

i działów administracji, w celu zapewnienia jednolitego traktowania tych spraw, nie uzyskała zgody większości Komisji.

Radca dworu prof. Hauswald postawił wniosek utworzenia przy poszczególnych ministerstwach technicznych osobnych biur kontroli dla sprawności urzędów administracyjnych z wydatności pracy dokonanej w poszczególnych działach. Takie biuro miało za zadanie badać i dochodzić, czy wynik pracy w poszczególnym dziale jest w należyтым stosunku do kapitału sił roboczych i czasu zużytego do tego celu, i zapobiegać marnowaniu sił roboczych i pracy na nieproduktywne roboty.

W związku z wnioskiem radcy dworu Rybickiego, dotyczącym użycia inżynierów cywilnych do załatwiania spraw technicznych urzędów I. instancji

(powiatowych) w zastępstwie organów państwowych, postawił radca kolei państw. Zygmunt Swaton wniosek, aby zamiast wyposażania inspektoratów (urzędów I. instancji) komunikacji w siły prawnicze, poruczać adwokatom wydawanie opinii prawnych i zastępstwo w sporach prawnych, stwarzając w ten sposób instytucję syndyków urzędów państwowych. Nad tym wnioskiem nie powzięto uchwały, lecz z wielu stron uznano jego praktyczną wartość, która polegała z jednej strony na ograniczeniu liczby urzędników państwowych, z drugiej strony zapewniała pomyślne kierowanie sprawami przez prawników, którzy nie zaśniedziali wśród jednostronnej biurowej pracy, lecz zostają w ciągłym zetknięciu z praktycznym życiem i zadaniami, które ono następuje.

Administracja techniczna w Polsce.

Do połowy XVIII. wieku nie można właściwie mówić o istnieniu technicznej administracji w Polsce.

Cały ten ogromny zakres działania dzisiejszych społeczników pozostawiony był inicjatywie jednostek, które wzamian za świadczenia na rzecz dobra publicznego otrzymywały przywileje od państwa bądź to w formie nadanych posiadłości ziemskich, bądź też w postaci prawa poboru rozmaitych opłat.

Tak np. budowa dróg, zwłaszcza kosztowniejszych i trudniejszych obiektów jak mosty, groble, przejazdy, utrzymywanie w należyтым stanie dróg wodnych, konserwacja i uzbrojenie zamków i t. p. należały do poszczególnych właścicieli ziemskich, ewentualnie dzierżawców dóbr, w których były te objekty były położone.

Do wykonywania robót zobowiązana była ludność wiejska lub miejska dać pomoc w robociznie i furmankach.

Korzystający z urządzeń komunikacyjnych podróżni (z czasem tylko zawodowi kupcy) opłacali pewne daniny pod nazwą myt, cel (thelonea), na rzecz właścicieli dóbr, tam zaś, gdzie opłat nie było, przypadły im w udziale dochody z pewnych majątków.

Nawet tak wielkie przedsięwzięcia, jak kanały żeglugi, powstawały kosztem prywatnym (kanał Ogińskiego), a dochód z przyznanych fundatorowi dóbr ziemskich był ze strony Rzeczypospolitej jedyną rekompensatą. Już jednak w ciągu wieku siedemnastego ten stan rzeczy nie dał się nadal utrzymać.

Przedewszystkiem wielkie zniszczenia i spustoszenia całego kraju skutkiem długotrwałych wojen, uniemożliwiły jednostkom odbudowę wielu ważnych a kosztownych bardzo obiektów.

Sejmy widzą się zmuszone uchylać dotacje na odbudowę, adaptację lub uzbrojenie twierdz, zamków, budynków grodzkich (sądów) i t. p. a wykonawcami są już starostowie a więc urzędnicy, albo specjalnie delegowani przez Sejm „komisarze“.

Wzmagający się ruch żeglarski wymagał również coraz większych i droższych robót regulacyjnych, zwłaszcza „czyszczenia“ albo „rumowania“ rzek, którym także siły jednostek podolać nie mogły, podobnie jak wymaganiom na polu komunikacji drogowej, urządzeniu stałych poczt i t. d.

Spotykamy się tu z drugim sposobem rozwiązania sprawy, a mianowicie tym, że sejmiki ziemskie lub powiatowe uchwalają na pewien określony cel gospodarczy specjalne opodatkowanie powiatu lub województwa. A działo się to w czasie, gdy ciągle zrywania sejmików Rzeczyposp. zmusiły sejmiki do przyjęcia prawie całego ciężaru agend gospodarczych na siebie. W ten sposób ten drugi system zdobywa sobie prawo obywatelstwa i rozpowszechnia się coraz bardziej.

Ten stan rzeczy zastaje epoka reform datująca się od Sejmu z r. 1764. Utworzona wówczas między innymi Komisja skarbowa ujmuje ster spraw technicznych w swoje ręce. W budżecie państwowym pojawiają się stałe dotacje na drogi, mosty, bruki, czyszczenie rzek, naprawy zamków i t. p., wykonania robót nie pozostawia się czynnikom lokalnym, ale nadzór powierza się wojsku w ten sposób, że korpus pontonierów przydzielony wprost Komisji skarbowej prowadzi wszelkie roboty wodne i studia nad spławnością rzek, zaś korpus inżynierów wojskowej naprawia w czasie pokoju drogi, buduje mosty i t. p.

Dalsze ulepszenie administracji następuje na Sejmie z r. 1775 przez utworzenie departamentu skarbowego, przekształconego później w ministerstwo, jako organu wykonawczego przy komisji skarbowej. Departament wygotowywał wszelkie projekty, między innymi robót publicznych, jak „czyszczenia rzek, robienia kanałów, portów, mostów, dróg, budynków i innych dzieł publicznych, założenia rękodzieł. Komisja decyduje większością głosów w ramach budżetu przez Sejm uchwalonego, o użyciu stojących do dyspozycji funduszy departamentu, następnie daje już dyspozycje wydatków.

Wymagania stawiane urzędnikom („offycyalistom“) nie były zbyt wielkie. Musieli oni:

1. być szlachcą,
2. mieć rękojmię (kaucya),
3. nie być notowanymi,
4. umieć pisać i rachować.

W r. 1789 przybywa nowy organ, niejako autonomiczny, a mianowicie „Komisje porządkowe“ tworzone w województwach, ziemiach i powiatach. Urzędowały one kolegiąlnie w komplecie najmniej 3 i załatwiały wśród bardzo wielu spraw także agendy

techniczne, a w szczególności sprawy komunikacji drogowej i wodnej. Atoli tylko komunikacje wewnętrzne w województwie, ziemi, lub powiecie załatwiały one samodzielnie i definitywnie, wnosząc na sejmiki sposób pokrycia i przeprowadzając następnie budowę; we wszystkich innych sprawach, a także sądowych i karnych, musiały się odnosić z wnioskami do Komisji skarbowej, przeprowadzały tylko dochodzenia na miejscu.

Poczty aż do końca Rzeczypospolitej istniały jako uprzywilejowane przedsiębiorstwa prywatne, jedynie nałożono dość znaczną opłatę od dekretu tak „generalno-pocztmajstra“ jak i officyalistów.

Po rozbiorach administracja techniczna w Galicyi i Poznańskim oraz Prusach zorganizowana została zupełnie prawie na wzór administracji państw zaborczych, z tą różnicą, że w Galicyi w drugiej połowie XIX. wieku coraz większego znaczenia nabiera administracja techniczna autonomiczna i to tak krajowa, jak powiatowa i gminna, znajdująca się przeważnie w ręku polskiem.

Jedynie administracja w Królestwie rozwijała się samodzielnie, podlegając jednak różnym zmianom, a później ograniczeniom, aż przeszła po r. 1863 zupełnie w ręce rosyjskie.

Podczas kilkuletniej okupacji pruskiej całą administrację a więc i techniczną objęły władze i urzędnicy pruscy.

Wraz z innymi jej gałęziami należał i zarząd techniczny do tak zw. Komór „Kriegs und Domänen Kammer“, których utworzono 4.

Za rządów Napoleona powołano „Komisję rządzącą“ złożoną z Polaków. Z pośród 5 dyrektorów objął sprawy techniczne dyrektor wydziału spraw wewnętrznych.

Ustrój Księstwa Warszawskiego był ściśle centralistyczny z władzami jednoosobowymi t. j. prefektami na czele departamentów (10) a podprefektami na czele powiatów (100). Administracja techniczna należała i tu do ministerstwa spraw wewnętrznych, uzyskała jednak do pewnego stopnia samodzielność. Przedewszystkiem powstała w r. 1810 przy ministerstwie spraw wewnętrznych „Dyrekcja dóbr i lasów narodowych“ rządząca się dość samodzielnie, bo była bezpośrednio od ministra zawisła.

Przy ministerstwie wojny fungowała „Dyrekcja administracyjna“ dla koszar, szpitali, więzień, ubiorów etc.

Ciężar administracji wodnej i drogowej przeniesiono na władze drugiej instancji a mianowicie departamenty.

Utworzone w każdym departamencie „Rady prefekturalne“ składające się z 2 do 5 członków mianowanych przez króla, a obradujące kollegialnie, zajmowały się rozsądzeniem sporów w sprawach dróg publicznych, spławów, kanałów i mostów, wyrokowały w sprawach wywłaszczenia i załatwiały sprawy przedsiębiorstw robót publicznych.

W miastach i gminach rady municypalne decydowały w sprawach lokalnych, odnoszących się do dróg, ulic, bruków, mostów i t. p.

Jeszcze bardziej samodzielną staje się administracja techniczna w Królestwie Polskiem, jakkolwiek podlega nadal nominalnie innym ministerstwom (znów nazwanym „Komisjami“).

Przedewszystkiem powraca czynnik obywatelski w postaci „Rady budownictwa, miernictwa, dróg i spławów, oraz handlu i rękodziel“ jako ciało doradcze przy komisji spraw wewnętrznych. Przy tejże Komisji tworzy się w r. 1817 „generalna Dyrekcja poczt“, „towarzystwo ogniowe“ i „rada szpitali“, a w r. 1821 „dyrekcja dróg i mostów“.

Natomiast przy Komisji skarbowej powstaje już w r. 1816 „dyrekcja generalna dóbr narodowych“, oraz „dyrekcja górnicza“ w Kielcach.

Funkcje rad prefekturalnych objęły „komisye wojewódzkie“, z tą różnicą, że oprócz stałych członków składały się z delegatów obwodów.

Dyrekcja dróg i mostów uzyskała w r. 1832 zupełną samodzielność przeistoczywszy się w „dyrekcję komunikacji lądowych i wodnych“, ale już w r. 1833 zaliczono jej personal do korpusu inżynierów komunikacji carsstwa a w r. 1846 dyrekcję zniesiono tworząc XIII-ty okręg komunikacyjny carsstwa.

W r. 1851 przemieniono również dyrekcję poczt w XIII-ty okręg pocztowy, wcześniej jeszcze, bo w r. 1840 zniesiono „radę budownictwa“.

W reformach Wielopolskiego (1861/2) przewidziano samoistny zarząd komunikacji zależny od namiestnika, odrębny zarząd poczt, „komitety dróg bocznych“ przy radach powiatowych i rady gubernialne dla robót publicznych.

Zmiany te nie ostały się długo. W roku 1867 całą administracja techniczna podlega znów wprost Petersburgowi jako XI. okręg komunikacyjny cesarstwa.

Inż. M. Rybczyński.

Ogólne zasady organizacji ministerstwa spraw technicznych.

Organizacja władz administracyjnych każdego państwa nie jest nigdy tworem abstrakcyjnym, ale wynika logicznie z jednej strony z podłoża historycznego, a więc buduje na przyszłości, z drugiej strony z przystosowania się do wymagań czasu.

Z chwilą, kiedy nie jest w należytej zgodzie z oboma tymi czynnikami, powstaje rozdźwięk między nią a społeczeństwem. W braku łączności z przeszłością będzie się wydawała społeczeństwu narzuconą, w drugim wypadku okaże się przestarzałą i spowoduje prąd ku reformom.

O wiele trudniejszym zadaniem jest kształtowanie administracji w Polsce, rządzonej obecnie

systemami administracyjnymi obcymi i to trzech rozmaitych organizmów państwowych. Swoisty oparty na podłożu historycznym i ówczesnych potrzeb typ administracji jaki zaczął się w państwie polskiem wytwarzać w epoce reform między r. 1764 a 1791, został nagle przerwany zaborami, a ustroje czasów późniejszych nawet tak autonomiczne jak w Księstwie warszawskiem miały urzędnika ściśle zastosowane do wzoru obcego, w tym wypadku francuskiego.

Bezpośrednie zatem oparcie się na administracji polskiej nie jest możliwe, z drugiej strony nie powinno się też iść ślepo za wzorami obcymi, często niezgodnymi z duchem narodu.