prywatne przedsiębiorstwa, nadzór nad budową tych linii, tworzenie osobnych urzędów „Kierownictw budowy“ dla przeprowadzenia budowy nowych linii kolei państwowych, przeprowadzenie budowli na istniejących liniach kolejowych w celu rekonstrukcji istniejących lub stworzenia nowych zakładów, nadzór nad budową nowych linii kolejowych przez towarzystwa prywatne za pośrednictwem „Komisarzy Nadzoru Budowy“, nadzór nad całym działem konserwacji istniejących linii, organizacja dozoru na tych liniach i t. d. Dla działu poczt, telegrafów i telefonów będzie miał Dyrektor budowy wyjątkowo do załatwienia sprawy budowy, konserwacji budynków dla pomieszczenia urzędów, jako sprawy budowlanej natury należące do jego zakresu działania.

Dyrektorowi budowy będą podlegać następujące Departamenty:

1. Departament administracyjny:

- a) Sprawy personalne.
- b) Sprawy budżetowe.
- c) Kontrola wydatków.
- d) Służba dozoru.
- e) Zakupno gruntów.

2. Departament dla mostów.

3. Departament dla robót przyziemnych.

4. Departament dla nawierzchni.

5. Departament dla budynków.

6. Departament dla sygnałów i ubezpieczenia wjazdów.

7. Departament dla materiałów.

8. Departament dla wielkich projektów (budowa nowych i rozszerzenie istniejących stacji i zakładów, drugich torów, trutynowanie projektów prywatnych towarzystw dla budowy nowych linii kolejowych).

Dla przeprowadzenia budowy nowych linii kolejowych państwowych będą stworzone jako urzędy przejściowe, stosownie do potrzeby „Kierownictwa budowy“. Będą one bezpośrednio podległe Dyrekcyom komunikacji lądowych i będą wykonywać polecenia wydawane przez Dyrekcyę co do przeprowadzić się mającej budowy. Na czele Kierownictw stanie „Naczelnym inżynier“, któremu będzie dodany sztab inżynierów, urzędników administracyjnych i kasowych oraz sił pomocniczych. Linia będąca w budowie, będzie podzielona na odcinki, których długość stosownie do trudności terenowych i rozmiaru projektowanych budowli będzie się wahać między 5 i 10 kilometrami. Budowę w każdym odcinku będzie prowadził Inżynier odcinkowy, mający ewentualnie dodanych inżynierów posilkowych i siły pomocnicze.

Dla przeprowadzenia większych budowli na istniejących liniach kolejowych (rozszerzenie stacji, budowa nowych dworców, drugiego toru i t. p.) będą ustanawiane „Sekcje budowy“, podległe Dyrekcyi, podobnie zorganizowane jak Kierownictwa budowy lecz o mniejszym zakresie działania. Dla dozoru budowy nowych linii kolejowych, prowadzonych przez prywatne towarzystwa, Dyrekcyę będą ustanawiać „Komisarzy nadzoru budowy“, których zadaniem będzie przestrzegać, aby budowa była wykonaną ściśle według warunków koncesyi i zatwierdzonych projektów, oraz według wymogów sztuki technicznej. Jako tacy komisarze będą się nadawać inżynierowie stojący w służbie państwowych komunikacji lądowych.

2. Do zakresu działania Dyrektora służby maszynowej będzie należeć: nadzór nad całym taborem (obejmującym także automobile), kierowanie robotami około konserwacji i naprawy taboru, kierowanie całą służbą warsztatową, wyposażenie warsztatów w potrzebne maszyny narzędziowe, kierowanie i nadzór nad całą służbą trakcyjną (obsługa parowozów, automobilów i t. p.), nadzór i konserwacja urządzeń dla popędu prądem elektrycznym, nadzór i konserwacja urządzeń mechanicznych do ładowania i transportu towarów w obrębie dworców i t. d.

Departamenty podlegające Dyktorowi służby maszynowej będą obejmować następujące agendy:

1. Departament administracyjny:

- a) Sprawy personalne.
- b) „ „ budżetowe.
- c) Kontrola wydatków.

2. Departament służby trakcyjnej.

3. Departament dla dozoru i rewizyi pojazdów, przyrządów do ładowania, wag pomostowych.

4. Departament dla służby warsztatowej, któremu będą podlegać „Zarządy warsztatów“ rozsiane w okręgu dyrekcyjnym.

- a) Konserwacja parowozów.
- b) „ „ wozów.
- c) „ „ sprzętów wozowych.
- d) „ „ przyrządów do ładowania.
- e) „ „ wag pomostowych.

5. Departament dla urządzeń elektrycznych i dla oświetlenia.

6. Departament dla urządzeń mechanicznych do ładowania i transportowania towarów w obrębie dworców.

7. Departament materiałów.

3. Do zakresu działania Dyrektora służby ruchu będzie należeć: nadzór i kierowanie całą służbą ruchu kolei żelaznych i linii automobilowych okręgu, regulowanie i dozór ruchu pociągów i służby stacyjnej, ustalanie rozkładu jazdy pociągów (z wyjątkiem rozkładu pociągów, stanowiących połączenie z zagranicznymi kolejami, którego ustalenie należy do Ministerstwa).

Następujące Departamenty będą obejmować służbę ruchu:

1. Departament administracyjny:

- a) Sprawy personalne.
- b) „ „ budżetowe.
- c) Kontrola wydatków.
- d) Sprawy inwentarza i materiałów.

2. Departament wojskowy.

3. Departament rozkładu jazdy.

4. Departament dla ogólnych spraw ruchowych.

5. Departament dla dochodzeń w sprawie wypadków.

6. Departament dla kolei lokalnych.

7. Departament dla stacyi granicznych.

Jako urząd pomocniczy, podlegający bezpośrednio Dyktorowi służby ruchu, będzie utworzony „Urząd rozdziału wozów“, którego zadaniem będzie polegać na stałej ewidencji ilości, gatunku i sposobu użytkowania wozów osobowych i ciężarowych na poszczególnych stacyach, względnie szlakach, i rozrządzanie tymi wozami stosownie do zgłoszonego zapotrzebowania tych wozów dla przewozu osób i towarów. Na czele urzędu stanie Dyktor o technicznym wykształceniu, wyszkolony w dziale ruchowym. Okręg dyrekcyjny będzie podzielony według stosunków ruchowych i głównych dróg na rejony, które będą stanowiły podstawę dla przeprowadzenia rozdziału wozów. Urząd będzie obejmował następujące biura:

- a) Biuro dla ogólnych spraw wozowych i najmu obcych wozów.
- b) Biuro dla rozdziału wozów osobowych.
- c) „ „ „ „ towarowych I. rejonu.
- d) „ „ „ „ „ II. „
- e) „ „ „ „ „ III. „
- f) „ „ „ „ „ IV. „
- g) Biuro statystyczne dla biegu wozów.
- h) Biuro ewidencji taboru i sprzętów wozowych.
- i) Biuro wojskowe.

4. Do zakresu działania Dyrektora poczt i telgrafów będzie należeć kierowanie i nadzór nad całą służbą pocztową, telegraficzną i telefoniczną, budową i konserwacją linii telegraficznych i telefonicznych i t. d. Jemu będą podlegać następujące Departamenty:

1) Departament personalny (wnioski personalne i opinie dla Wicedyrektora administracyjnego, sprawy dyscyplinarne na podstawie wniosków organów rewizyjnych, względnie Departamentów fachowych).

2) Departament dla spraw służby pocztowej oddawczej i spraw cłowych.

3) Departament dla spraw służby pocztowej nadawczej, uwolnienia od porta.

4) Departament dla spraw przekazów i zleceń.

5) Departament dla spraw odszkodowań, spraw zagubienia, uszkodzeń, grabieży przesyłek.

6) Departament dla spraw biegu wozów pocztowych (Departament kursowy.

7) Departament dla kreowania urzędów pocztowych i okręgów doręczeń.

8) Departament dla spraw ruchu telegraficznego i telefonicznego, kreowania nowych stacji i statystyki ruchu pocztowego i telegraficznego.

9) Departament dla spraw budowy budynków pocztowych rządowych i spraw najmu.

Dyrektorowi będzie podlegać techniczny wicedyrektor kierujący budową i konserwacją linii telegraficznych i telefonicznych.

5. Izba obrachunkowa będzie osobnym urzędem podlegającym bezpośrednio Prezydentowi Dyrekcji. Na czele Izby obrachunkowej stanie Naczelnik o wykształceniu zawodowym w dziale rachunkowości i kasowości. Izba obrachunkowa będzie wykonywała kontrolę dochodów przedsiębiorstw państwowych i służby kasowej zarówno na liniach kolei żelaznych i automobilowych, jak i na drogach wodnych i będzie miała do załatwienia następujące agendy:

1) Rewizja rachunków dochodów z przewozu osób, pakunków i towarów na państwowych kolejach żelaznych, drogach wodnych i liniach automobilowych.

2) Rozrachunek dochodów między kolejami żelaznymi, drogami wodnymi, liniami automobilowymi państwowymi a kolejami żelaznymi, drogami wodnymi i liniami automobilowymi, stanowiącymi własność prywatną.

3) Przygotowanie materiału rachunkowego dla rozrachowania między kolejami żelaznymi i drogami wodnymi krajowymi i kolejami żelaznymi i drogami wodnymi zagranicznymi dla Urzędu taryfowego.

4) Sporządzanie miesięcznego rachunku dochodów z kolei żelaznych, dróg wodnych i linii automobilowych, stanowiących własność państwową.

5) Zwrot nadpłaconych należności za przewóz osób, pakunków i towarów.

6) Zwrot przyznanych zniżek taryfowych (refakcji) przy przewozie towarów.

7) Nadzór służby kasowej zarówno na liniach kolejowych i automobilowych, jak i na drogach wodnych.

8) Obrachunek najmu obcych wozów kolejowych względnie wynagrodzenia za wozy będące własnością Państwa Polskiego, użyte na obcych kolejach.

9) Obrachunek wzajemny kosztów naprawy taboru wypożyczonego.

10) Obrachunek wzajemnych kosztów konserwacji wspólnie używanych zakładów (budynków, torów i t. d.), oraz kosztów prowadzenia ruchu i manipulacji w stacjach granicznych.

Dla wykonywania kontroli służby kasowej będzie Izba obrachunkowa rozporządzać swymi organami przydzielonymi do Inspektoratów komunikacji lądowych i do Inspektoratów żeglugi, zwanych „Inspektorami kas”.

II. Dyrekcje żeglugi. Na czele Dyrekcji żeglugi stanie Dyrektor żeglugi z wykształceniem technicznym i fachowym wykształceniem z działy nautyki, który będzie miał przydzielonych trzech Wicedyrektorów.

1) Wicedyrektor budowy, któryby miał kierować działem budowy i konserwacji, do którego należałyby zatem następujące agendy:

a) Budowa portów i urządzeń dla ładowania statków.

b) Konserwacja portów, urządzeń dla ładowania statków.

2) Wicedyrektor administracyjny, którego zakres działania obejmowałby:

a) Sprawy prawnicze.

b) Sprawy personalne dla wszystkich funkcyjnaryuszów podległych Dyrekcji (systemizowanie posad, ustalanie płac, dodatków, remuneracji i emerytur dla personelu, sprawy dyscyplinarne etc.).

c) Sprawy organizacyjne, unormowanie stosunków służbowych i prawnych personelu, przepisy i instrukcje.

d) Przyjmowanie funkcyjnaryuszów do służby, pensjonowanie, awansy, nominacje na wszystkie posady, z wyjątkiem posad wicedyrektorów i ich zastępców, przeniesienia i t. d.

e) Sprawy rachunkowe i służba kasowa w podległym okręgu.

f) Odszkodowania z tytułu zagubionych, uszkodzonych lub ograbionych towarów w czasie transportu na statkach.

g) Sprawy sanitarne, zawiadywanie przez Naczelnego lekarza.

3) Wicedyrektor dla spraw ruchowych:

1. Nadzór nad ruchem statków prywatnych i prowadzenie żeglugi statkami państwowymi na podległych drogach wodnych.

2. Nadzór nad ruchem statków prywatnych w portach morskich i prowadzenie żeglugi statkami państwowymi.

3. Konserwacja i odnawianie taboru statków państwowych i pogłębiaczy.

4. Utrzymanie i pogłębianie drogi do jazdy dla statków i sygnalizacja.

5. Nadzór nad transportem osób i towarów, przeładowywanie i magazynowanie towarów.

6. Sprawy taryfowe (wykonanie przepisów wydawanych przez Urząd taryfowy lub Dyrektora komercyjnego Dyrekcji komunikacji lądowych).

7. Zakupno potrzebnych materiałów (z wyjątkiem węgla i ropy, które zakupuje Sekcja taboru kolei żelaznych zarówno dla kolei, jak i dla floty państwowych parostatków).

Sprawy taryfowe dla dróg wodnych będą należeć do zakresu działania Dyrektora komercyjnego Dyrekcji komunikacji lądowych, której okręg kryje się z okręgiem Dyrekcji żeglugi i tylko zastosowanie i przeprowadzenie przepisów taryfowych będzie zadaniem Biura taryfowego, podległego Wicedyrektorowi dla spraw ruchowych.

W podobny sposób będzie zcentralizowana służba dla kontroli dochodów w Izbie obrachunkowej, która będzie zorganizowaną przy każdej Dyrekcji komunikacji lądowych, której zakres działania będzie obejmował zarówno linie kolejowe, jak i drogi wodne. Kontrolę służby kasowej w urzędach pocztowych, Inspektoratach żeglugi i Dyrekcjach żeglugi będzie wykonywać Izba obrachunkowa zapomocą osobnych organów, Inspektorów w kasowych, którzy jej będą bezpośrednio podlegli.

F) Urzędy zarządzające I. instancji:

Inspektorat komunikacji lądowych będzie zawiadywał okręgiem, obejmującym, jak to wy-

żej wspomniano, około 300—350 kilometrów linii kolei żelaznych i w tym obszarze położone poczty i linie telegraficzne i telefoniczne. W wielkich miastach (np. Warszawa, Lwów, Kraków i t. d.), gdzie są węzły linii kolejowych wielkiego znaczenia, okręg Inspektoratu będzie się ograniczał do obszaru miasta i jego najbliższych okolic. Zadanie Inspektoratu będzie polegać na bezpośrednim dozorze podwładnego personelu i na kierowaniu całą służbą wykonawczą. Na czele Inspektoratu stanie Dyrektor Inspektoratu, o wykształceniu zawodowym technicznym, któremu będzie przydzielony zastęp Inspektorów i Naczelników Biur. Inspektorowie będą zawiadywać bądź działem kolei żelaznych, bądź działem poczt, telegrafów i telefonów, podczas gdy Naczelnicy Biur będą załatwiać równocześnie ageny obydwóch działów.

A) Dział kolei żelaznych:

1. Inspektor budowy.

Do jego zakresu działania będzie należeć:

- a) Organizacja i kontrola służby dozoru szlaku,
- b) kierowanie robotami konserwacyjnymi,
- c) kierowanie budowlami, o ile dla nich nie będą stworzone osobne „Kierownictwa budowy“ lub „Sekcje budowy“.

2. Inspektor służby ruchu.

dla następujących agend:

- a) dozór służby stacyjnej,
- b) dozór służby pociągowej,
- c) zarząd wozów,
- d) kontrola dzienników podróży,
- e) dochodzenia w sprawie wypadków kolejowych,
- f) zaopatrzenie okręgu w potrzebne materiały i inwentarze.

3. Inspektor służby maszynowej.

Do jego zakresu działania należy:

- a) Nadzór nad ogrzewalniami i służbą trakcyjną,
- b) kierowanie naprawą i konserwacją parowozów
- c) „ „ „ „ wozów,
- d) nadzór i naprawa urządzeń elektrotechnicznych i dla oświetlenia,
- e) nadzór i naprawa mechanicznych urządzeń dla ładowania i transportowania towarów w obrębie dworców,
- f) zaopatrzenie okręgu w potrzebne materiały i inwentarze,
- g) nadzór i konserwacja stacji wodnych.

4. Inspektor komercyjalny

zawiadywać będzie następującymi agendami:

- a) Nadzór nad przewozem i przechowywaniem towarów,
- b) nadzór nad przewozem osób i pakunków,
- c) nadzór nad służbą stacyjną,
- d) przepisy przewozowe,
- e) sprawy odszkodowań za zgubione, uszkodzone lub ograbione przesyłki,
- f) sprawy taryfowe.

B) Dział poczt, telegrafów i telefonów:

1. Inspektor poczt

nadzoruje wszystkie urzędy pocztowe swego okręgu i kieruje całą służbą pocztową. Do tego celu jest mu

dotany personal rewizyjny. On załatwia sprawy reklamacy i odszkodowań za zgubione, ograbione, uszkodzone przesyłki, zagubione listy i przekazy itd.

Urzędowi pocztowym podlegają jako najniższe organy: składnice pocztowe (z ograniczonym zakresem działania) i listonosze wiejscy, z okręgiem doręczeń, obejmującym jedną lub więcej miejscowości.

2. Inspektor telegrafów i telefonów

nadzoruje istniejące linie i stacje telegraficzne i telefoniczne, kieruje robotami około konserwacji i naprawy oraz robotami przy budowie nowych linii i stacji.

Inspektorowi telegrafów i telefonów jest w razie potrzeby dodany do pomocy jeden lub więcej inżynierów oraz jemu podlegają Nadzorcy telegrafów, którzy dozorują przydzielone linie i stacje, peryodycznie je rewidują i wykonują potrzebne naprawy.

C) Dział automobilowy.

Inżynier dozorujący ruch automobilowy i przy należny tabor.

D) Wspólne działy.

1. Naczelnik Biura administracyjnego i personalnego załatwia:

- a) sprawy podległego personelu wszystkich działów, jak urlopy, przeniesienia niższej służby w obrębie Inspektoratu, sprawy służby wojskowej, dochodzenia,
- b) sprawy uniformowe,
- c) sprawy ustalenia płacy dziennej dla służby niepragmatycznej, oraz wydaje
- d) opinie prawnicze.

2. Naczelnik Biura rachunkowego i służby kasowej.

Do niego należy:

- a) likwidowanie poborów personelu,
- b) ewidencja i kontrola wydatków,
- c) dozór służby kasowej w okręgu,
- d) sprawy przekazów i zleceń.

Do inspektoratu będą przydzieleni jeden lub więcej inspektorów kas podlegających bezpośrednio Izbie obrachunkowej.

Inspektoratowi będą podlegać: Zarządy stacji kolejowych, Zarządy ogrzewalni, Inżynierowie odcinkowi, Urzędy pocztowe i telegraficzne i Zarządy linii automobilowych.

Zarządy stacji będą odrębnie zorganizowane stosownie do tego, czy wchodzi w grę stacje główne (węzłowe), czy stacje pośrednie. Zarząd węzłowej stacji (Węzłówka), będzie miał szerszy zakres działania, mając prawo dysponowania transportami na sąsiednich odcinkach, oraz zwierzchniczego nadzoru nad pośrednimi stacjami („Średniówka”), leżącymi w tych odcinkach. Naczelnik stacji węzłowej będzie peryodycznie rewidował podległe stacje pośrednie i, jakkolwiek nie będzie miał prawa karania lub też dawania bezpośrednich dyspozycji, będzie miał obowiązek relacyonowania do Inspektoratu o wyniku swoich rewizji.

Jest rzeczą pożądaną, aby w każdym Inspekto-

racie była co najmniej jedna ogrzewalnia, temu Inspektoratowi podległa, nie jest jednak rzeczą wykluconą, że jedna ogrzewalnia będzie obsługiwać okręgi dwóch inspektoratów, w takim razie będzie podległa temu Inspektoratowi, którego szlaki przez nią obsługiwane przeważają. Na czele Zarządu ogrzewalni stanie naczelnik, inżynier mechanik, któremu będzie dodana potrzebna ilość sił technicznych i pomocniczych. Zarząd ogrzewalni będzie miał obowiązek dozoru i konserwowania stacji wodnych, leżących na jemu przynależnych szlakach.

Inżynierowie odcinkowi będą organami technicznymi dla nadzoru szlaku i konserwacji wszystkich zakładów kolejowych na tym szlaku położonych. Długość szlaku przynależnego do jednego inżyniera odcinkowego będzie zależną od ważności szlaku, stosownie do tego, czy jest jedno lub dwutorowy, czy linia główna lub boczna, wreszcie od ważności i znaczenia zakładów i budowli na tym szlaku położonych. Na liniach bocznych leżących na płaszczyźnie, długość odcinka będzie mogła obejmować 40 *km*, a nawet i więcej, podczas gdy na głównych liniach lub liniach górskich, długość odcinka powinna się ograniczać na 20—25 *km*, a w niekorzystnych okolicznościach będzie schodzić poniżej tej granicy. Inżynier odcinkowy będzie podlegał inspektorowi budowy w Inspektoracie komunikacji lądowych, który będzie wydawał szczegółowe polecenia co do wykonać się mających robót i będzie miał ścisły nadzór nad wszystkimi czynnościami inżyniera odcinkowego. Ponieważ inspektor budowy będzie wytrawnym technikiem, wyposażonym w bogate doświadczenie, więc inżynierami odcinkowymi mogą być młodzi technicy, którzy na tem stanowisku odbędą praktyczną szkołę pod okiem doświadczonych inspektorów budowy i nabędą przez to uzdolnienia do ubiegania się o wyższe posady.

Inżynierowi odcinkowemu podlegają Nadzorcy szlaku i strażnicy, Dozorcy mostów, Dozorcy sygnałów i dozorcy budynków.

Inżynier odcinkowy będzie miał także do swego rozporządzenia jednego lub więcej inspiencyentów budowy, absolwentów wyższej szkoły przemysłowej, których będzie używał do nadzoru wykonywanych większych budowli na swym odcinku.

Inspektoraty żeglugi. Na czele inspektoratu stanie technik, o specjalnem, fachowem przygotowaniu i będzie miał przydzielonych paru inżynierów odcinkowych, którzy będą wykonywać bezpośredni nadzór techniczny nad drogą do jazdy, kierować robotami dla jej utrzymania lub pogłębiania, oraz dozorować żeglugę na swych przestrzeniach. Długość szlaku przynależnego do jednego inżyniera odcinkowego mogłaby wynosić na Wiśle około 40 *km*, na drogach wodnych mniejszego znaczenia 60—70 *km*. Inżynierowie odcinkowi będą mieli po części siedzibę służbową w samym inspektoracie, po części będą eksponowani. Mając do dyspozycji łodzie motorowe, będą obowiązani swoje szlaki jak najczęściej objeżdżać, kontrolować stan drogi, dojazdy i wydawać dyspozycje co do pracy pogłębiaczy około usuwania przemiałów.

Inspektorat będzie miał do załatwienia sprawy personalne swego okręgu, sprawy rachunkowe i ka-

sowe, oraz sprawy transportów pasażerów i towarów na podległych szlakach i będzie dysponował w tym celu kilkoma odpowiednimi siłami.

Inspektorom żeglugi, względnie inżynierom odcinkowym podlegać będzie personal rozprószony na szlakach wodnych. Przedewszystkiem wchodzi tutaj w grę urzędy portowe, którymi będą zawiadywać stosownie do ważności portu, albo urzędnicy inspektorowie portu, albo tylko nadzorcy przystani. Obowiązkiem jednych jak i drugich będzie nadzór nad stanem budowli i urządzeń portowych, nadzór nad porządkiem i urządzeniami sanitarnymi na statkach, kontrola nad przyjazdem i odjazdem statków pasażerskich, dozór nad załadowaniem i wyładowaniem towarów i wogóle nad całym ruchem pasażerskim i towarowym.

W urzędach portowych, na których czele staną inspektorowie portu, będą także przydzieleni nadzorcy przystani dla pomocy w spełnianiu czynności kontrolnych. Jeżeli na danym szlaku wodnym kursują statki pasażerskie lub towarowe, będące własnością państwa, w takim razie funkcjonariusze Urzędu portowego będą mieli obowiązek pełnienia czynności komercyjnych, to znaczy przyjmowania do przewozu towarów, wydawania towarów odbiorcom, ekspedycyi osób i pakunków i t. d. oraz prowadzenia związanego z tą manipulacją obrotu pieniężnego i zarachowania.

Wzdłuż dróg wodnych będzie rozmieszczona służba dozorcza, która się będzie składać z „wytycznych“ i „nadzorców szlaku“. Wytyczny jest strażnikiem, któremu przydzielono uczałek szlaku wodnego 3—8 *km* długą, stosownie do ważności drogi wodnej i ożywienia ruchu statków. Uczastki długości 3 *km* będą odpowiadać drodze pierwszorzędnego znaczenia, z ruchem statków, a zatem i sygnalizacją, w dzień i w noc. Uczastki o długości 5 *km* należy przewidzieć dla dróg wodnych o słabym i mało znaczącym ruchu, mogą uczestki wytycznych mierzyć 7—8 *km* długości.

Obowiązkiem wytycznych jest dozorowanie ruchu statków i ustawianie sygnałów (względnie ich oświetlanie) stosownie do wskazówek nadzorcy. Nadzorcy szlaku będą podlegać wytyczni, na przestrzeni jemu przydzielonej, której długość nie powinna przekraczać 30 *km*, jeżeli dozór ma być sumienny, a służba sprężysto wykonywana. Do zakresu działania nadzorcy szlaku należeć będzie dozór nad drogą do jazdy, peryodyczne zdejmowanie profilów rzeki, tyczenie kierunku jazdy, stosownie do wskazówek inżynierów odcinkowych z pomocą wytycznych, nadzór nad wytycznymi, nadzór nad ruchem statków i t. p.

Dla żeglugi morskiej utworzy się osobny Inspektorat żeglugi z siedzibą w największym mieście portowym, a w każdym porcie morskim będzie istniał „Urząd portowy“, zorganizowany na wzór urzędów portowych dla żeglugi śródlądowej z Inspektoratem portu na czele i potrzebną ilością urzędników i nadzorców przystani.

Stanisław Rybicki,

radca dworu, b. dyrektor kolei państwowych.