

SAMORZĄD

TYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM SAMORZĄDU TERYTORJALNEGO

WSZELKIE UPRAWNIENIA KREDYTOWE.

INŻ. JAN HOLNICKI SZULC

MELJORACJE, WODOCIĄGI, KANALIZACJA.

WARSZAWA, ŻOLIBÓRZ ul. KOZIETULSKIEGO № 45 (d. wł.) TEL. 102-01.



NIEZBĘDNE W KAŻDEM BIURZE

MASZYNY DO PISANIA „UNDERWOOD”
ARYTMOMETRY „ORIGINAL-ODHNER”
ZAPISUJĄCE APARATY DO LICZENIA I DO WYPISYWANIA
WYKAZÓW LICZBOWYCH „SUNDSTRAND”
POWIELACZE ANG. „ELLAMS”

BIURKA I STOLIKI POD MASZYNY

G. GERLACH, Warszawa, Ossolińskich 4, tel. 1-77

SZKOŁA

WARSZTAT

DO WSZELKICH ROBÓT ZIEMNYCH W GOSPODARSTWACH ROLNYCH I PRACACH SAMORZĄDOWYCH

polecamy na sezon wiosenny:

amerykańskie **maszyny** oryg. **MARTINA**

do budowy i naprawy dróg ziemnych
i wykonywania rowów,

amerykańskie oryg. SZUFLE konne „COLUMBUS”
samoostrzące się, z jednego kawałka blachy stalowej

do kopania i zasypywania rowów,
do robienia nasypów,
do szlamowania stawów.

UŻYCIE TYCH MASZYN ZAPEWNIĄ:

Wielką oszczędność na kosztach robocizny — Doskonałą i szybką pracę.

GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

BRONIKOWSKI, GRODZKI I WASILEWSKI, S. A.

WARSZAWA — SENATORSKA 33. — LWÓW — ROMANOWICZA 11. — POZNAŃ — POCZTOWA 10.

Warszawa, 19 maja 1929 r.

Żądajcie wszędzie najtrwalszej i najtańszej ognioodpornej

PAPY DACHOWEJ „GOSPODARZ”

Każdemu, kto poda nam swój adres i nadesłanie marki pocztową za 10 groszy, wysyłamy bezpłatnie ilustrowaną broszurę

JAK KRYĆ DACHY

Fabryka papy **W SIERADZU**
„Gospodarz”

Otrzymaliśmy szereg odznaczeń na wystawach krajowych.

WARSZAWSKA SPOŁKA AKCYJNA BUDOWY PAROWOZÓW

Warszawa, ul. Kolejowa № 57

Adres telegraficzny: LOKOMOT — WARSZAWA

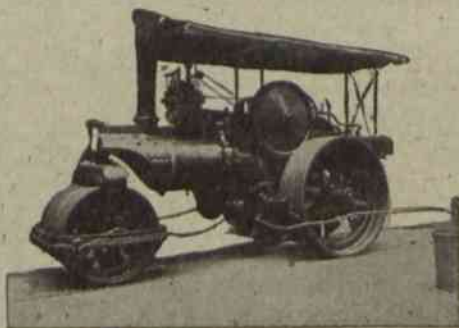
Telefony: 131-61, 268-60, 131-34, 77-77

Fabryka produkuje:

1. Parowozy normalne i wąskotorowe różnych typów i mocy. 2. Lokomotywy motorowe normalne i wąskotorowe. 3. Silniki spalinowe Diesela systemu Prof. Dr. L. Ebermana, stojące, szybkoobrotowe od 50—4000 KM mocy ze sprężarkami i bez sprężarek. 4. Walce drogowe parowe syst. „Skoda” z kotłem poziomym od 10 — 12 tonn i syst. Prof. Dr. L. Ebermana o kotle pionowym od 15 — 19 tonn wagi. 5. Walce motorowe. 6. Lokomobile rolnicze i przemysłowe od 13 KM mocy. 7. Całkowite urządzenia elektryczne z napędem generatorów silnikami Diesela syst. Prof. Dr. L. Ebermana. 8. Kotły parowe różnych typów, przewody parowe oraz całkowite urządzenia kotłowni. 9. Wyroby kute do 2 tonn wagi. 10. Wyroby tłoczone masowa produkcja z blach żelaznych i stalowych do 30 mm. grubości.

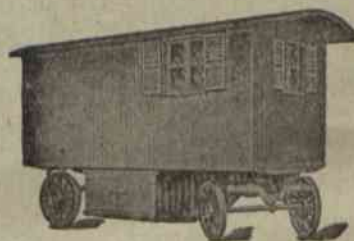
WSZELKIE CZĘŚCI ZAPASOWE DO WYRABIANYCH PRODUKTÓW. NAPRAWA PAROWOZÓW, KOTŁÓW i t. p. ORAZ NAPRAWA WSZELKICH URZĄDZEŃ MECHANICZNYCH

Kosztorysy i porady techniczne bezpłatnie.



POMPY do WODY
do studni kopanych i artezyjskich
Pompy dla fabryk transmisyjne i parowe
SIKAWKI WEŻE KASKI
oraz pompy i beczki asenizacyjne poleca
STANISŁAW TRĘBICKI
Warszawa — Kopernika 33 — Tel. 10-30.

BUDUJMY POLSKĄ WIEŚ OGNIOTRWAŁĄ UDOSKONALONE MASZYNY DO WYROBU



Dachówki cementowej,
Pustaków betonowych,
Cembrowin studziennych
Słupów, Rur, Płyt
chodnikowych
z piasku i cementu

Betoniarki,
Wozy mieszkalne,
Beczkowozy do
polewania szosy

POLECA

FABRYKA MASZYN



RZEWUSKI i S-ka Sp. Akc.
WARSZAWA, ULICA ORDYNACKA № 7.

KRAJOWE TOWARZYSTWO MELJORACYJNE Sp. Akc. ZARZĄD i CENTRALNE BIURO TECHNICZNE:

Warszawa, ul. Kopernika 30. Tel. centr. 58-04, 158-39, 158-01; dyr. 58-07, 506-36.

Skrót telegr. Warszawa — Meljoracje.

Oddziały: Toruń, Kalisz, Włocławek, Łęczyca, Łuck, Radom, Częstochowa, Wilno, Piotrków, Płock, Brześć n/B.

Institucja o charakterze społecznym, powstała w 1905 r., współpracująca nad szerzeniem meljoracji z instytucjami państwowymi, samorządowymi i organizacjami rolniczymi — ukwalifikowana przez Ministerstwo Rolnictwa.

Ekspertyzy, projekty generalne dla wydziałów powiatowych i spółek wodnych, projekty szczegółowe oraz nadzór techniczny i kontrola nad wykonaniem wszelkich przedsięwzięć meljoracyjnych.

Meljoracje rolne (osuszanie, nawadnianie, zraszanie), meljoracje podstawowe (regulacja rzek, kanały), budowa stawów, zakłady wodne, technika sanitarna, budowa dróg, budowle wiejskie oraz pomiary dla celów parcelacji, scalania i t. p.

Kredyty długoterminowe i krótkoterminowe na sporządzanie projektów i wykonanie robót — w szerokich rozmiarach.



TYSIĄCE OSÓB PRZEKONAŁO SIĘ JUŻ
ŻE NAJLEPSZYM JEST

Odkurzacz elektryczny „VAMPYR”

i FROTTERKA

Powszechnego Towarzystwa
Elektrycznego A. E. G.

Bezpłatne demonstracje:

WARSZAWA

Krak. Przedmieście 16/18. Telefon 69-96.

„CLETRAC”

o mocy na haku pociągowym



12 K.M.

20 K.M.

30 K.M.

40 K.M.

100 K.M.

Światowej sławy ame-
rykańskie ciągowki ga-
sienicowe „CLETRAC” dla
przemysłu, rolnictwa, budowy
i utrzymania dróg, wyrobu The
Cleveland Tractor Co., Cleveland,
Ohio U. S. A., modele 1929 r., urzę-
dowo wypróbowane na uniwersytecie
w Nebraska — tanie w kupnie i eks-
ploatacji poleca przedstawicielstwo na
Polskę i w. m. Gdańsk.

GÓRNOŚLĄSKIE
TOWARZYSTWO
PRZEMYSŁOWE

Ponad 50,000 ciągowek
CLETRAC — pracuje we
wszystkich częściach
świata.

Warszawa, Sewerynow 3. Telefony: 221-44, 247-54, 247-66. Skr. telegr. GETEPE.

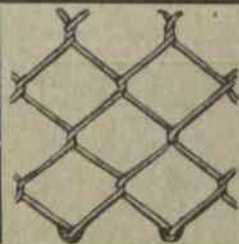


ERNEST NEUMANN, Sp. o. o.
Warszawa, Tel. 54-96 Mazowiecka 6

MASZYNY do PISANIA
„Underwood”, okazyjne, stale na składzie.

DRUKARKI BIUROWE
„Millotype” do normaln. członek i kłisz.

Arytmometry, numeratory, datowniki
plóra wieczne, Ołówki „Zawsze ostry”

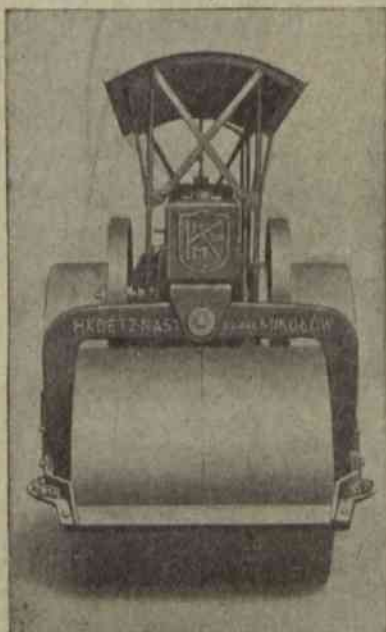


FABRYKA WYROBÓW DRUC. I ŻEL.

B. SMOLEŃSKI

fabr. ul. Madalińskiego 54, tel. 67-29
biuro ul. Elektoralna 4, tel. 121-29.

Siatki na ogrodzenia—bramy
—słupki—wyroby druc. i żelazne.



WALCE SZOSOWE MOTOROWE

Krajowego wyrobu i systemu „KOETZ”

są bezsprzecznie najlepsze i najtrwalsze, albowiem:
Mechanizmy ruchu oparte są na zasadach automobilowych. Wol-
nobieżny motor Diesel'a nie wymaga żadnej specjalnej obsługi.
Szyja walca mieści jednocześnie zapasowe paliwo. Cała kon-
strukcja nośna wykonana jest nie z blachy, lecz z silnych bloków
żeliwnych i jest doskonale zrównoważona. Koszt ekspl. min.

DOSTAWA TERMINOWA — ze SKŁADU

Budujemy również walce szosowe PAROWE

Prosimy zwracać się do naszego Dyrektora w Warszawie

Inż. B. RUDZIŃSKIEGO, Wilcza 39—4. Tel. 322-63

H. KOETZ NAST. SP. AKC. MIKOŁÓW — POLSKI GÓRNY ŚLĄSK

STOSUJCIE TYLKO NAJLEPSZE ASFALTY MARKI



WYPRÓBOWANEJ JAKOŚCI, PRODUKOWANE W NASTĘPUJĄCYCH GATUNKACH:

1. ASFALTY BRUKARSKIE dla budowy wszelkich typów nawierzchni asfaltowych, jak asfalty walcowane, twardo-lane, lane zwykłe, makadamy asfaltowe, pokrowce asfaltowe, oraz dla zapewnienia spójności w brukach kostkowych wszelkich typów.
2. Asfalty dla produkcji trwałej bezsmołowej papy dachowej.
3. Asfalty izolacyjne, impregnacyjne i t. p.

Dla konserwacji nawierzchni dróg bitych i dla walki z kurzem na drogach stosujcie najlepszy wypróbowany

olej „PYŁOCHŁON DROGOWY” wyrobu rafinerji nafty w Libuszy

Wszelkich wyjaśnień i porad technicznych udziela Wydział Asfaltowy

„STANDARD-NOBEL W POLSCE” S. A. — Warszawa, Al. Jerozolimska 57.

SAMORZĄD

TYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM SAMORZĄDU TERYTORJALNEGO.

PRENUMERATA KWARTALNA
10 ZŁOTYCH POLSKICH.

NUMER POJEDYNCZY 1 ZŁOTY.

KONTO CZEKOWE POCZT. KASY OSZCZ. N 1520.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA
WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 7
TELEFONY: 131-92 I 225-50.

Redakcja rękopisów niezwraca.

Ceny ogłoszeń: Całe wolne miejsce na pierwszej stronie okładki 300 zł.; 1/2 — 150 zł. Cała strona poza tekstem 200 zł., 1/2 — 100 zł., 1/4 — 50 zł. W tekście o 50% drożej. Ogłoszenia związków samorz., dostarczone bezpośrednio do administracji, o 25% taniej. Ogłoszenia, nadesłane bez podania wymiaru, drukuje się na 1/4 strony.

Kierownik Redakcji Aleksander Bogusławski.

Komitet Redakcyjny: Józef Bek, Stefan Boguszewski, Dr. Władysław Dalbor, Wacław Gajewski, Władysław Korsak, Joachim Wołoszynowski.

ROK XI.

WARSZAWA, 19 MAJA 1929 R.

Nr. 20

TREŚĆ NUMERU 20: Wysiłki państwa w dziedzinie drogowej — A. B. Wyniki działalności samorządu na drogach. Wydatki samorządów ziemskich na utrzymanie i budowę dróg w r. 1926 — S. Stęplewski. Szosy czy bruki? — Inż. W. Bajkiewicz. Inżynierowie samorządowi — Z. Krasuski. Dokoła spraw samorządowych. Samorząd u obcych. Z życia samorządu. Gmina wiejska i miejska: a) Ulepszanie dróg gminnych — J. M. b) Komisja drogowa i świadczenia w naturze. c) Z gmin. Poradnik. Artykuły opisowe. Wiadomości gospodarcze. Ogłoszenia.

Wysiłki państwa w dziedzinie drogowej

Sprawa drogowa w Polsce wysuwa się na czoło naszych prac i zabiegów. Zaniedbania bowiem w tej dziedzinie zwłaszcza w b. dzielnicy rosyjskiej odziedziczyliśmy po zaborcach niezwykle wielkie. O upośledzeniu naszym świadczą najlepiej dane porównawcze, przytoczone w sprawozdaniu Ministerstwa Robót Publicznych. Na 100 km.² powierzchni kraju przypada dróg bitych:

w województwach zachodnich	29,0 km.
w województwach południowych	26,0 km.
w województwach środkowych	8,4 km.
w województwach wschodnich	1,7 km.
a w województwie wileńskim zaledwie	0,7 km.

Upośledzenie to występuje szczególnie wymownie przy porównaniu z innymi państwami Europy Zachodniej, gdzie sieć dróg bitych na 100 km.² powierzchni uwidacznia się w następujących cyfrach: Francja — 104 km., Anglja — 81, Belgja — 78, Niemcy — 48 km. Do charakterystyki tych cyfr dodać jeszcze trzeba, że stan większości dróg istniejących też nie jest zadowalający i będzie wymagał w ciągu szeregu lat znacznego nakładu kosztów i pracy".

W tych warunkach niepodobna nam nawet marzyć o doprowadzeniu do takiej ilości dróg bitych, jaka jest we Francji czy w Anglji; wystarczyło by nam, gdybyśmy doszli w najbliższych kilkunastu latach do stanu Prus przed wojną. Należałoby wtedy wybudować w Polsce według obliczenia Dyrektora Nestorowicza 90.000 km. dróg, których koszt wyniósł by około 3,5 miliardów złotych. Gdybyśmy więc chcieli wykonać ten program w ciągu lat 20, to musielibyśmy na ten cel poświęcić około 175 milionów złotych rocznie.

A ile na ten cel wydajemy ze Skarbu Państwa?

Wydatki na cele drogowe z roku na rok zwiększają się, ale niestety bardzo powoli. Wykazuje to porównanie 5-ciu ostatnich budżetów w milionach złotych:

	1925 r.	Od 1.I 1926 do 1.IV 1927	1.IV 1927— 1.IV 1928	1.IV 1928— 1.IV 1929	1.IV 1929— 1.IV 1930
Wydatki zwyczajne . . .	24,6	28,9	31,8	41,9	52,1
Wydatki nadzwyczajne .	3,1	2,2	6,4	11,2	16,0

Dla zorientowania się w drogowych wydatkach państwowych przyjrzyjmy się cyfrom ostatniego preliminarza budżetowego na 1929/30 r. Na jakie cele drogowe sumy te zostały przewidziane?

W wydatkach zwyczajnych:

- 1) Utrzymanie dróg i mostów państwowych 42,0 milion. zł.
- 2) Przebudowa dróg państwowych 0,3 milion. zł.
- 3) Budowa i przebudowa mostów państwowych 3,3 milion. zł.
- 4) Kamieniołomy i klinkiernia 0,33 milion. zł.
- 5) Zapomogi na utrzymanie dróg samorządowych 1,5 milion. zł.
- 6) Zapomogi na budowę i przebudowę mostów na drogach samorządowych 2,49 milion. zł.
- 7) Drogowy fundusz pożyczkowy 1,4 milion. zł.
- 8) Ruch pojazdów mechanicznych 0,75 milion. zł.

ex. 13458/11/20

11 1749/70/10

W wydatkach nadzwyczajnych:

- 1) Budowa dróg państwowych 3,2 milion. zł.
- 2) Budowa stałych mostów na drogach państwowych 2,2 milion. zł.
- 3) Kamieniołomy, klinkiernie i cementownie 2,0 milion. zł.
- 4) Zapomogi na budowę stałych mostów na drogach samorządowych 4,8 milion. zł.
- 5) Przebudowa jezdni na drogach państwowych 3,0 milion. zł.

Na właściwe wybudowanie dróg państwowych przewidziane jest tylko 3,2 milion. zł.

Za sumę tę wybudowane ma być 63 km. dróg bitych państwowych. A ponieważ według sprawozdania M. R. P. za 1927 r. gruntowych dróg państwowych jest 4.337 km., to na wybudowanie tylko tej ilości przy obecnym tempie pracy potrzeba około 70 lat. Nie czynię z tego tytułu zarzutu Departamentowi Drogowemu M. R. P. Chciałby on niewątpliwie w szybszym tempie drogi budować, ale na ten cel nie może uzyskać większych sum z budżetu państwowego. Wobec tego zadania swoje Departament Drogowy skreślił w następujących wytycznych:

a) Uporządkowanie istniejącej sieci dróg z twardą nawierzchnią w ciągu kilku lat przez możliwe rychłe:

1) odbudowanie zniszczonych odcinków, 2) przebudowanie nawierzchni odcinków dróg pod większymi miastami, na których odbywa się intensywny ruch podmiejski, na nawierzchnie przystosowane do takiego ruchu, 3) przystosowanie nawierzchni dróg na odcinkach, na których odbywa się ruch samochodowy, do wymagań takiego ruchu.

b) Rozszerzenie sieci dróg z twardą nawierzchnią, a przede wszystkim pobudowanie sieci państwowych dróg bitych we wschodnich częściach Rzeczypospolitej (około 4.300 km.), co należy uważać za sprawę szczególnie ważną i pilną, ze względów politycznych.

c) Ulepszenie stanu dróg gruntowych przez zastosowanie racjonalnych metod ich utrzymania.

d) Przystąpienie do przebudowy mostów o charakterze prowizorycznym na mosty stałe według programu i kolejności zgóry ustalonej.

e) Wprowadzenie nowoczesnych metod i systemu w budowie ulic i placów miejskich i pobudzenie działalności miast w kierunku systematycznego uporządkowania placów i ulic miejskich.

f) Uruchomienie kamieniołomów, produkujących wyborowe gatunki materiałów do budowy i utrzymania dróg, a w szczególności kostki brukowej".

W staraniu o powiększenie funduszy drogowych Ministerstwo Robót Publicznych opracowało i wniosło do Sejmu projekt opodatkowania samochodów. Jest to w związku z poważnym rozwojem ruchu samochodowego. O rozwoju tym świadczą dane Głównego Urzędu Statystycznego, wykazujące, że zarejestrowanych samochodów (bez wojskowych) mieliśmy:

W roku	Ogółem	Prywatne i rząd.	Zarob. dorożki	Autobusy	Ciężarowe
1924	9.789	—	—	—	2.420
1925	14.618	8.768	2.283	756	2.811
1926	16.554	9.606	2.970	1.012	2.966
1927	21.810	12.799	3.973	1.544	3.494

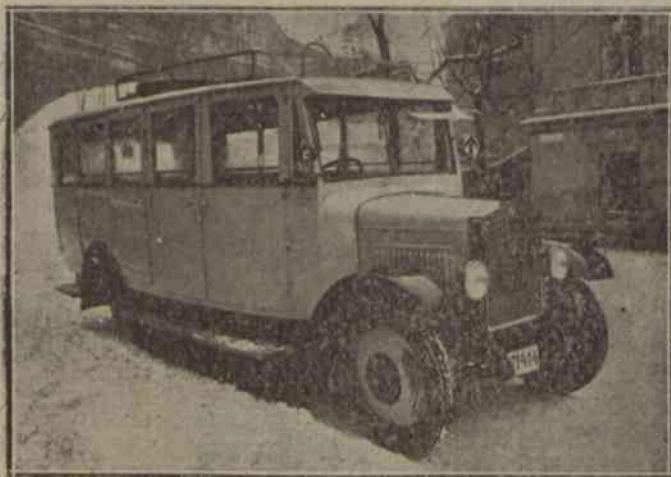
Tak znaczny rozwój ruchu samochodowego, który wymaga dobrej nawierzchni drogi bitej, musi zaważyć na finansach drogowych. Dlatego też słusznym jest pociągnięcie jego do ponoszenia części tych świadczeń i powiększenia tą drogą skromnych funduszy drogowych. Szkoda tylko, że projekt ustawy zjawiał się pod koniec sesji sejmowej i wskutek tego nie został dotąd uchwalony.

A. B.

Wyniki działalności samorządu na drogach

Sprawa dróg bezsprzecznie zajmuje w działalności samorządu ziemskiego jedno z najpoważniejszych miejsc. Mniej jest dojrzała do właściwego traktowania w samorządzie gmin wiejskich, chociaż i tu można zauważyć w ostatnich latach duży postęp, natomiast w samorządzie powiatowym wybija się na pierwszy plan i to zarówno pod względem zużytej energii działania jak i rozporządzalnych środków. Jak każda sprawa — drogi również nie są traktowane jednakowo na całym obszarze Państwa; podczas gdy w woj. zachodnich mamy do czynienia już tylko z ulepszeniem nawierzchni, oraz zgęszczaniem i tak już dość gęstej sieci dróg bitych, to w woj. wschodnich kwestja dróg musi być jeszcze traktowaną jako zagadnienie zabezpieczenia ruchowi najprymitywniejszych warunków, a więc w pierwszej linii postawienia niezbędnych mostów i udostępnienia odcinków dróg w pewnych porach roku wprost do przebycia niemożliwych. Podobnie jak z drogami powiatowymi i zarządzanymi przez powiaty drogami wojewódzkimi,

również i drogi gminne bardzo różnie są traktowane. Tu jednak mamy do czynienia już nie tylko z brakiem środków, które mogą być zastąpione przez świadczenia w naturze, lecz także i z brakiem uświadomienia o potrzebie posiadania przez wieś możliwych środków komunikacyjnych, zbliżających tę wieś do miasta i odwrotnie. Ten brak zrozumienia nie może nikogo zdziwić, jeżeli zważyć, że samorząd polski stanął do pracy mając do rozwiązania bardzo wiele pilnych zagadnień, na bardzo niskim podłożu kulturalnym ludności w większej części Państwa. W gminach zrozumienie dla potrzeb drogowych rozwija się powoli, lecz stale; gminy niektórych powiatów wybiegły nawet w tej dziedzinie daleko naprzód. W samorządzie powiatowym natomiast kwestja dróg odrazu postawioną została jako najważniejsza. W dzielnicach południowej i zachodniej przeszło to jako tradycja długoletniej już pracy samorządu na drogach, w dzielnicy zaś porosyjskiej kwestja poprawienia środków komunikacji nieodparcie narzuciła



**AUSTRYJACKA FABRYKA
SAMOCHODÓW W WIEDNIU**

(dawniej AUSTRO-FIAT)

**KONCERN
AUSTRO-DAIMLER**

WYKONYWA:

**ZNANE W POLSCE
Z WYTRZYMAŁOŚCI I SPRAWNOŚCI**

AUTOBUSY

**na 22 osoby i na 28—30 osób na specj. podwozlach
wydłużonych i obniżonych**



o r a z

**ZNANE Z DŁUGOLETNIEJ UŻYTECZNOŚCI
SZYBKIE**

SAM. CIĘŻAROWE

o udźwigu ładunkowym

2000 kg. i 3000/3500 kg.



DOSKONAŁE W KONSTRUKCJI — EKONOMICZNE W EKSPLOATACJI

**KRAKÓW — ul. WIŚLNA 12
ŁÓDŹ — PIOTRKOWSKA 175
KATOWICE — PIŁSUDSKIEGO 10
GDAŃSK — VORST. GRABEN 49
CZĘSTOCHOWA — STRAŻACKA 2
RADOM — DŁUGA 12D**

**Towarzystwo Budowy
i Sprzedaży Samochodów
Sp. Akc.**

**WARSZAWA, Wierzbowa 6
TELEFON 9-86.**

**POZNAŃ — DĄBROWSKIEGO 7
LWÓW — PASAŻ MIKOLASCHA
BYDGOSZCZ — GDAŃSKA 152
TARNÓW — MOŚCICKIEGO 4
KIELCE — SIENKIEWICZA 55
LUBLIN — KOŚCIUSZKI 2**

Towarzystwo Budowy i Sprzedaży Samochodów Spółka Akcyjna

AUSTRO-DAIMLER

Centrala w Warszawie i Oddziały w Krakowie, Łodzi, Katowicach, Gdańsku, Poznaniu, Lwowie, Bydgoszczy, Toruniu, Częstochowie, Kielcach, Radomiu, Lublinie.

DOSTARCZA

SAMOCCHODY OSOBOWE znanej światowej marki

AUSTRO-DAIMLER Typ ADR 6-cyl. 12/70 km. wykonane wg. ostatniego słowa techniki, estetyki i wygody.

GENER. REPREZENTACJE:

CITROËN w PARYŻU

SAMOCCHODY OSOBOWE znanej światowej marki

TYP C4 — 4 CYLINDROWY 7/30 KONI

TYP C6 — 6 CYLINDROWY 9/45 KONI

DOSKONAŁE w KONSTRUKCJI

PIĘKNE, EKONOMICZNE I PRZYSTĘPNE w CENIE.

Samochody CIĘŻAROWE i PÓŁCIĘŻAROWE

AF (dawniej AUSTRO-FIAT) o udźwigu ładunkowym 2000 do 3000/3500 kg.

CITROËN o udźwigu ładunkowym 500 kg. i 1000 kg.

AUTOBUSY — SANITARKI — WOZY POŻARNICZE

ORAZ DREZINY MOTOROWE—LOKOMOTYWKI MOTOROWE LOKOMOTYWY PRZETOKOWE i same MOTORY dla KOLEJNICTWA.

WŁASNE PLACÓWKI PRZEMYSŁOWE AUSTRO-DAIMLER & CITROËN w POLSCE.

Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce

SPÓŁKA AKCYJNA.

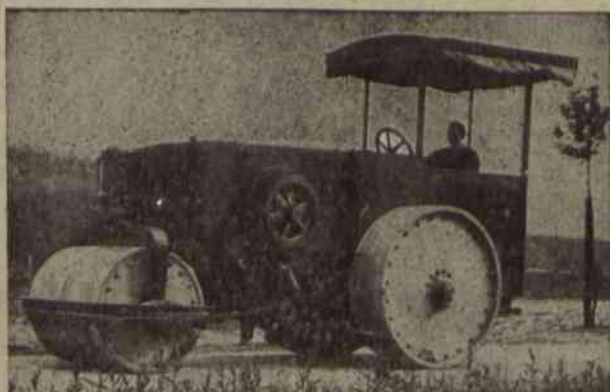
Zakłady w Chrzanowie (Małopolska)

Biuro Zarządu: w Warszawie, Moniuszki 2a.

LOKOMOTYWY WĄSKOTOROWE

SPECJALNY DZIAŁ BUDOWY

MOTOROWYCH WALCÓW SZOSOWYCH



NA SKŁADZIE WALCE NA SEZON WIOSENNY 1929 ROKU.

Dotychczasowi odbiorcy walców,

Ministerstwo Robót Publicznych.

Samorządy powiatowe i miejskie:

W CHRZANOWIE, ZAWIERCIU, PIŃCZOWIE, STANISŁAWOWIE, SANDOMIERZU, PUŁAWACH, ŁUKOWIE, BIELSKU, BIAŁEJ, OLKUSZU, BUSKU, KOŃSKICH, WŁOCŁAWKU, OPATOWIE, NOWOGRODKU, HORODENCE, SKIERNIEWICACH, LWOWIE, SIEDLCACH, TARNOWIE I INNE.

Dogodne warunki płatności.

się odrazu jako wstęp do dalszego uintensywnienia za-
stałego życia na wsi. Niestety parę lat pierwszych zo-
stało stracone z racji fatalnych ogólnych warunków
gospodarczych, oraz braku zrozumienia dla potrzeb sa-
morządu. Właściwa praca zaczyna się od roku 1924,
od chwili stabilizacji waluty i oparcia gospodarki sa-
morządu na stałszych podstawach skarbowych. Nie-
spełna 5-cio letni okres nie mógł dać rezultatów nad-
zwyczajnych, zwłaszcza, że samorząd dalej walczy z
brakiem środków, walczy z coraz bardziej wzrastającą
rozpiętością pomiędzy obowiązkami, jakie otrzymuje do
wykonania i środkami, jakimi rozporządza. Ale i w tych
trudnych warunkach drogi nie przestają być najważniej-
szą dziedziną działalności samorządu powiatowego, zaś
w samorządzie gminnym coraz bardziej zbliżają się do
tegoż poziomu. Od roku 1924 samorząd powiatowy sta-
le zwiększa zakres swej pracy na drogach. Wyraża się
to zarówno w stałym, choć powolnym procentowym
wzroście, wyjąwszy wyjątkowy rok 1926, wydatków
drogowych, w stosunku do ogółu wydatków, w coraz
lepszej organizacji zarządów drogowych, w wykorzy-
stywaniu urządzeń mechanicznych, oraz w dojrzwaniu
zrozumienia dla konieczności wykonania niezbędnych
planów rozbudowy sieci dróg powiatowych.

Pod względem osiągniętych rezultatów najkorzy-
stniej wybija się rok 1928, jako rok najpoważniejszych
nakładów na drogi, w dużej mierze opartych na kredy-
tach.

Podajemy poniżej nieco danych, ilustrujących re-
zultaty pracy samorządu powiatowego i częściowo gmin-
nego na drogach w minionem 10-cioleciu istnienia sa-
morządu polskiego. Nie są to dane o stuprocentowej
ściśłości, gdyż zebrane zostały w drodze ankiet, jakie
rozpisane zostały z racji przygotowywania danych na
Powszechna Wystawę Krajową w Poznaniu przez Mi-
nisterstwo Robót Publicznych, Ministerstwo Spraw
Wewnętrznych, oraz Biuro Zjazdów Samorządu Ziem-
skiego. Statystyki drogowej, zbliżonej do chwili bieżą-
cej i ogłoszonej w drodze oficjalnej niestety jeszcze nie
posiadamy. Ostatnie dane ogłoszone dotyczą roku
1926 *), nie mogą więc być dziś uważane za miarodaj-

ne, zwłaszcza, że ostatnie dwa lata właśnie odznaczały
się dużym ożywieniem prac na drogach samorządowych.

Dane więc, które podajemy, należy uważać za ilu-
strację obecnego stanu rzeczy na drogach, za zbliżone
do ścisłego statystycznego przedstawienia. Obejmują
przytem tylko część materiału, zwłaszcza o ile chodzi o
nakłady drogowe, gdyż nie rozporządzamy danymi o
wykorzystywanym szarwarku na drogach gminnych, a
częściowo także, w drodze dobrowolnych umów, i na
drogach powiatowych, oraz o wydatkach spółek drogo-
wych dobrowolnych i przymusowych. A trzeba sobie
zdać sprawę z tego, że świadczenia drogowe w naturze
stanowią bardzo poważne wartości, że zużycie szarwar-
ku do robót drogowych, oraz racjonalne jego wykorzy-
stanie, w ostatnich latach ogromnie wzrosło.

W ocenie wyników pracy samorządu na drogach
należy, naszym zdaniem, kierować się następującymi
przewodnikami przesłankami: 1) samorząd na znacznej
części Państwa powstał jako nowa instytucja, na pozo-
stałej uległ zmianom gruntownym, 2) samorząd otrzy-
mał do szybkiego rozwiązania bardzo wiele pilnych za-
gadnień, w tem także i sprawę dróg, 3) z wyjątkiem
dzielnic zachodniej drogi pozostałe po b. zaborcach i
okupantach były w bardzo złym stanie, 4) w przeważa-
jącej części Państwa sieć dróg bitych była (i jest do-
tąd) bardzo słaba, 5) samorząd od początku swego ist-
nienia boryka się z ogromnymi trudnościami finansowe-
mi, 6) dotychczas nie stworzone zostały źródła poważ-
nego kredytu drogowego, 7) to co zostało dokonane w
lwiej części jest rezultatem wielkich wysiłków miejsco-
wych czynników, przy bardzo słabem poparciu czynni-
ków z zewnątrz samorządu.

Wydatki powiatowych związków samorządowych na drogi.

Wydatki samorządu powiatowego na drogi w la-
tach 1924 — 1928 ilustruje niżej podana tablica. Jak
już zaznaczono powyżej, nie posiadamy danych co do
wydatków gmin na drogi w tymże czasie, jak również
co do wartości wykorzystanych świadczeń w naturze.

Lata	Wydatki zwyczajne			Wydatki nadzwyczajne			Razem		
	ogółem	drogowe	%	ogółem	drogowe	%	ogółem	drogowe	%
<i>Według zamknięć rachunkowych (w tys. złotych)</i>									
1924	53.290	20.179	37,8	14.727	7.871	53,4	68.493	28.050	40,9
1925	77.997	30.882	39,5	23.938	11.519	48,1	101.935	42.401	41,5
1926	83.273	30.065	36,1	21.962	10.124	46,0	105.235	40.189	38,1
<i>Według preliminarzy budżetowych (w tys. złotych)</i>									
1927/28	117.539	47.955	40,8	37.573	21.050	56,0	155.112	69.005	44,4
1928/29	170.424	71.858	42,2	106.511	54.811	51,4	276.935	126.669	45,7

*) Rocznik Statystyki Polskiej. Rok 1928.

Jak wynika z powyższej tablicy, wydatki na drogi nieznacznie wzrastają, nadzwyczajne — w zależności od warunków otrzymania kredytu i tu oczywiście nie zamierzenia związków samorządowych, lecz stan rynku kredytu długoterminowego odgrywa decydującą rolę. W różnych dzielnicach Państwa stosunek procentowy wydatków drogowych do wydatków ogółem układa się różnie. W woj. południowych np. z 61,2% w roku 1924, obniża się do 54,3% w roku 1926, co jest wynikiem szybkiego wzrastania potrzeb innych, oraz powolniejszego wzrostu środków. Ogólnie jednak procent wydatków na drogi powoli wzrasta, co daje podstawę twierdzeniu, że drogi nie przestały być w tych latach główną troską powiatów.

Drogi wybudowane.

Według danych Ministerstwa Robót Publicznych do końca roku 1928 Państwo i samorząd wybudowały łącznie 3767,5 kilometrów dróg bitych państwowych, wojewódzkich i powiatowych. Wchodzi w to tylko budowa nowych odcinków, poza konserwacją i przebudową istniejących. Z tej cyfry Państwo wybudowało 383 klm., samorząd — 3384,5 klm. (w tem woj. Śląskie 21,5 klm.).

Rok 1928 był rokiem najintensywniejszej pracy. Wyniki w poszczególnych dzielnicach ilustruje następujące zestawienie:

DZIELNICE	okres 1919—1927 wybud. dróg		Rok 1928 wybud. dróg		R a z e m	
	państw.	samorząd.	państw.	samorząd.	państw.	samorząd.
Woj. centralne . . .	124	1.452	32	828	156	2.280
„ wschodnie . . .	90	41	115	315	205	356
„ południowe . . .	20	91	2	190	22	281
„ zachodnie . . .	—	393	—	53	—	446
„ śląskie . . .	—	—	—	21,5	—	21,5
R a z e m	234	1.977	149	1.407,5	383	3.384,5

Cyfry największe i najmniejsze wybudowanych dróg samorządowych dają następujące województwa:

Województwa	1919—1927	1928	R a z e m
Kieleckie	448	201	649
Warszawskie	415	173	588
Lubelskie	232	348	580
Poleskie	1	10	11
Wołyńskie	23	24	47
Stanisławowskie	11	26	37

Powyższe dane nie obejmują zupełnie wybudowanych dróg gminnych. Z powodu braku ścisłych danych ze wszystkich województw nie można było ze-

stawić dorobku w tej dziedzinie. Dorobek ten jest jednak znaczny, sięgający w wiele setek kilometrów dróg bitych i bruków. W szczególności w niektórych powiatach woj. wschodnich i centralnych rozwinęło się zabrukowywanie wsi, oraz brukowanie trudniejszych odcinków dróg gminnych (np. grobli). Prace te oparte są głównie na szarwarku, oraz na technicznej pomocy ze strony samorządu powiatowego.

Drogi ulepszone.

Obok budowania nowych dróg bitych doprowadzane są do porządku drogi gruntowe. Pojęcie zdatności użytkowej drogi gruntowej jest bardzo szerokie i mieści w sobie zarówno drogę umocnioną w najprymitywniejszy sposób, jak i drogę okopaną, sprofilowaną, oraz umocnioną żwirem. To też dane, jakie ankieta Min. Spraw Wewnętrznych zgromadziła o akcji ulepszenia dróg gruntowych, musi z konieczności świadczyć nie tyle o zdatności tych dróg dla ruchu, ile o pracy włożonej w drogi gruntowe. Oczywiście każda robota celowa, uskuteczniiona na drodze gruntowej, podnosi zdadności tej drogi, to też wykazane zgorą 57 tysięcy kilometrów dróg gruntowych ulepszonych, stwierdzają, że stan wielu dróg gruntowych uległ poprawie na lepsze. W szczególności w ostatnich dwu latach wiele pracy włożono w drogi gruntowe, do czego przyczyniła się planowa akcja wielu wydziałów powiatowych, oraz wypracowanie podstaw do bardziej, niż dotychczas, racjonalnego użytkowania szarwarku. Dane, jakie przytaczamy poniżej (wzięte z ankiety Min. Spraw Wewn.), dotyczą ogółu dróg gruntowych, a więc powiatowych, wojewódzkich i gminnych.

Województwo	Ulepszono dróg gruntowych — klm. (w cyfrach okrągłych)
Centralne	19.000
Wschodnie	12.000
Zachodnie	18.000
Południowe	8.000
Razem	57.000

Mosty na drogach samorządowych.

Stan mostów na rok 1928 oraz dokonane budowie w okresie 10-cio lecia ilustruje następujące zestawienie: (w cyfrach okrągłych):

Województwo	Stan mostów 1.IV 28 r.			Wybud. w okresie 10-lecia razem
	drewniane	murowane	razem	
Centralne	54.360	11.700	66.060	20.800
Wschodnie	4.490	1.230	5.720	4.450
Zachodnie	7.470	8.550	16.020	1.400
Południowe	40.500	12.400	52.900	20.580
Razem	106.820	33.880	140.700	47.290

Zadrzewienie dróg.

Dane dotyczące akcji zadrzewiania dróg publicznych bierzemy z ankiety Biura Zjazdów Samorządu Ziemięskiego. Dotyczą one tylko dróg samorządowych, oraz drzew wysadzonych.

(w cyfrach okrągłych):

Województwo	Zadrzewiono dróg — klm.	Wysadzono drzew — sztuk
Centralne	5.600	990.000
Wschodnie	3.100	470.000
Południowe	17.700	2.400.000
Zachodnie	6.400	600.000
	32 800	4.460.000

Urządzenia techniczne drogowe.

Obecny stan urządzeń technicznych drogowych, zwłaszcza w postaci walców motorowych, traktorów, tłuczek mechanicznych, szufl, włoków, równaczy i samochodów może być śmiało w całości zaliczony jako dorobek samorządu, wszystko to bowiem zostało nabyte (z b. małymi wyjątkami) już po objęciu zarządu dróg przez samorządy, większość zaś w ostatnich latach.

Województwa	Walce motor.	Walce konne	Równacze konne i motor.	Samochody	Traktory i lokom.
Centralne	117	81	19	26	25
Wschodnie	9	6	15	5	7
Zachodnie	18	91	—	7	3
Południowe	15	93	1	3	3
Razem	159	271	35	41	38

R. G.

Wydatki samorządów ziemskich na utrzymanie i budowę dróg w r. 1926

W roku 1926 powiatowe związki komunalne wydały na utrzymanie i budowę dróg powiatowych, wojewódzkich, państwowych i gminnych 41,745,949 złotych, z czego wydatki bezpośrednio ponoszone przez powiatowe związki komunalne stanowią 41,161,989 złotych, pozostała kwota w wysokości 583,960 złotych przypada na świadczenia na rzecz gmin wiejskich i miast niewydziałonych z tytułu zasiłków na utrzymanie względnie budowę dróg.

Rozpatrując odsetek wydatków na komunikację (budowa i utrzymanie dróg) do ogółu wydatków zwyczajnych i nadzwyczajnych w poszczególnych dzielnicach, możemy stwierdzić, że województwa południowe przeznaczają na ten cel 57,2% ogólnych środków, wówczas gdy województwa wschodnie wydają 24,1%. W województwach pozostałych odsetek ten jest do siebie względnie zbliżony, a mianowicie, najwyższy jest w województwach poznańskim i pomorskim (44,9%), najniższy w centralnych (38,8%).

Porównując odsetek wydatków zwyczajnych na komunikację do ogólnej sumy wydatków we własnym zakresie w poszczególnych dzielnicach, zauważymy przedewszystkiem w grupie województw południowych, centralnych, poznańskim i pomorskim oraz województwie śląskim znaczną przewagę wydatków zwyczajnych t. j. związanych ze zwykłą konserwacją i utrzymaniem dróg, natomiast w województwach wschodnich możemy stwierdzić bardziej korzystny stosunek wydatków nadzwyczajnych, który wynosi 50,4%.

Z pośród poszczególnych wydatków zwyczajnych pierwsze miejsce w sumie dla Polski (41,9%), jak również w oddzielnych dzielnicach zajmują wydatki na utrzymanie dróg powiatowych. Najwyższy ich odsetek możemy stwierdzić w województwie śląskim — 82,6%, następnie w południowych — 73,0%, w poznańskim

i pomorskim 38,5%, dalej we wschodnich 34,3%, i centralnych 26,7%. Widzimy więc, że różnica pomiędzy województwem śląskim, a województwami centralnymi jest przeszło trzykrotna.

Drugą z kolei pozycją wydatków zwyczajnych, która również ma dość poważne znaczenie w budżetach powiatowych związków komunalnych, są wydatki na utrzymanie dróg wojewódzkich. W poszczególnych dzielnicach wydatki te ulegają znacznie większym wahanom niż koszty utrzymania dróg powiatowych. O ile samorządy powiatowe województw centralnych przeznaczają na utrzymanie dróg wojewódzkich 25,4% ogólnych wydatków we własnym zakresie, to powiaty województwa śląskiego na ten cel wydają zaledwie 1,7%, a powiaty województw południowych 4,5%, wówczas gdy województwa poznańskie i pomorskie 15,3%, wschodnie 11,8%. Jak widzimy, względna wysokość wydatków ponoszonych na utrzymanie dróg wojewódzkich w poszczególnych dzielnicach jest bardzo różna.

Koszty utrzymania dróg państwowych znajdujemy tylko w województwach centralnych (23,8%), poznańskim i pomorskim (14,7%) i południowych (0,1%). Skala wahań odsetku wydatków zwyczajnych na drogi państwowe jest bardzo duża, przyczem województwa wschodnie i województwo śląskie wydatków na ten cel w r. 1926 nie ponosiły wcale. Ostatnie miejsce w sumie ogólnej dla Polski zajmują wydatki na utrzymanie dróg gminnych, które wynoszą 2,1%. Większe ich znaczenie w budżetach samorządów powiatowych spotykamy jedynie w województwach południowych (7,6%), gdzie są wyższe od wydatków na drogi wojewódzkie, oraz w województwach wschodnich (3,5%).

Z pośród wydatków nadzwyczajnych czołowe miejsce w sumie dla Polski (16,3%) i we wszystkich województwach, poza śląskiem, przypada wydatkom na bu-

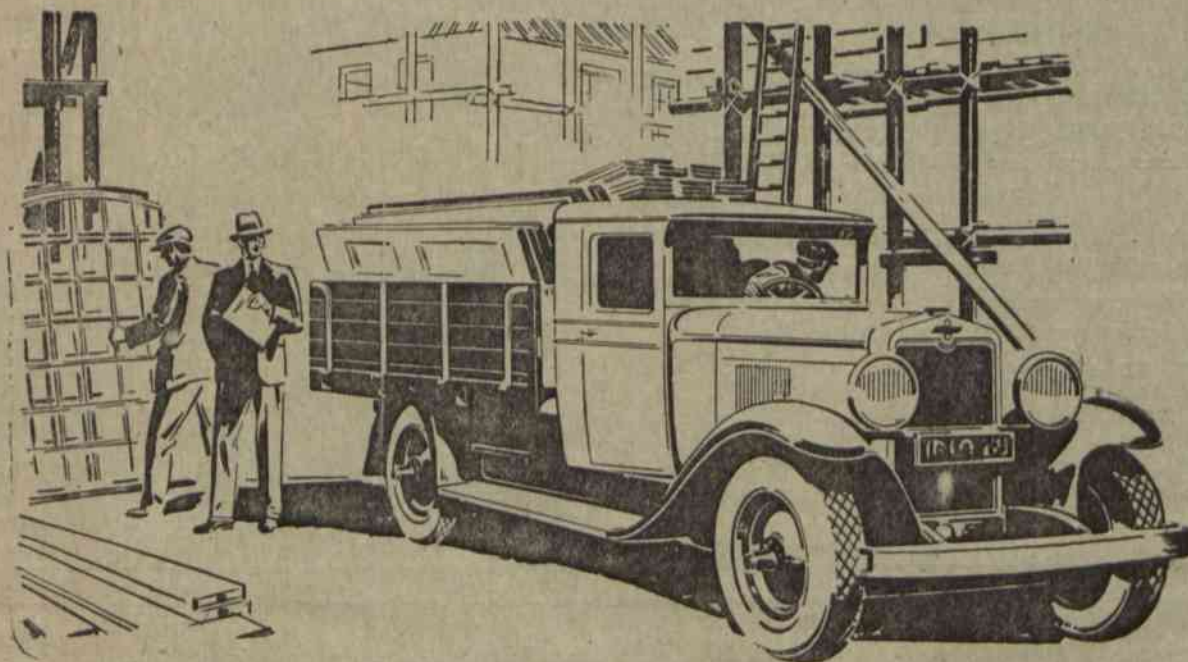
Złote

Wydatki na utrzymanie i budowę dróg.

W 0/0 0/0 wydatków we własnym zakresie i świadczeń na rzecz innych związków prawnopublicznych.

Rodzaj wydatków	Polska ogółem	W O J E W Ó D Z T W A					Polska ogółem	W O J E W Ó D Z T W A					
		centralne	wschodnie	pozańskie i pomorskie	śląskie	południowe		centralne	wschodnie	pozańskie i pomorskie	śląskie	południowe	
Wydatki ogółem	41,745,949	19,015,919	3,136,505	9,147,784	2,145,322	8,300,419	—	—	—	—	—	—	—
W 0/0 0/0 wydatków zwyczajnych i nadzwyczajnych	—	—	—	—	—	—	40,9	38,8	24,1	44,9	41,6	57,2	—
Wydatki we własnym zakresie razem	41,161,989	18,835,232	3,036,568	9,043,521	2,116,515	8,130,153	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Wydatki zwyczajne	30,849,535	14,396,598	1,506,029	6,235,595	1,784,356	6,926,957	74,9	76,4	49,6	69,0	84,3	85,2	—
Utrzymanie dróg państwowych	5,819,660	4,484,351	—	1,327,719	—	7,590	14,1	23,8	—	14,7	—	0,1	—
" " wojewódzkich	6,926,847	4,787,096	359,110	1,379,322	34,941	366,378	16,8	25,4	11,8	15,3	1,7	4,5	—
" " powiatowych	17,241,164	5,037,752	1,041,154	3,480,852	1,749,015	5,932,391	41,9	26,7	34,3	38,5	82,6	73,0	—
" " gminnych	861,864	87,399	105,765	47,702	400	620,598	2,1	0,5	3,5	0,5	0,0	7,6	—
Wydatki nadzwyczajne	10,312,454	4,438,634	1,530,539	2,807,926	332,159	1,203,196	25,1	23,6	50,4	31,0	15,7	14,8	—
Budowa dróg państwowych	932,735	209,657	221,746	499,832	—	1,500	2,3	1,1	7,3	5,5	—	0,0	—
" " wojewódzkich	2,166,869	753,580	396,262	681,915	171,332	163,780	5,3	4,0	13,1	7,5	8,1	2,0	—
" " powiatowych	6,706,218	3,434,607	793,474	1,546,174	160,827	771,136	16,3	18,3	26,1	17,1	7,6	9,5	—
" " gminnych	506,632	40,790	119,057	80,005	—	266,780	1,2	0,2	3,9	0,9	—	3,3	—
Świadczenia na rzecz innych związków prawnopublicznych	583,960	180,687	99,937	104,263	28,807	170,266	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	—
Zwyczajne	398,387	91,388	66,545	69,243	20,807	150,404	68,2	50,6	66,6	66,4	72,2	88,3	—
Gminom wiejskim na utrzymanie dróg	362,611	81,785	66,545	43,645	20,807	149,829	62,1	45,3	66,6	41,9	72,2	88,0	—
Miastom niewydziałonym na utrzymanie dróg	35,776	9,603	—	25,598	—	575	6,1	5,3	—	24,5	—	0,3	—
Nadzwyczajne	185,573	89,299	33,392	35,020	8,000	19,862	31,8	49,4	33,4	33,6	27,8	11,7	—
Gminom wiejsk. na budowę dróg	164,729	69,955	31,892	35,020	8,000	19,862	28,2	38,7	31,9	33,6	27,8	11,7	—
Miastom niewydział. na bud. dróg	20,844	19,344	1,500	—	—	—	3,6	10,7	1,5	—	—	—	—
Na I mieszkalnia													
Wydatki ogółem	1,82	2,16	0,82	3,65	2,72	1,17	—	—	—	—	—	—	—
Zwyczajne	1,34	1,64	0,39	2,49	2,26	0,98	—	—	—	—	—	—	—
Nadzwyczajne	0,45	0,50	0,40	1,12	0,42	0,17	—	—	—	—	—	—	—
Świadczenia na rzecz innych związków prawnopublicznych	0,03	0,02	0,03	0,04	0,04	0,02	—	—	—	—	—	—	—

a) Brak danych dla powiatów Mietchowa i Bielska.



Ciążarówka Chevrolet oddaje znakomite usługi zarówno w handlu, przemyśle jak i w gospodarstwie rolnem

Chevrolet podnosi dobrobyt i stan ekonomiczny kraju

*Samochody ciężarowe stanowią
bezwarunkowo najtańszy i najwygodniejszy
środek transportowy*

Nowa Ciężarówka Chevrolet dzięki zaopatrzeniu jej w potężny 6 cylindrowy silnik, cztery biegi wprzód i hamulce na cztery koła, oraz wszystkie najbardziej współczesne udoskonalenia techniczne, przebywa z łatwością najgorsze drogi gruntowe i wspina się na najbardziej strome pochyłości.

Ciążarówka Chevrolet przewozi najrozmaitsze ładunki surowca lub towaru. Dzięki wielkiej oszczędności w zużyciu benzyny i smarów i wobec tego niskich kosztów utrzymania, przyczynia się wydajnie do zwiększenia dochodowości każdego przedsiębiorstwa.

Przy ułatwionych warunkach płatności, o których poinformuje najbliższe przedstawicielstwo, samochód ten dostępny jest dla najszerszego ogółu ze sfer handlowych, gospodarczych i przemysłowych.

Ciążarówka CHEVROLET
Wyrób General Motors
GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA

Upoważnione Zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku:

BRAGOP Tow. Akc. Fabryki maszyn

BRACIA GEISLER, OKOLSKI i PATSCHKE

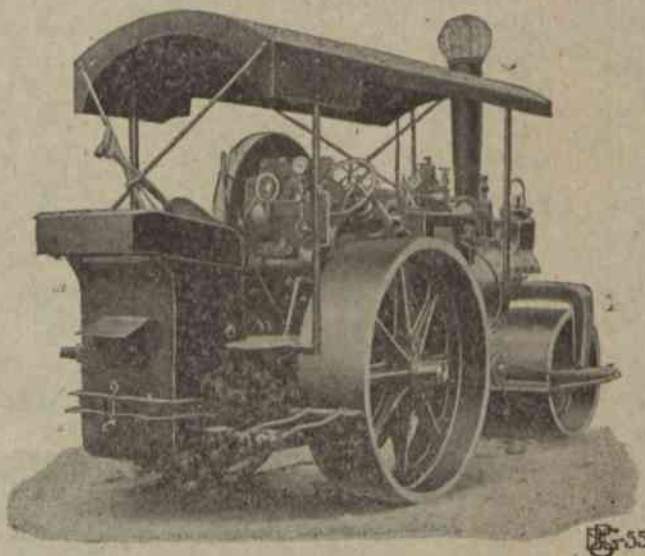
WARSZAWA, UL. LESZNO Nr. 128. TEL. 1-98.

Adres telegraficzny: BRAGOP — WARSZAWA.

ISTNIEJE OD ROKU 1878

- 1) Maszyny drogowe, a specjalnie walce parowe, motorowe, konne, oskardniki, beczki do polewania i t. p.
- 2) Wszelkie remonty maszyn drogowych, bez względu na ich budowę i przeznaczenie.
- 3) Kompresory, gazownie na gaz ssany, ciągnalnie do drutu.
- 4) Odlewy żelwne i półstalowe z własnych lub nadesłanych modeli.
- 5) Centralne ogrzewanie, suszarnie, pralnie, wodociągi.

Niektóre maszyny drogowe, jak: walce szosowe, beczki do polewania, posiada stale na składzie.



EG-55

Zwracamy się do Was, jako znawcy i doradcy. Pragniemy poradzić Im, co należy brać pod uwagę przy kupnie samochodu i czego można wymagać za wyłożone pieniądze.

Samochód nie jest luksusowym cackiem. Jest on środkiem komunikacyjnym — artykułem potrzeby, jeśli tak chcecie — w każdym razie częstokroć jest on niezastąpioną pomocą, za którą nie tylko się płaci, lecz która również przysparza zysków i od której codziennie zależy Wasze lub innych ludzi życie i zdrowie.

Dlatego też, wybierając wóz, należy wziąć pod uwagę rozliczne ważne czynniki, mogące mieć wpływ na kupno.

Wszelkimi udoskonaleniami, radami i ofertami służymy Wam

REPREZENTACJA FORD „AUTO-TRAKTOR”

Warszawa, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego (Hotel Europejski)

TOWARZYSTWO AKCYJNE UBEZPIECZEŃ „POLONIA” W WARSZAWIE

ZRŁOŻONE 1917 R.

Ubezpiecza: od ognia, kradzieży z włamaniem i rabunku, odpowiedzialności cywilnej, transporty: kolejowe, morskie, rzeczne i walory oraz szyby wystawowe.

Własne domy: w Warszawie, Grudziądzu, Katowicach, Poznaniu.

Centrala: Warszawa, plac Napoleona № 3.

Telefony: 27-01, 48-36, 72-16, 109-48, 48-26.

Oddziały: Towarzystwa znajdują się: w Bydgoszczy (ul. Gdańska № 165), w Częstochowie (ul. Panny Marji № 41), w Katowicach (ul. Słowackiego № 14), w Krakowie (ul. Krzyża № 5), we Lwowie (ul. Kopernika № 30), w Łodzi (ul. 6-go Sierpnia № 1) w Poznaniu (ul. 3 Maja № 2) i Wilnie (ul. Adama Mickiewicza № 29). Jeneralna Reprezentacja w Równem (Gen. Hallera Nr. 3).

Reprezentacje i agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

dowę dróg powiatowych, które najwyższe są w województwach wschodnich, następnie w centralnych (18,3%), za nimi idą województwa poznańskie i pomorskie (17,1%), południowe (9,5%) i śląskie (7,6%).

Wydatki na budowę dróg wojewódzkich w sumie dla Polski stanowią odsetek (5,3%) trzykrotnie mniejszy od procentu wydatków na budowę dróg powiatowych. W dzielnicach wydatki na budowę dróg wojewódzkich wahają się w granicach od 2,0% (województwa południowe) do 13,1% (województwa wschodnie).

Budowa dróg państwowych w sumie dla Polski nie ma większego znaczenia. Najwięcej względnie na budowę dróg państwowych wydają powiaty wschodnie (7,3%), w których nie spotkaliśmy wcale wydatków na utrzymanie tych dróg, najmniej samorządy powiatowe województw południowych (0,0%). Budowa dróg gminnych zaznacza się nieco większym odsetkiem w województwach wschodnich (3,9%) i południowych (3,3%). Województwo śląskie wydatków na budowę dróg gminnych nie ma wcale.

Przechodząc do zanalizowania ciężarów, jakie ponoszą powiatowe związki komunalne na rzecz innych związków prawnopublicznych w postaci świadczeń w formie zasiłków, możemy przedewszystkiem przy porównaniu odsetku wydatków zwyczajnych i nadzwyczajnych stwierdzić znaczną przewagę świadczeń zwyczajnych w województwach południowych (88,3%) i śląskim (72,2%), nieco mniejszą w województwach wschodnich (66,6%) i poznańskim, pomorskim

(66,4%), wówczas gdy w województwach centralnych odsetek świadczeń nadzwyczajnych stanowi blisko $\frac{1}{2}$ ogólnej sumy świadczeń tej dzielnicy. Z pośród świadczeń zwyczajnych, spotykamy we wszystkich dzielnicach najwyższy odsetek świadczeń na rzecz gmin wiejskich, oczywiście w formie subwencji względnie zasiłków udzielonych na utrzymanie dróg. Najwyższy odsetek ujawniają województwa południowe (88,0%), najniższy poznańskie i pomorskie (41,9%).

Z pośród świadczeń nadzwyczajnych dominujące znaczenie mają również zasiłki gminom na budowę dróg.

Liczby bezwzględne na jednego mieszkańca charakteryzują nam do pewnego stopnia intensywność samorządów powiatowych w dziedzinie gospodarki drogowej. Najwyższą bezwzględną wysokość wydatków na komunikację możemy stwierdzić w województwach poznańskim i pomorskim — 3,65 zł., następnie w śląskim — 2,72 zł., centralnych — 2,16 zł., południowych — 1,17 zł. i wreszcie najniższą wykazują województwa wschodnie 0,82 zł. Szeregując poszczególne grupy województw w/g wysokości przeciętnej wydatków zwyczajnych, otrzymamy analogiczną ich kolejność. Biorąc jednak pod uwagę przeciętną wydatków nadzwyczajnych, zauważymy, że kolejność pierwszych trzech grup nie zmienia się, natomiast województwa wschodnie (0,40 zł.) zdystansują w tym wypadku województwa południowe (0,17 zł.), które zajmą miejsce ostatnie.

St. Stęplewski.

Szosa czy bruk?

Tak zwana „Polska Droga”, jako synonim złej drogi, w dalszym ciągu prześladowuje administrację drogową i wisí nad nią, jako miecz Damoklesa. Ktokolwiek ma bliższą styczność ze sprawami drogowymi, będzie się bronił jedynym utartym argumentem: brak funduszy.

I słusznie. Przy dalszym stosowaniu tych samych metod budowy dróg naszych, zawsze będziemy narzekali na brak pieniędzy. Poza techniką budowy, oczywiście również odgrywa tu rolę i sposób finansowania inwestycji drogowych. Narazie zabiorę głos w pierwszej sprawie.

Szybko wzrastający ruch kołowy w okresie powojennym przyczynił się do szybkiego psucia jezdni makadamowych, a w dalszej konsekwencji — do użycia wszelkich sposobów wzmocnienia nawierzchni szosowanych. W celu zapobiegawczym od rozsypywania się jezdni szosowanych pod wpływem coraz więcej wzrastającego ruchu automobilowego, technicy drogowi zaczęli wzmocniać nawierzchnię smołowaniem powierzchniowym, smołowaniem wgłębnym, układaniem warstwy betonu asfaltowego, powlekaniem nawierzchni szkłem wodnym i t. d. Słowem, cały wysiłek myślowy poszedł w kierunku znalezienia skutecznego i niedrogiego sposobu wzmocnienia jezdni zapomocą impregnowania jej różnymi substancjami, zapominając narazie o istnieniu jezdni brukowanych. Spodziewam się, iż wszelkie zabiegi w kierunku powlekania, czy też nasycania jezdni kamiennych w końcu będą uwieńczone powodzeniem, jednak czy sposoby takie

go wzmocnienia nawierzchni pod względem kosztów będą przystępne dla nas, narazie śmiem powątpiewać. Dotychczasowe rezultaty prób tego rodzaju wzmocnienia jezdni w zupełności przypuszczenie moje potwierdzają. Zaczniemy od krótkiego zobrazowania kosztów robót drogowych, które mają miejsce bądź w stolicy, bądź na terenie powiatu Warszawskiego.

1. Budowa 1 m². drogi w robotach ziemnych, małych przepustach i znakach
wynosi około 1 zł.
2. Budowa 1 m². jezdni brukowanej z kamieni polnych na materacu piaszczystym wynosi „ 9 „
3. Budowa 1 m². jezdni szosowanej z twardością średniej twardości na podkładzie kamiennym wynosi „ 13 „
4. Budowa 1 m². jezdni brukowanej z łamanego kamienia kwarcytowego na podłożu piaszczystym wynosi „ 13 „
5. Budowa 1 m². jezdni brukowanej ze średniej nieforemnej kostki kwarcytowej na podłożu piaszczystym wynosi „ 17 „
6. Budowa 1 m². jezdni brukowanej z podwójnego bruku na materacach piaszczystych, przyczem górny bruk z małej nieforemnej kostki kwarcytowej, zaś dolny — z małego bruku z tychże kamieni łamanych wynosi „ 25 „

- | | |
|--|---------|
| 7. Budowa 1 m ² . jezdni brukowanej ze średniej i foremnej kostki granitowej na materacu piaszczystym wynosi | „ 50 „ |
| 8. Smołowanie powierzchniowe 1 m ² . jezdni z dodaniem grysiku wynosi | „ 3,5 „ |
| 9. Smołowanie wgłębne 1 m ² . jezdni z dodaniem materiałów kamiennych i uprzednim cząstkowym remontem wynosi | „ 18 „ |
| 10. Ułożenie 1 m ² . jednowarstwowego betonu asfaltowego z dodaniem materiałów kamiennych i niewielkim uprzednim remontem jezdni wynosi | „ 20 „ |
| 11. Ułożenie 1 m ² . dwuwarstwowego betonu asfaltowego z dodaniem materiałów kamiennych i niewielkim uprzednio remontem jezdni wynosi | „ 25 „ |
| 12. Ułożenie 1 m ² . warstwy asfaltu prasowanego wynosi | „ 27 „ |

Oczywiście, podane wyżej koszty ulegają pewnym wahaniom, zależnie od miejscowych warunków budowy, a także od użycia materiałów lokalnych, czy też zagranicznych.

Liczyby te w oderwaniu, jako tylko koszty budowy drogi, nie mogłyby jeszcze służyć za tło porównawcze w sensie ekonomicznej gospodarki drogowej, musimy również zapoznać się z jednostkowymi kosztami konserwacji odnośnych typów jezdni.

W dobie dzisiejszej, jako niezamkniętym jeszcze okresie badań technicznych w przedmiocie trwałości i zużywalności nawierzchni asfaltowych, operowanie kosztami tych typów wzmocnienia nawierzchni nie miałoby jeszcze praktycznego znaczenia, wobec czego w drugostronnie zamieszczonej tablicy tych danych nie znajdziemy. Natomiast posiadamy konkretne dane odnośnie jezdni brukowanych i szosowanych. Wyniki te, jako rezultat rzeczywistych wydatków w ciągu 5-ciu lat na utrzymanie obu typów jezdni na terenie powiatu stołecznego z pominięciem kosztów administracji przedstawiają się następująco: (p. str. 355).

Po przestudjowaniu powyższego wykazu przychodzimy do uwag:

1. Przekonywujemy się o znacznej przewadze bruków nad szosami pod względem ich kosztów konserwacji.

2. Stosunek tych kosztów wyraża się przeciętnie, jak 6 : 1 !

3. Stosunek ten coraz szybciej wzrasta, w miarę przewagi na szosie ruchu automobilowego.

A więc stwierdzamy, że utrzymanie jezdni brukowanych na terenie powiatu Warszawskiego stanowi za ledwie 16% kosztów utrzymania jezdni szosowanych.

Co się tyczy jezdni brukowanej z grubej foremnej kostki granitowej, położonej przed 4-ma laty tytułem próby pod Służewcem na szosie Puławskiej, to na konserwację tego bruku nie poniesiono specjalnych kosztów. Z uwagi na fakt układania tego próbnego odcinka bruku w jesiennym okresie, wyjątkowo słotnych dni i na nadsypanej koronie ziemnej, następnej wiosny podniesiono przez dróżnika kilkanaście zapadniętych kostek na powierzchni 1300 m² kosztem 10 godzin pracy.

Również dwa próbne odcinki ułożenia nieforemnej kostki kwarcytowej, a mianowicie:

a) średniej kostki o wysokości 14 cm. na szosie Puławskiej, tuż przy granicy Wielkiej Warszawy i

b) małej kostki o wysokości 8 cm. na szosie Pruszkowskiej, tuż przy wyladowniczej stacji Włochy, — jak dotąd wykazały, iż tego rodzaju bruki mogą pracować na podmiejskich drogach o dużym ruchu kołowym. Bruki te przetrwały pełne 2 lata i były ułożone: pierwszy wprost na gruncie z podsypką piaszczystego materaca grubości 15 cm., zaś drugi — na starej szosie z podsypką piasku około 3 cm. pomiędzy spodem bruku, a wierzchem szosy w stanie kompletnego ubicia bruku. Obecny stan powierzchni obydwu próbnego bruków — zadawalający.

Doświadczenie z 5 ostatnich lat drogowej gospodarki samorządowej tak na podstawie obserwacji technicznych, jako i wycień faktycznych kosztów utrzymania jezdni w zupełności upoważniły do wysunięcia projektu (już realizującego się) wyłożenia jezdni z nieforemnej kwarcytowej kostki na dwóch szosach wojewódzkich: Puławskiej i Pruszkowskiej, na łącznej długości 22 km. Ogólny zaś program ułożenia takich jezdni w ciągu 3-ech lat przewiduje 60 kilometrów.

W okresie powojennym, tak szybko rozwijającego się ruchu automobilowego, technika budowy i konserwacji dróg winna być bezwzględnie dostosowaną do wszelkich wymagań, zabezpieczających sprawne funkcjonowanie drogi; ta ostatnia nie tylko powinna być gładka i równa, lecz nie może mieć żadnych przeszkód, krępujących ruch na niej.

Musimy przyznać, że konserwacja dróg szosowanych niewymownie paraliżuje przejazd wozów z przyczyn wystawiania w krótkich stosunkowo odstępach czasu b. dużych ilości (po kilkaset metrów sześciennych) materiałów kamiennych i zwężania w ten sposób samej jezdni.

Całe masy tłukaczy podczas wytlukiwania kamienia na tłuczeń, również w dotkliwy sposób zmniejszają swobodę przejazdu, a jeśli się doda ustawiczne tumany kurzu, uciążliwe zapory podczas wałowania, nieraz nader trudne choć czasowe objazdy, kosztowne i uciążliwe zabiegi w sprowadzaniu co roku po kilkanaście tysięcy metrów sześciennych materiałów kamiennych, wyłapywanie tłukaczy drogą przeliczowania ich zarobków, to, pomijając już niezdrową zasadę kruszenia (w ¼ niszczenia) materiału kamiennego, wzamian użycia go całkowicie do innych celów (bruki, budowa...), nasuwa się pytanie, czy nie czas już, aby tego przestarzałego systemu konserwacji zaniechać zupełnie.

To też powojenna technika drogowa, aczkolwiek kosztem dużych wydatków, zaczęła stosować smołowanie powierzchniowe, a następnie wgłębne, byle tylko ratować jezdnie od zbyt szybkiego psucia się, a jednocześnie, aby nadać jezdniom cechy większej zdrowotności. I jedno i drugie osiągnięto, lecz kosztem znacznie większym, niż to wynosi sama budowa drogi szosowanej.

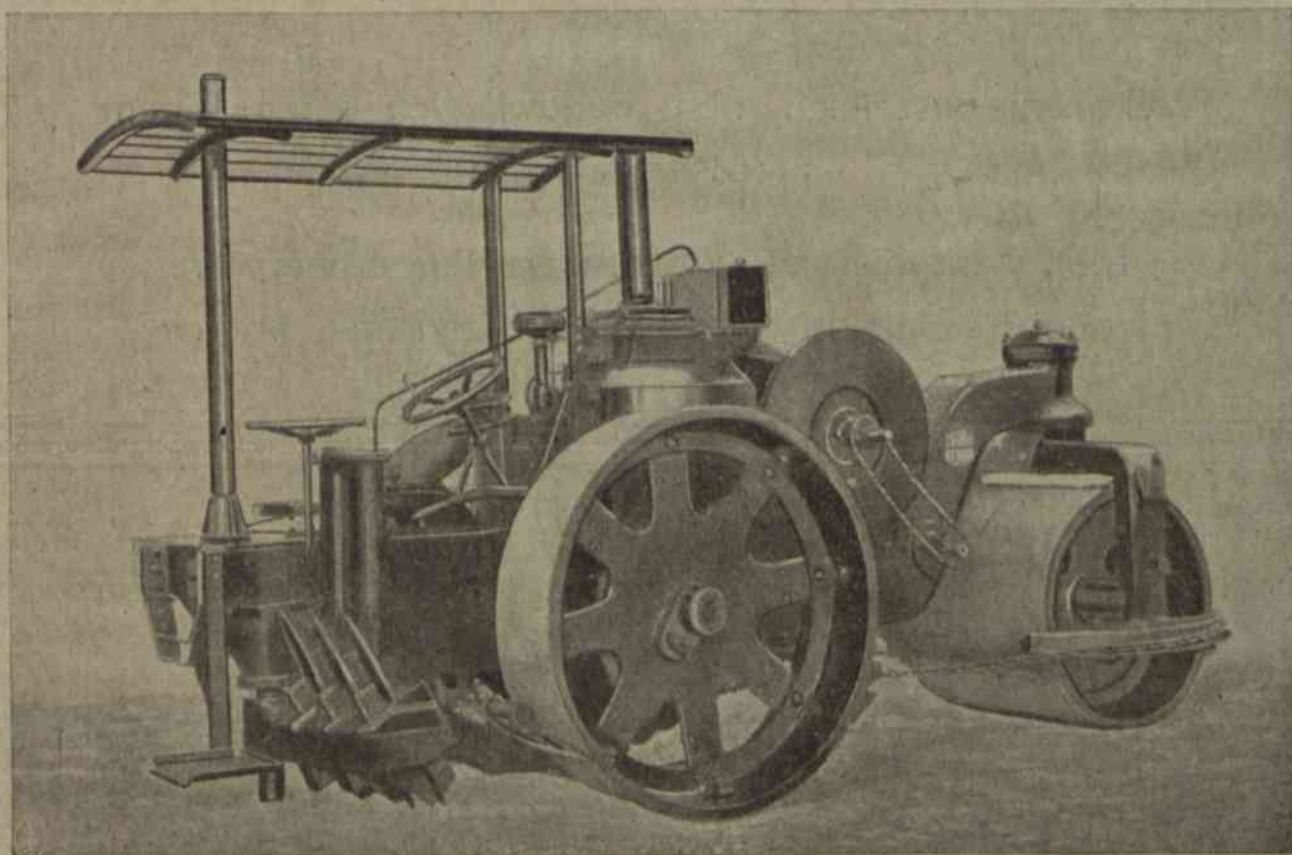
Z powyższej przytoczonej argumentacji, bynajmniej nie należy wyciągać fałszywego wniosku, żeby zaniechać budowy dróg asfaltowych wogóle — owszem, drogi te, jako dające obecnie maksimum zalet pod względem sanitarnym, dogodnego przejazdu, estetyki i oszczędności w ich utrzymywaniu, winny mieć nadal zastosowanie, lecz

Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura

Spółka Akcyjna Górn. Hutn.
wyłączne przedstawicielstwo:

GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

DAWNIEJ: TOWARZYSTWO DLA PRZEMYSŁU ROLNEGO
Warszawa, Sewerynów 3. Tel.: 221-44, 247-66, 247-54.
Skrót telegr.: „GETEPE“.



Walce drogowe motorowe syst. „Kemna-Zgoda”

wagi netto 10,5 i 13 ton, o napędzie silnikami spalinowymi na ropę systemu „Diesel“
patent „Deutz” — bez kompresorów.

Najniższe koszty eksploatacji — najwyższa wydajność.
Łatwość kierowania i obsługi — Zwrotność i szybkość.
Wytrzymałość konstrukcji — Całkowite zabezpieczenie od kurzu.

w y r ó b

Zakładów budowy maszyn „Huta Zgoda”

WŁASNOŚĆ GÓRNOŚLĄSKICH ZJEDN. HUT KRÓLEWSKA i LAURA

Towarzystwo Akcyjne Zakładów Przemysłowo-Budowlanych

Fr. MARTENS & Ad. DAAB

w WARSZAWIE

Zarząd: Ul. Wiejska Nr. 9.

Telefony: 65-94 i 55-84.

Wykonanie wszelkich robót budowlanych w jeneralnem przedsiębiorstwie

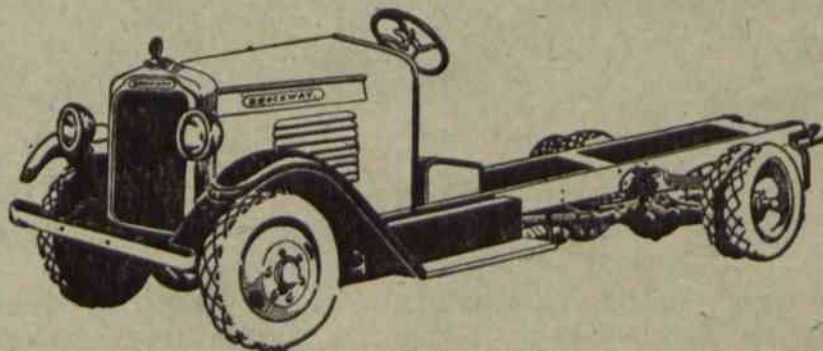
roboty inżynieryjne, konstrukcje żelazo-betonowe
roboty stolarskie budowlane i urządzenia wewnątrz

BROCKWAY

TO NAJLEPSZE PODWOZIA CIĘŻAROWE I SPECJALNE AUTOBUSOWE.

S.W. BROCKWAY S.W.

IDEALNE PODWOZIA DLA MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.



H BROCKWAY H

PODWOZIA AUTOBUSOWE NA ZNACZNE OBCIĄŻENIA, NADAJĄCE SIĘ SPECJALNIE DO DŁUGICH PRZEBIEGÓW, oraz wielką rozmałość (blisko 70) innych typów, specjalnie nadających się do różnych celów przemysłowych, samorządowych itd. itd. oferuje

„MOTOR TRADERS“ Warszawa, Ogród Saski przy Żelaznej Bramie, telef. 137-13.

Nazwa drogi	bruku	szosy	1924		1925		1926—27		1927—28		1928—29		Sumaryczny koszt utrzymania w ciągu 5 lat i 3 mies.		Średnio utrzymanie 1 km. dróg szosowan.	Średnio utrzymanie 1 km. dróg brukowan.	Stosunek obu poprzednich rubryk
			złoty		złoty		złoty		złoty		złoty		dróg brukowanych	dróg szosowanych			
			utrzymanie dróg brukowanych	utrzymanie dróg szosowanych	utrzymanie dróg brukowanych	utrzymanie dróg szosowanych	utrzymanie dróg brukowanych	utrzymanie dróg szosowanych	utrzymanie dróg brukowanych	utrzymanie dróg szosowanych							
Wilanowska	4.408	5.997	—	7821.06	1730.—	77857.49	99.80	18791.42	—	21164.15	—	102451.36	1829.80	227785.48	723,2	79,3	9,1 : 1
B. forteczne	6.029	22.645	1913.75	64137.72	459.50	28827.54	—	37887.41	6252.76	44348.93	6667.88	91743.33	15293.89	266944.93	2249,0	485,6	4,6 : 1
Powązkow.	2.146	—	—	521.50	—	723.02	9002.—	337.72	6176.60	1523.47	—	2966.30	15178.60	6072.01	—	1376,0	—
Okuniewska	5.468	9.547	171.—	10047.64	16746.97	15236.14	13779.—	26005.20	2628.40	102643.67	196.—	83785.76	33521.37	237718.41	4766,2	1160,9	4,1 : 1
Górczewska	4.030	2.925	—	1582.79	769.15	2949.97	—	13202.98	16853.96	32792.68	—	68120.32	17623.11	118648.74	7792,8	839,0	9,3 : 1
Okólna	19.525	29.740	627.50	20782.40	203.—	37938.37	—	43637.82	1019.80	34516.01	454.10	67637.56	2304.40	204512.16	1716,0	22,4	76 : 1
Struga - Jabłonna	2.135	18.459	2675.—	10834.28	—	17183.41	—	15126.71	704.56	30622.25	258.20	44050.16	3637.76	117816.81	1219	330	3,7 : 1
Zacisze-Pelcowizna	2.052	1.630	—	1352.77	—	2786.32	—	4030.73	3132.30	2840.10	—	19334.87	3132.30	30344.79	3612,5	298	12,1 : 1
Karczewska	5.025	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pomiecz.-Nasiesisk	2.911	1.146	1540.60	1543.—	—	2857.26	—	3365.01	—	2178.30	52.—	10769.28	1592.60	20712.85	3586,6	104	34,4 : 1
Wólka M.-Otwock	4.658	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1516.32	—	1516.32	—	—	61,4	—
Puławska	1.713	12.027	4221.80	53237.49	1736.—	214039.30	2740.50	180940.26	—	42151.92	93.60	148539.21	8791.90	638908.18	10141,3	985,3	10,2 : 1
Pruszkowska	0.229	8.950	—	46680.74	—	6355.85	—	22699.07	3068.40	65053.58	—	71453.71	3068.40	212242.95	4542,0	2922	1,5 : 1
Jabłonna-Moddlin	1.393	15.262	—	7138.29	—	40883.49	—	111417.28	185.—	167381.42	252.—	93629.63	437.—	420450.11	5234,3	59,3	88,3 : 1
pod Ostrzykowitzną	0.298	0.882	—	389.33	—	404.37	—	377.05	—	350.97	392.—	10213.35	392.—	11735.07	2483,3	248,9	10 : 1
Modlin-Dębe	—	14.354	—	7464.10	—	7152.44	—	6877.04	—	7791.49	—	27018.34	—	56303.41	744,7	—	—
Michałów-Dębe	2.019	7.708	498.—	20427.46	—	9334.40	—	3156.58	241.60	4097.48	951.20	62374.68	1690.80	99390.60	2458,7	161	15,2 : 1

narazie w granicach miast i osiedli. W obecnych konjunksturach gospodarczych, kiedy o kredyt długoterminowy (choćby 20-letni) jest nader trudno, budowa dróg asfaltowych na terenach pozamiejskich jest za kosztowną. I życie to potwierdza: nie widzimy pędu w kierunku smolowania dróg, a przeciwnie — widzimy, iż niektóre, a dziś już dość liczne zarządy drogowe przejawiają tendencję do układania jezdni kostkowych. Rachunkowo ma to zupełne uzasadnienie.

Jako przykład może posłużyć fakt, iż Sejmik Warszawski, po przeliczeniu dokładnem kosztów utrzymania jezdni szosowanych, oraz kosztów wyremontowania tychże i ułożenia na nich nawierzchni z nieforemnej kostki kwarcytowej przyszedł do wniosku, że w ciągu 10 lat na dwu szosach o łącznej długości 22 km. zaoszczędza sobie w ten sposób 900.000 złotych z uwzględnieniem wszelkich kosztów handlowych, związanych z oprocentowaniem kapitału i amortyzacją długu! To właśnie skłoniło Sejmik do przejścia na jezdnie kostkowe. Uważałbym zamianę jezdni szosowanych na brukowe wprost za nakaz oszczędnej gospodarki drogowej. Widzimy z podanych wyżej cen jednostkowych, iż wahania w kosztach budowy pomiędzy jezdnią szosowaną, a brukowaną ze średniej kostki kwarcytowej wynoszą około $(17 - 13) \times 5 \times 1000 = 20.000$ złotych, a które w niespełna 3 lata już się zwracają, bowiem unikamy tak zwanego remontu kapitalnego, który na ruchliwych szosach podmiejskich powtarza się obecnie co 3 lata przy przeciętnych kosztach 25.000 złotych na bieżący kilometr.

Ponieważ dobrze ułożony bruk kostkowy do 10 lat nie wymaga poważniejszych remontów, przeto następne lata dają właściwą oszczędność, a z którą administracja drogowa winna się liczyć.

Jeszcze słów kilka o brukach. Często słyszymy narzekania na nasze bruki, a w szczególności na bruki z tak zwanych „kociich łbów”. Przyznaję, że nie w smak nikomu trząść się, jak w febrze, po takich brukach, a nawet i kostkowych, lecz zapadniętych, źle utrzymanych lub źle wykonanych. Nie należy jednak zapominać, że sam fach brukarski na terenie b. Kongresówki w sensie administracyjno-technicznym wcale nie jest zorganizowany. Asygnując kilkaset złotych, powiedzmy, na odzież, szukamy nie tylko fachowego, lecz uzdolnionego mistrza krawieckiego. Przeznaczając zaś kilka, kilkanaście, a niekiedy kilkaset tysięcy złotych na roboty

brukarskie, powierzamy wykonanie tych robót pierwszym lepszym brukarzom, którzy nam się podwiną pod rękę, nie pytając o ich przygotowanie teoretyczne i praktyczne, a którzy de facto swój fach brukarski uprawiają narówni ze sztuką szatkowania kapusty. Ktoś się o takim fachowcu wyraził, że uczył się u ojca, a ojciec u nikogo. I w istocie tak jest. Pytam się teraz, jaki technik drogowy może wykonać dobry bruk choćby i z kamieni polnych, kiedy niema wykwalifikowanych ludzi; jak można oczekiwać dobrych rezultatów w pracy od takich brukarzy, którzy nie przeszli żadnego wykształcenia teoretycznego, a następnie praktycznego pod kierunkiem fachowców? Ze roboty brukarskie u nas wykonywują się niedokładnie, a często i wadliwie, wymownie świadczą fakty przekładania nieraz tych samych bruków po kilka razy w jednym roku!

To też nad tą sprawą należałoby poważnie się zastanowić. Mamy ustawy, na mocy których tak budowniczowie, jak i poszczególnych fachów mistrze, winni mieć odpowiednie kwalifikacje i odnośne zaświadczenie, wydane przez odpowiednie władze. Sądzę, że w imię obrony grosza publicznego, zbieranego w postaci podatków drogowych, a które sumarycznie stanowią wielomilionowe sumy, należałoby również zastosować pewne rygory w sensie zabronienia wykonywania robót drogowych, a w szczególności brukarskich, jednostkom do tego nie powołanym. Pierwszym etapem do zrealizowania wskazanych zamierzeń winno być założenie szkół brukarskich a które nam technikom drogowym dawałyby co roku zastępy brukarzy, tak dobrze przygotowanych pod względem swego fachu, jakoteż i współżycia.

Separacja ich od mętów społecznych, kilkoletnie przebywanie w szkole i kontakt z ludźmi o ustalonych pojęciach etyki, zapewne podniosłyby wysoko poziom moralny tych ludzi i postawiłyby ich w szeregu mistrzów innych cechów ku ich własnemu zadowoleniu i ku wielkiemu pożytkowi kraju. Nie trudną winno być rzeczą zorganizowanie takich szkół, choćby ze względu na istniejące już tego rodzaju organizacje na terenie b. zaboru niemieckiego; organizacje te wszak posiadają do tej akcji wszelki materiał gotowy w postaci statutów, programów szkolnych i t. d.

Inżynier Jerzy Bajkiewicz

Kierownik Oddziału Drogowego
Sejmiku Warszawskiego.

Inżynierowie samorządowi

Uregulowanie kwestji zatrudnienia inżynierów i techników zasługuje w obecnym stadium wzmożonej rozbudowy na szczególną uwagę.

Dotychczasowy stan rzeczy w świetle praktyki w dziedzinie angażowania inżynierów do pracy na powiatach przedstawia się następująco.

Zazwyczaj Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych upatrywała sobie stosownego kandydata, przyjmowała go w poczet pracowników państwowych, podległych dyrekcji, a następnie przysyłała go na teren tego czy innego powiatu z tem poleceniem, aby samo-

rząd miejscowy zaangażował przesłanego inżyniera, jako siłę techniczną samorządową przez uchwalenie mu drugiej pensji z kasy sejmiku powiatowego.

Czuł się więc każdy z pp. inżynierów urzędnikiem państwowym, któremu mógł jedynie rozkazywać Wojewoda lub Dyrektor. Często też zdarzało się, że nie liczył się on wcale ze zdaniem i opinią sejmiku oraz jego kontrolą, a także rzeczowemi wskazówkami i uzasadnionemi nieraz żądaniem. To też zdarzały się wypadki, że angażowano w powiatach inżyniera samorządowego, cofając wypłacanie dodatków samorządowych inżynie-

rom państwowym, którzy nie wywiązywali się należycie ze swych obowiązków.

Przez stan połączenia funkcji urzędnika państwowego z płatnem funkcjonariuszowaniem samorządowem stwarza się pomieszanie pojęć inżyniera urzędnika państwowego, z inżynierem samorządowym. Posiada bowiem taki inżynier, ściśle biorąc, dwie władze, jedną, której obowiązany jest słuchać, drugą, której z reguły nie słucha, tłumacząc się tendencjami wyższych czynników przy wykonywaniu swych czynności i planu prac w powiecie.

Dziedzinę tę należy tak zorganizować, aby nie stwarzała utrudnień.

O ile więc inżynier powiatowy będzie siłą fachową analizującą, układającą i wykonyującą plan prac w powiecie, o tyle sejmik jako władza kontrolująca będzie zawsze sprawdzać stan kredytów, bilanse oraz będzie mógł, interesując się sprawozdaniami, bardziej życiowo je rozpatrywać. Gospodarzyć musi o ile możliwości, oszczędnie — decydować więc musi o zakresie pracy, o koniecznościach lub wypadkach szczególnej wagi, ustosunkowując się do zagadnień zawsze z punktu obrony własnego interesu i bezwzględnej potrzeby ludności powiatu.

Władza nadzorcza zaś, którą byłaby w bardzo zmniejszonym składzie Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych, sprawowałaby funkcje ogólne, kierownicze, nadzór ogólny nad technicznym wykonaniem prac w powiatach oraz zatwierdzałaby poczynania władz powiatowych, zakrojone na szeroką skalę, nadając im ogólny kierunek zgodnie z interesem państwa i przewodnią linią polityki w tej dziedzinie.

Nasuwać się tu również pewne myśli łącznie z kwestją uposażenia. Ażeby należycie uregulować poruszaną kwestję — wskazaną byłaby następująca struktura.

1. Inżynierowie drogowi, architekci i meljoranci powinni być angażowani przez sejmiki powiatowe.
2. Sejmik sprawuje kontrolę bezpośrednią nad pracami inżynierów, przyjmując ich sprawozdania o stanie prac w powiecie.

3. Sejmik ma prawo występowania o zmianę zaangażowanego inżyniera w umotywowanym wniosku do Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych.

4. Każdorazowe zatwierdzanie inżynierów na stanowiskach należy do Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, która jest urzędem wyłącznie inspekcyjno-nadzorczym.

5. Inżynierowie prowadzą roboty samorządowe oraz zleczone państwowe, przyczem zleczone państwowe muszą być uwzględniane w planie wykonywania w pierwszej kolejności.

6. Całkowite uposażenie inżynierowie pobierają z kas sejmikowych.

Uregulowawszy w ten sposób zależność rzeczową i osobową — pieniądze obracane obecnie na wydatki osobowe — będzie można obrócić na wydatki rzeczowe w postaci wszelakiego rodzaju inwestycji.

Jeżeli pewne powiaty nie mogły wytrzymać finansowo obciążeń osobowych, inżynierowie mogliby być angażowani przez związki sejmikowe, składające się z dwóch, trzech powiatów; dotyczy to zwłaszcza meljoracji i architektury.

Aparat państwowy w dzisiejszym stanie rzeczy jest przeciążony nadmiernie, rusza się jeszcze za wolno, a chociaż widzimy już poprawę, stwierdzić musimy, że mogłoby jednak ruszać się energiczniej, gdyby zlecił w tej dziedzinie inicjatywę samorządom.

Odciążenie aparatu państwowego może tylko dodatnio wpłynąć na całokształt spraw związanych z rozwojem gospodarczym kraju.

Sejmiki, żądając rzeczowej i solidnej pracy i mając możność wyznaczania wynagrodzenia według zdolności wykazywanych przez pp. inżynierów kierujących akcją rozbudowy, będą jednocześnie starały się wykorzystywać należycie ich czas i siły.

Stworzenie warunków i możliwości szerokiego rozwinięcia się poprzez organizacje samorządowe zdrowej inicjatywy społeczeństwa, musi w krótkim czasie postawić Polskę na wysokości zadania.

Zbigniew Krasuski.

Dookoła spraw samorządowych

STATUT OPŁAT SPECJALNYCH I DOPLAT DROGOWYCH W CAŁOŚCI PODLEGA ZATWIERDZENIU WŁADZY NADZORCZEJ.

(H.). Radzyński Powiatowy Związek Komunalny, skarżąc w r. 1926 do Najw. Tryb. Adm. decyzję Wojewody warszawskiego w sprawie zatwierdzenia statutu opłat specjalnych i dopłat drogowych, zarzucił m. i., że władza nadzorcza nie posiada wogóle uprawnienia do zatwierdzenia opłat drogowych, bo tylko art. 23 ustawy drogowej, dotyczący dopłat, zawiera wymóg zatwierdzenia odnośnej uchwały przez władzę nadzorczą, natomiast art. 19 tejże ustawy, regulujący kwestję opłat drogowych, wymogu takiego nie zawiera.

Skarga Radz. Pow. Zw. Kom. została niedawno rozpatrzona przez Najwyższy Trybunał Administracyjny, który (w wyroku z dn. 14 marca b. r. L. Rej. 3279/26) odnośnie do powyższego zagadnienia orzekł, jak następuje:

„Jak to już Trybunał w całym szeregu wyroków (L. Rej. 1507/24 2329/25 i wielu innych) wywiódł i uzasadnił, wynika z zestawienia art. 19, ust. 2, ustawy drogowej z przepisem art. 30 ustawy o tymcz. ureg. fin. kom., że ustawa ta, mówiąc o opłatach na cele specjalne, miała na myśli i opłaty na cele drogowe, gdyż inaczej byłoby to w tymże art. 30 specjalnie omówione.

Wobec tego do opłat tych ma bezsprzecznie zastosowanie ustęp 3 wspomnianego artykułu, wedle któ-

rego uchwały w przedmiocie ustanowienia i zmiany ich wysokości nie podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej.

Gdyby więc odnośna uchwała Sejmiku powiatowego w Radzyminie koszty budowy i utrzymania dróg powiatowych opierała wyłącznie na *opłatach*, to rzecz prosta, nie ulegałaby odrębnemu zatwierdzeniu władzy nadzorczej, a wysokość tych opłat, jako odrębna pozycja budżetowa, podpadałaby jedynie zatwierdzeniu w myśl § 4 lit. g, względnie § 8 rozp. Prez. R. P. z dnia 17 czerwca 194 r., Dz. Ust. poz. 522.

Skoro jednak — jak przedłożony statut w samym tytule swym wyraźnie wskazuje — koszty budowy i utrzymania dróg pokrywane być mają na zasadzie art. 19 i 23 ustawy drogowej, ze specjalnych *opłat i dopłat*, a pojęcie dopłaty nie da się pomyśleć bez równoczesnego istnienia „opłaty”, do której ma być „dopłacona”, słusznie więc pozwana władza uznała statut wspomniany za podlegający zatwierdzeniu w myśl art. 42 ustawy o tymcz. ureg. fin. kom.”

DROGI PAŃSTWOWE, WOJEWÓDZKIE I POWIATOWE W OBRĘBIE MIAST.

(H.). W sprawie powyższej Min. Rob. Publ. okólnikiem z dnia 21.I.1929 r. L. XII — 30 wyjaśniło, co następuje:

„1. Przewidziane w ustępie A, pp. 1 i 2, okólnika z dn. 5.XII.1921 r. Nr. XII — 908 pociąganie przez Państwo lub przez związki samorządowe do udziału w pokrywaniu kosztów utrzymania odcinków dróg państwowych, wojewódzkich lub powiatowych, położonych w granicach miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk, w myśl art. 23 ustawy drogowej z dn. 10.XII.1920 r., może mieć zastosowanie w odniesieniu do otrzymujących z utrzymania tych dróg szczególne korzyści, lub też nadmiernie zużywających drogi, jak np. kopalnie, fabryki i inne przedsiębiorstwa, nie zaś do miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk, z wyjątkiem wypadków, kiedy miasto, osada i t. d. jest właścicielem kopalni, fabryki lub innego przedsiębiorstwa, zakwalifikowanego do pociągnięcia do dopłat na rzecz dróg i — jako takie — winno być do tych dopłat pociągnięte.

Nie odnosi się to do specjalnych dopłat, pobieranych na podstawie art. 32 ustawy z dn. 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747), uzupełnionego przez art. 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 335).

Zauważa się jednocześnie, że ciążący na podstawie ustępu drugiego art. 20 ustawy z dn. 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 32) na zarządach dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, przechodzących przez miasta, osady miejskie, uzdrowiska i zdrojowiska, — obowiązek pokrywania kosztów budowy i utrzymania odcinków tych dróg na obszarze wspomnianych osiedli — nie obejmuje obowiązku pokrywania kosztów takich urządzeń, które może potrzebne lub niezbędne są na ulicach, a których nie posiadają inne drogi publiczne, a w szczególności kosztów urzą-

dzenia i utrzymywania chodników, odpowiednich dla ulic nawierzchni (brukowanie, asfaltowanie), instalacji oświetleniowych, wodociągowych i kanalizacyjnych.

Koszty budowy i utrzymywania tego rodzaju urządzeń na odcinkach dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, przechodzących przez gminy miejskie i uzdrowiska uznane za posiadające charakter użyteczności publicznej, obciążają w myśl art. 174 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 202) odnośne gminy, które wówczas od zarządów dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych mogą żądać jedynie zwrotu części kosztów, odpowiadającej przeciętnym kosztom utrzymania odnośnych dróg poza granicami będących w mo- wie osiedli.

Zgodnie z powyższym należy dążyć do tego, ażeby odcinki dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, znajdujące się w obrębie gmin miejskich i uzdrowisk, uznanych za posiadające charakter użyteczności publicznej, a potraktowane, względnie mające być potraktowanymi przez gminę jako ulice, były przekazywane w myśl art. 13 ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z dn. 10.XII.1920 r. odnośnym gminom.

2. Przewidziane w ustępie B, pp. 1 i 2 okólnika z dn. 5.XII.1921 r. Nr. XII — 908 przekazanie zarządom miejskim odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, znajdujących się w granicach miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk winno być dokonane w tych wypadkach, gdy poprzednio została uzyskana zgoda wspomnianych zarządów na przejęcie wzmiankowanych odcinków dróg”.

ROWERY ROBOTNIKÓW NIE PODLEGAJĄ OPODATKOWANIU.

(H) W N-rze 18 przytoczyliśmy rezolucję, uchwaloną przez Sejm w czasie ostatniej sesji, a dotyczące spraw samorządowych. M. in. Sejm uchwalił wezwać Rząd do wydania odpowiedniego pouczenia związkom komunalnym, aby nie nakładały podatku od zbytku na robotników, posiadających rowery, które służą tym robotnikom do szybszego dostania się do miejsca pracy.

W związku z tą rezolucją Sejmu, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych rozesłało do wszystkich wojewodów pismo z dn. 27 kwietnia b. r. Nr. SF. 5089/2 następującej treści:

„W myśl statutu wzorowego o samoistnym podatku komunalnym od posiadania przedmiotów zbytku, dołączonego do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 10.II.1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 356), przedmioty opodatkowania stanowić mogą również rowery, służące do osobistego użytku i wygody osobistej.

Doszło do wiadomości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, że niektóre związki komunalne nakładają podatek od przedmiotów zbytku na robotników z tytułu posiadania przez nich rowerów, służących im do szybszego dostania się do miejsca pracy.

Jakkolwiek co do wielu przedmiotów trudno jest

niejednokrotnie określić granicę, gdzie się kończy ich charakter zbytkowy, a zaczyna charakter przedmiotu codziennego użytku i codziennej potrzeby życiowej i trudność ta istnieć może również odnośnie do rowerów, to jednakże w powyższym wypadku nie ulega wątpliwości, że dla robotnika, który codziennie używa roweru w celu szybszego dostania się do miejsca pracy, rower ten prze-

staje być przedmiotem zbytku, a staje się jednym ze środków, potrzebnych mu do wykonywania jego zawodu i przedmiotem codziennego użytku; jako taki zaś nie może być rower obciążony podatkiem od przedmiotów zbytku.

Na powyższe zechcą PP. Wojewodowie zwrócić uwagę zarządów gmin miejskich i wydziałów powiatowych na obszarze podległych Im Województw".

Samorząd u obcych

RUCH NA DROGACH NARODOWYCH.

Przytaczamy poniżej artykuł z „Revue générale des Routes” na temat ruchu automobilowego na głównych arterjach francuskich.

Ukazanie się kolei żelaznych spowodowało w ostatnim stuleciu zupełny zastój w ruchu na drogach narodowych, które służyły odtąd tylko dla komunikacji lokalnych, zwłaszcza w dni targowe dla wozów wieśniaków.

W dobie obecnej automobilizm zmienił całkowicie tę sytuację. Drogi narodowe wróciły do roli, jaką odgrywały za czasów dyliżansów; stały się znowu arterjami przeznaczonymi do wykonywania szybko długich podróży na wzór kolei żelaznych.

Niestety ludność wiejska i małomiasteczkowa przyzwyczaiła się uważać te drogi, mało użytkowane, za swoją własność, zostawia tam zwierzęta i ptactwo domowe lub urządza zebrania i zabawy. Te nadużycia, godne pożałowania, zmuszają podróżnych do przerw, zбоceń i zmniejszania szybkości jazdy.

Automobilista, który może ułożyć rozkład swojej jazdy tak samo dokładnie, jak na kolei żelaznej, zgodzi się w ostateczności na przeszkody, spowodowane jarmarkami i targami — chociaż i te ostatnie mogłyby być złagodzone inteligentnymi rozporządzeniami władz gminnych, ale nie może zgodzić się, żeby go zmuszano do krążenia po zapadłych ulicach miasteczka, dlatego, że główna droga zajęta jest karuzelami i strzelaniem do celu.

Inną plagą są biegi cyklistowskie. Nieraz cały rząd samochodów zatrzymany jest przez jakiegoś człowieka z urzędowym naramiennikiem, żeby przepuścić dwóch czy trzech cyklistów. Nie zaprzeczając użyteczności tego sportu, uważamy, że wyścigi lepiej byłoby urządzać na drogach, nie krępujących tego, co można nazwać ruchem głównym. Byłoby pożądanem, żeby administracja prefekturalna odmawiała swego pozwolenia manifestacjom sportowym, któreby tamowały poważnie ruch na drogach narodowych.

Co się tyczy ograniczenia szybkości jazdy, jest do prawdy skandalicznym widzieć, jak władze miejskie wprowadzają lub próbują wprowadzić szybkość wprost

śmieszna, niemożliwą do zastosowania w warunkach obecnych. Dla dzisiejszych samochodów zaopatrzonych w hamulce u wszystkich kół szybkość 30 do 40 klm. na godzinę nie jest wcale niebezpieczną nawet w większych skupieniach. Przy tej szybkości auto zatrzymuje się na kilka metrów i bezwątpienia daleko prędzej, niż konie idące kłusem. Szybkość 40 kilometrów na godzinę jest przyjętą w Paryżu, a nikt nie zaprzeczy, że ruch, jaki tam panuje, jest intensywniejszy niż w jakimkolwiek innym mieście we Francji. Jakież byłoby natłoczenie na ulicach, gdyby auta nie miały prawa przekroczyć 18 lub 12 klm.

Otóż taka właśnie, a nawet mniejsza szybkość, jest po większej części oznaczona na napisach przy przejeździe przez miasta; rzadko który mer oznacza np. 30 klm., dając przez to dowód zrozumienia bieżących konieczności. W miastach niemieckich przyjęto 30 klm. i nie wynikają z tego żadne ujemne konsekwencje.

Zresztą przez zbytne ograniczenie szybkości zwiększa się niebezpieczeństwo, gdyż sprowadza się natłoczenie pojazdów. Zrozumiano to dobrze w Paryżu, gdzie poza miejscami obowiązkowego zatrzymywania pojazdów policjant stale daje znaki szoferom, żeby się pospieszali.

Konkluzją tego jest konieczność przyjęcia przy przejeździe przez miasta na drogach narodowych szybkość wszędzie jednakową 30 klm. na godzinę; w wyjątkowych tylko okolicznościach mniejszą i tylko za zwolnieniem władz wyższych.

Drogi narodowe tworzą, jak wskazuje ich nazwa, arterje ogólnie - państwowe, należy więc do państwa regulowanie i pilnowanie na nich ruchu. Tak, jak wydaje się niemożliwością, aby municypalności regulowały ruch pociągów przechodzących przez ich terytorja, tak jest i z drogami; to co się dzieje na drogach narodowych obecnie, jest absurdem.

Przejeżdżający drogami narodowymi płacą tak duże podatki, że mają prawo wymagać ustanowienia jednolitego ścisłego regulaminu drogowego, któryby chronił ich od przestępstw wypływających z niemożliwości obznajmienia się z rozporządzeniami każdej gminy, lub dlatego, że te ostatnie są praktycznie niewykonalne.

A. K.

Z życia samorządu

OBCENY STAN DRÓG W POWIECIE WŁODAWSKIM.

Jedną z największych bolączek pow. Włodawskiego jest kwestja drogowa. Znajduje się ona dotychczas w opłakanym stanie tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym. W roku 1928 wybudowano niespełna 2 km. drogi bitej, z czego 714 m. b. przypadło na drogę wojewódzką Wisznice - Rossosz i 1160 m. b. na drogę Parczew - Uhnin. Prócz tego wybudowano most o św. 30 m. na rzece Żelawie pod Wisznicami i przeprowadzono renowację drogi wojewódzkiej Włodawa - Fajslawice, oraz takż renowację na drodze Parczew - Wisznice.

W roku bieżącym po gruntownych zmianach personalnych w Sejmiku i Zarządzie Drogowym ustalono w projekcie wykonać około 18 km. nowych dróg bitych, postanawiając prócz preliminowanych funduszy sejmikowych wyzyskać wszystkie możliwe, dobrowolne świadczenia ludności. Z nowych dróg projektowanych do budowy Sejmik postanowił: dokończyć budowę drogi wojewódzkiej Wisznice - Rossosz na długości 7 km., uzyskując w ten sposób możliwie najkrótsze połączenie Lublina z Białą Podlaską; wybudował 5 km. drogi wojewódzkiej na szlaku Parczew - Uhnin, celem połączenia godnego największych miast w powiecie, Parczewa z Włodawą; wybudować 2 km. drogi na odcinku Kodeniec-Lubiczyn. Prócz powyższego na mocy uchwały Rady Gminnej w Wołoskowieli postanowiono wybudować jeszcze 4 km. brukowanych ulic w czterech wsiach: Sosnowicy, Pieszowoli, Wołoskowieli i Brusie z kamienia i piasku darowanego przez ludność wyżej wspomnianej gminy. Na wybudowanie powyższych dróg w roku bieżącym Sejmik preliminuje około 360.000 zł. gotówką i około 250.000 drogą świadczeń ze strony ludności.

Oprócz budowy nowych dróg, sprawą niezbędną jest konserwacja i renowacja dróg już istniejących, zwłaszcza szos o twardej nawierzchni, mianowicie drogi Włodawa — Fajslawice, Włodawa — Sławatycze, oraz Parczew — Wisznice.

Na ten cel Sejmik w roku bieżącym przeznacza około 124.000 zł. łącznie z wydatkami na personel drogowy.

W stosunku do zamierzonych robót (18 km. za 360.000 zł. plus świadczenia ludności) a w porównaniu z sumą wydatkowaną przez Sejmik w roku zeszłym (215.000 na 2 km.) preliminowane koszty nie wymagają uzasadnienia.

Budowa dróg nowych jakoteż konserwacja już istniejących jest dla naszego powiatu kwestją palącą ze względu na położenie Włodawy, miasta powiatowego na krańcach powiatu.

Zamierzona budowa przy intensywnej pracy nowego personelu łącznie z obudżonem zainteresowaniem ludności przez Przewodniczącego Wydz. Pow. daje gwarancję szybkiej rozbudowy sieci drogowej, a wraz z nią podniesienia powiatu pod względem gospodarczym i ekonomicznym.

GOSPODARKA SAMORZĄDOWA POWIATU NOWOGRODZKIEGO W 1928 R

(P. T.). Powierzchnia powiatu nowogrodzkiego wynosi 2787 klm kw. przy 109082 mieszkańcach.

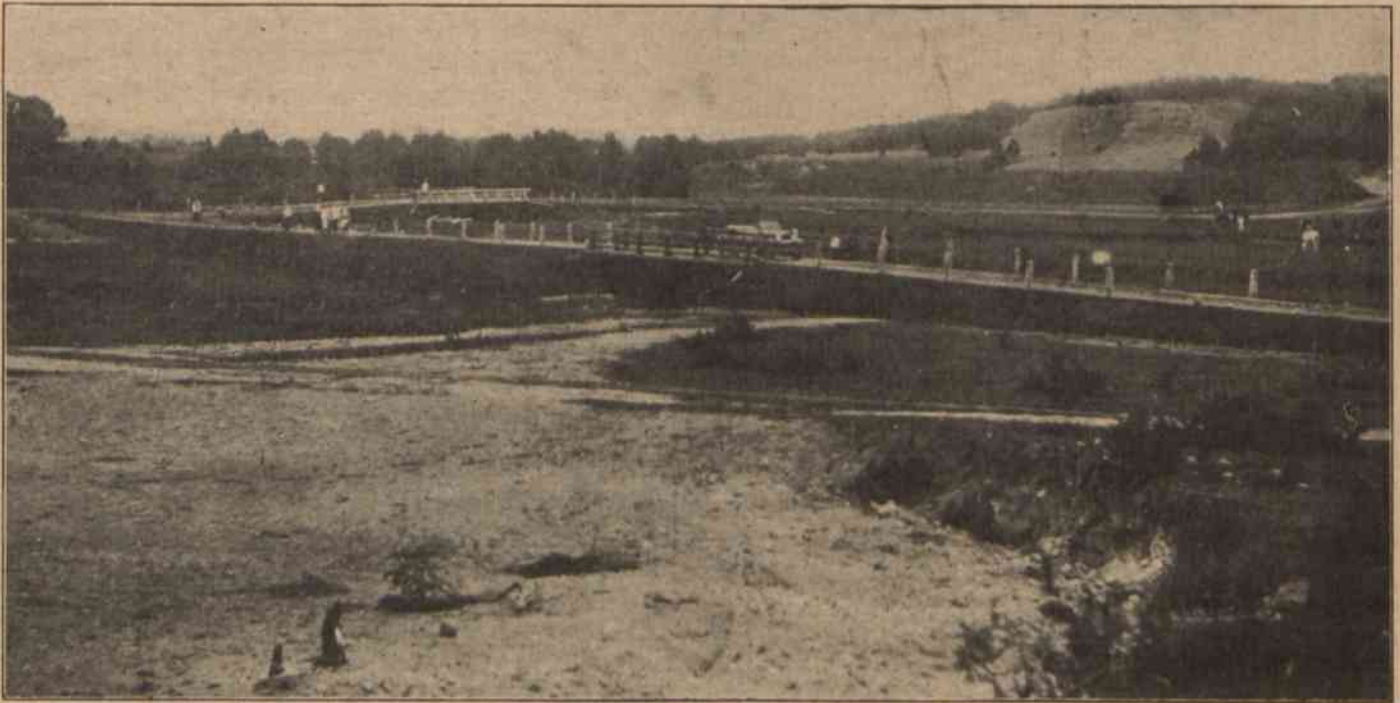
Samorząd powiatowy powołany został do życia przy końcu 1922 r. Sejmik i Wydział rozpoczęły swą działalność dnia 31 stycznia 1923 roku. Różne fazy rozwoju przechodziła gospodarka sejmiku i można śmiało powiedzieć, że nie zawiodła pokładanych na samorządzie nadziei. O ile pewne działy gospodarki wykazują niedociągnięcia, to przyczyny tego należy szukać w szczupłych środkach finansowych powiatu, którego ludność w pierwszych dniach niepodległości zajęta była głównie leczeniem ran zadanych gospodarce prywatnej i społecznej przez wielką wojnę. Z przyczyn wyżej wymienionych, gospodarka samorządowa rozwijała się systematycznie wraz z rozwojem zamożności mieszkańców powiatu.

Gospodarka ta w roku ubiegłym przedstawiała się następująco:



Powiat Nowogrodzki.

Praca równacza drogowa na drodze pow. „Nowogódek — Milkiewicz — Huta” w r. 1928



Powiat Nowogródzki.

Mosty oraz dojazdy, zbudowane około w. Kościuki na drogach gminnych w r. 1928.

W zakresie gospodarki drogowej dokonano robót ziemnych 103.300 m³ przy budowie szosy Nowogródek — Świtez, częściowo zaś przy budowie grobli i dojazdów do nowowzniesionego przez Nowogródzką Dyрекcję Robót Publicznych mostu przez rzekę Niemien. Wykonano bruków 400 m. b. Wybudowano szosy na drodze Nowogródek — Świtez 2 kilometry, mostów drewnianych 16, przepustów betonowych 45. Odarniowano skarp przydrożnych 26.000 m². Powyższe roboty dokonano na drogach powiatowych na długości 28 kilometrów i na drogach wojewódzkich na długości 4 kilometrów. Na powyższe roboty Sejmik wydał około 650.000 złotych.

W zakresie budowy Wydział Powiatowy dążył do propagandy budownictwa ogniotrwałego. W tym celu zorganizowano w rozmaitych punktach powiatu szereg filii wyrobów betonowych, oraz zbudowano w Nowogródzku dwa budynki ogniotrwałe (pustakowy i glinobitny) dla powiatowej przychodni weterynaryjnej, — oraz dom mieszkalny dla ochronki Nowogródzkiej. Zastosowanie pustaków syst. „Alfa”, oraz dokładna izolacja — dały b. dodatni wynik propagandowy, stwierdziły bowiem najzupełniej doskonałe walory budynków pustakowych, jako budynków ciepłych i suchych.

Doniosłe propagandowe znaczenie mają budynki pustakowe wznoszone w Nowogródzku przez D. R. P. częściowo już wykonane, (garaż z mieszkaniem, dom urzędniczy i bursa), częściowo będące jeszcze w budowie. Materiał dla tych budynków był wykonany w betoniarni Sejmikowej. Również z pustaków zostały zbudowane: elektrownia w Zdzięciole, fabryka przerobu lnu w Lubczu, pozatem szereg domów mieszkalnych i gospodarczych w Nowogródzku i osiedlach wioskowych.

Popieranie rolnictwa. Dodatnie wyniki wykazuje praca Sejmiku w dziedzinie podniesienia rolnictwa, prowadzona przy współudziale lub pod instruktorskim kierownictwem sejmikowego personelu agronomicznego.

W tym zakresie Sejmik dokonał następujących prac: założył polek doświadczalnych 275; przeprowadził meljorację na przestrzeni 97 ha; w toku są sprawy regulacji rzeki Serwecz i osuszenia przylegających 4000 ha łąk, oraz zalesienia 20 ha nieużytków rolnych. Zorganizowano 1 punkt czyszczenia nasion, w którym oczyszczono 29900 kg. zboża różnych gatunków, oraz — 3 wypożyczalnie maszyn rolniczych. Zorganizowano 3 mleczarnie spół-

dzielcze. Dalej przeprowadzono 5 pokazów hodowlanych, na które doprowadzono 966 sztuk koni, bydła i trzody chlewnej. Zorganizowano 8 gospodarstw wzorowych, 1 spółdzielnię lniarską, 2 wycieczki z udziałem 147 osób, 1 kurs dla nauczycielstwa szkół powszechnych z frekwencją 21 słuchaczy, 21 odczytów i pogadanek.

Z wyszczególnionych prac na wyróżnienie zasługuje rozpoczęcie prac gminnych komisji rolnych. Gdzie się zjawia praca komisji, tam ludność wykazywała wielkie zainteresowanie dla spraw rolnych.

Projektowane zamierzenia Wydziału Powiatowego przy współudziale gmin przyjmowano jednogłośnie.

Prawie na wszystkich posiedzeniach komisji rolnych z udziałem rad gminnych powzięto uchwały o wstawienie do budżetów gminnych na rok 1929 znacznych sum na akcję rolną, a przede wszystkim na powiększenie personelu instruktorskiego.

Zamiary Wydziału Powiatowego w akcji uruchomienia szerokiej sieci punktów czyszczenia nasion, uruchomienia punktów kopolacyjnych z buhajami, knurami i ogierami znajdowały żywy odgłos: komisje gminne powzięły szereg uchwał o wstawienie pewnych sum na ten cel do budżetów dodatkowych. Również i akcja uruchomienia gospodarstw wzorowych oraz ulepszenia łąk, znalazła żywe poparcie i zrozumienie.

W zakresie oświaty rolniczej Wydział Powiatowy utrzymuje niższą szkołę rolniczą wraz z fermą w Kuszelewie.

Komunalna Kasa Oszczędności.

W życiu gospodarczym powiatu doniosłą rolę odgrywa Powiatowa Kasa Oszczędności. Założona przez Sejmik w 1927 roku, rozwinęła swą działalność na szeroką skalę i pomimo, że jest instytucją młodą, tem nie mniej wykazuje bardzo wielką żywotność. Za jej pośrednictwem lub przez nią wydane pożyczki dosięgają już sumy prawie 700.000 zł., w czem procentowo biorą udział: rolnicy 78%, rzemieślnicy 5,5%, przemysłowcy i kupcy 1,8%, spółdzielnie 7,3%, instytucje komunalne (gminy, miasta) 5,8%, oraz inne zawody 1,6%.

Nie ulega wątpliwości, że przy dalszej tak pomyślnej i pozytywnej akcji kasy, stan gospodarczy powiatu będzie przychodził stopniowo i stale do właściwego poziomu.

Szpitalnictwo i lecznictwo.

Powiat posiada jeden szpital sejmikowy w Nowogródku na 70 łózek, oraz 3 przychodnie lekarskie rejonowe, w Koreliczach, Wsielubiu i m. Zdzięciole, prowadzone przez sejmikowych lekarzy rejonowych.

Koszt utrzymania i prowadzenia wszystkich wymienionych wyżej instytucji leczniczych wynosi około 160.000 zł. Wydatek dość duży, jednakże niewspółmiernie mały jeszcze w porównaniu do potrzeb, jakie powiat posiada. Instytucje te cieszą się wielkim uznaniem wśród ludności powiatu, dowodem czego może posłużyć frekwencja szpitala, gdzie w ciągu 11 miesięcy ubiegłego roku wyniosła 1861 chorych, przy ogólnej ilości dni leczenia 20.084.

W przychodniach udzielono średnio po 2.500 porad w każdej.

Lekarze rejonowi mają obowiązek nie tylko prowadzić przychodnię i przyjmować chorych. Do nich należy również nadzór nad stanem zdrowotnym wyznaczonych im rejonów, badanie dziatwy w wieku szkolnym, lustracja gmachów i lokali szkolnych, tłumienie chorób zakaźnych nagminnie występujących i t. p. Wydział Powiatowy dąży do zorganizowania gęstszej sieci rejonów lekarskich.

Nie odrazu to jednak uda się wprowadzić w życie ze względu na brak środków, który stale jeszcze stoi na przeszkodzie do zrealizowania wielu pożytecznych przedsięwzięć.

Opieka Społeczna.

Sejmik Nowogródzki utrzymuje na terenie powiatu w chwili obecnej dwa schroniska dla dzieci: jedno w Nowogródku, a drugie w maj. Woroncza. W pierwszym jest 55 dzieci w wieku szkolnym, w drugim 38 dzieci w wieku przedszkolnym i uczęszczających do dwóch pierwszych oddziałów szkoły powszechnej. Prócz powyższych schronisk prowadzoną jest Szkoła Zawodowa łącznie ze schroniskiem w Zdzięciole, z której korzysta 120 dziewcząt; czynne są działy: krawiecko - bielizniarski, tkacki, hafciarski i trykotarski.

Oprócz Zakładów dla młodzieży, istnieje przytułek dla starców, w którym znajduje schronienie 38 osób niezdolnych do pracy.

Poza utrzymaniem zakładów Sejmik pokrywa koszty utrzymania 10 chłopców w szkole rzemieślniczej w Dworcu i 2-ch w

zakładzie dla ociemniałych, udziela w wypadkach nędzy wyjątkowej doraźnych zapomóg: na utrzymanie, opłatę komornego, zakup ubrania i przejazdu do miejsca stałego zamieszkania.

Ogólna suma kredytów budżetowych na cele opieki społecznej w roku ubiegłym wyniosła 169.067 złotych.

W roku ubiegłym dokonana została kosztem około 50.000 zł. przeróbka gmachu sejmikowego schroniska dla dzieci w Nowogródku. Przeróbka polegała na wzniesieniu przybudówki z pustaków betonowych, umożliwiającą powiększenie schroniska do 60 miejsc.

Przedsiębiorstwa sejmikowe.

Betoniarńia.

Dnia 9.IX.1927 r. Wydział Powiatowy zakupił pierwszy transport urządzeń betoniarńskich, składający się z form do wyrobu rur, dwóch form do płyt chodnikowych i uruchomił w Nowogródku przy ul. Grodzieńskiej fabrykę wyrobów betonowych, mając na celu podniesienie gospodarcze ludności, głównie przez odbudowę, zabudowę i przebudowę ogniotrwałej budowli w powiecie.

W związku z zapowiadającym się znacznym ożywieniem ruchu budowlanego, a przez to i podniesieniem się i tak już wygórowanych cen na główny materiał budowlany, jakim jest cegła palona i drzewo, Wydział Powiatowy postanowił uruchomić kilkanaście filii swej fabryki wyrobów betonowych w różnych punktach powiatu, co też w krótkim czasie wykonał, uruchamiając poza centralną fabryką w Nowogródku jeszcze 14 filii.

W betoniarniach sejmikowych wytworzono w ciągu roku: dachówki 87.000 szt., gąsiorów 840 szt., płyt chodnikowych 2.303 szt., stopni do schod. 70 szt., cegły 6640 szt., belek 112 szt., pustaków 86.805 szt. Cyfry powyższe wyraźnie wskazują, że fabryka weszła na drogę intensywnej pracy na polu budownictwa ogniotrwałego z materiałów zastępczych z pustaków.

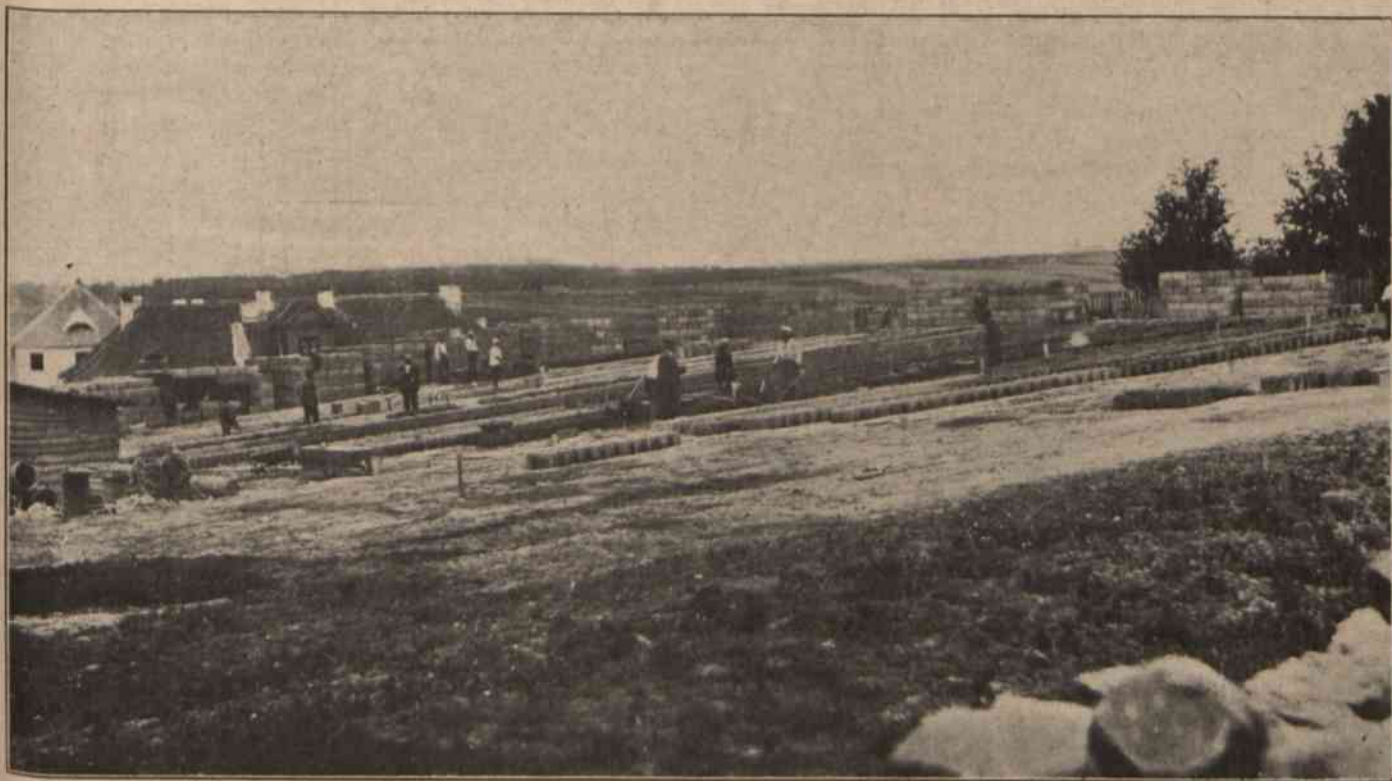
Drukarnia i introligatornia Sejmikowa w Nowogródku.

Założona w roku 1927, wypełniając bardzo dotkliwą lukę w dziedzinie przemysłu graficznego, rozwijać się poczęła z nadzwyczajną szybkością, stając się dziś jednym z najpoważniejszych



Pow. Nowogródzki.

Brukowanie w Narcewicze gm. Zdzięcioł w r. 1928.



Filja betoniarni sejmikowej w Nowogródka.

Przedsiębiorstw tego rodzaju na terenie całego województwa Nowogródzkiego.

Zakład wyposażony jest w maszyny i najnowsze nowoczesne urządzenia, z zastosowaniem popędu elektrycznego, zatrudnia obecnie 25 pracowników fachowych na dwie zmiany (dzienna i nocna). Drukarnia zaopatruje wszystkie prawie urzędy państwowe, oraz gminy we wszelkiego rodzaju druki i książki. Ponadto drukuje dziennik „Życie Nowogródzkie”, „Dziennik Wojewódzki”, wojew.

Nowogródzkiego, Biuletyn Okręgowego T-wa Rolniczego w Baranowiczach.

Wykonując druki gminne masowo, może drukarnia na każde ządanie dostarczać je szybko i po cenach konkurencyjnych. Dziś drukarnia sejmikowa stała się placówką bardzo ważną dla społeczeństwa i zyskuje sobie stale coraz większe uznanie. Życzyć tylko należy, aby spotkała się z jaknajbardziej życzliwym parciem.

GMINA WIEJSKA I MIEJSKA

Ulepszanie dróg gminnych

Ograniczone środki finansowe, jakimi gminy nasze rozporządzają, uniemożliwiają im budowę i poprawę dróg gminnych na szerszą skalę. Z tego powodu gminy nasze starają się wykorzystać dla poprawienia dróg szarwark. Nie wszędzie ludność ustosunkowuje się dobrze do szarwarku. W niektórych okolicach przyjmowany on jest chętnie, w innych idzie jak z kamienia i narzekaniia są powszechne.

Jest zależne to od poziomu umysłowego ludności, od zainteresowania jej dziedziną drogową, od umiejętnego wyliczenia i rozłożenia ciężarów, od organizacji pracy na drogach i opracowania jej w szczegółach pod

względem technicznym. Nic tak nie drażni ludność, jak zmuszanie do wysiłku, który nie przynosi widocznych rezultatów. Dopiero te rezultaty zachęcają ludność do poważniejszych wysiłków.

Drażni również ludność nieumiejętne rozłożenie ciężaru świadczeń, gdzie odczuwa się niesprawiedliwość ich rozłożenia, a szczególnie, gdy wyczuje uchylanie od tego obowiązku kogokolwiek. W tym zakresie Komisja drogowa i zarządy gmin dołożyć winny wszelkich starań, aby bezstronność i sprawiedliwość najwyższą okazać. Wymaga tego sprawa poprawienia naszych dróg. Samym bowiem przymusem niewiele się zrobi. Ludność

musi z chęcią i zrozumieniem w tej dziedzinie pracować. Wtedy dopiero będzie poważny rezultat.

Niekiedy niechęć do podejmowanych prac drogowych pochodzi poprostu z niezrozumienia zasad, na jakich szarwark opieramy. Winniśmy więc w tych wypadkach zasady te ludności szczegółowo wytłumaczyć zanim je w życie wcielać będziemy.

Ażeby podejmowane przez nas roboty się udały, winniśmy przede wszystkim opracować plan tych robót. Czy to będzie budowa dróg bitych, czy ulepszanie gruntowych. Plan taki musi być opracowany razem z technikiem przez organy gminne. Takich techników mamy już wielu w powiatach. Gdzie go niema, należałoby poczynić starania, ażeby przez samorząd powiatowy został zaangażowany. Następnie należy odpowiednio zorganizować organy drogowe w gminie. Komisję drogową związać odpowiednim, uchwalonym przez radę gminną, regulaminem. (Wzór tego regulaminu podajemy poniżej). Przygotować należy dozorców, kierujących robotami i odpowiednio ich wyszkolić, aby roboty prowadzone były ze znajomością rzeczy i bez marudzenia. Chodziłoby przede wszystkim, aby dozorczy umieli wydzielać pracę akordowo. To naogół najlepiej się na wsi podoba i robota idzie szybko. Nikt bowiem

nie przypuszcza, że drugi za niego pracę wykona. Leniwość wogóle jest zaraźliwa. Wystarczy, żeby kilku leniuchów się ociągało w robocie, a pozostali też będą to samo robić. Przy pracy akordowej i leniwy musi się robotą przejąć, jeżeli nie chce przychodzić na drugi dzień swoją działkę wykończyć.

Wreszcie, jako czynność najważniejsza obliczenie dni pracy, przeliczenie ich na pieniądze i rozłożenie na płatników podatków bezpośrednich w stosunku do ilości wpłaconego podatku. Przede wszystkim musi być uchwalony statut o świadczeniach drogowych w naturze. (Wzór tego statutu podajemy poniżej). Rozłożenie ciężarów wymaga wiele cierpliwości, ale też od umiejętnego jej rozwiązania zależy w przeważnej mierze powodzenie polepszenia dróg gminnych.

Poprzestając na tych kilku uwagach, nadmieniamy, że o organizacji pracy drogowej podawaliśmy obszerniejsze artykuły w „Kalendarzu Samorządowym” na rok 1928. Wydane też zostały książki o organizacji pracy drogowej napisane przez K. Kühna — „Gospodarka na drogach gminnych” i M. Porowskiego — „Problem ulepszenia dróg gruntowych”, do których interesujących się tą sprawą odsyłamy.

J. M.

Komisja drogowa i świadczenia w naturze

WZÓR REGULAMINU

uchwalony na posiedzeniu Rady Gminnej gminy..... w.....

Na zasadzie § 32 Instrukcji dla Rad gminnych Rada powołuje gminną komisję drogową (Dla Wojew. Wschod. na zasadzie art. 24 Rozp. Kom. General. Ziem Wschod. z d. 26.IX.1919).

Obowiązki Komisji.

§ 1.

Do obowiązku gminnej Komisji drogowej należy:

- nadzór nad utrzymaniem w należytych stanie dróg i mostów gminnych;
- nadzór nad wymiarem i wykonaniem szarwarkowych świadczeń drogowych.

§ 2.

W wykonaniu tego obowiązku komisja drogowa:

- sporządza przy pomocy powiatowego zarządu drogowego mapkę dróg publicznych ze specjalnym uwidocznieniem dróg gminnych;

Uwaga: mapka powinna być wywieszona na widocznym miejscu w urzędzie gminnym.

- dokonywa przynajmniej dwa razy do roku objazdu dróg gminnych;
- opisuje, po dokonaniu objazdu, w kontroli stan poszczególnych odcinków dróg gminnych, oraz znajdujących się na nich mostów;
- domaga się od wójta gminy zarządzenia szarwarku na odcinkach uszkodzonych;
- nadzoruje wykonania szarwarku;
- składa Radzie gminnej sprawozdanie z wykonania szarwarku w terminie na 1 lipca i 1 listopada.

g) układa w terminie do 1 stycznia każdego roku preliminarz budżetowy wydatków, potrzebnych na reperację dróg i mostów po uprzednim porozumieniu się z powiatowym zarządem drogowym;

h) nabywa materiały budowlane, potrzebne do naprawy dróg i mostów i zabiega o obsadzenie dróg drzewami;

i) sprawdza na miejscu i przyjmuje wykonane roboty drogowe, oraz potwierdza przedstawione do zapłaty rachunki;

k) układa projekt statutu o świadczeniach drogowych na rzecz gminy do uchwalenia przez Radę gminną.

§ 3.

Komisja drogowa wyznacza dla poszczególnych swych członków odcinki dróg gminnych dla stałej nad temi odcinkami pieczy.

Skład i urządowanie komisji.

§ 4.

Komisja składa się z wójta jako przewodniczącego oraz przynajmniej z 3 członków, powołanych przez Radę gminną, oraz tyluż zastępców.

§ 5.

Posiedzenia komisji zwołuje przewodniczący w miarę potrzeby, jednak przynajmniej raz na kwartał.

§ 6.

Protokół posiedzeń wpisuje się do specjalnej księgi posiedzeń.

§ 7.

Pomoc biurową dostarcza komisji urząd gminny.

NOWE MODELE 1929 ROKU

TANIE
SZYBKIE
WYGODNE
ELASTYCZNE
ESTETYCZNE
EKONOMICZNE

CZĘŚCI ZAMIENNE
STALE NA SKŁADZIE



REPREZENTACJA

P. BITSCHAN i S-ka

WARSZAWA
Kredytowa № 18
TEL. 6-17 i 6-13

Spółka z ogr. odp.

GOTOWE TAKSÓWKI NA SKŁADZIE.

Z GMIN

REZOLUCJE, UCHWALONE PRZEZ WALNY ZJAZD ZWIĄZKU GMIN WOJ. ŚLĄSKIEGO, odbyty w Katowicach dnia 11 maja 1929 r.

1) Zjazd zwraca się do Pana Wojewody Śl. z prośbą, aby raczył spowodować władze skarbowe do bezspornego uregulowania należności gmin i wydziałów powiatowych w udziale w podatku dochodowym, zredukowanych ustawą z dnia 22 grudnia 1925 r. (D. U. R. P. Nr. 129, p. 918) o połowę, a przyznanych wyrokiem N. T. A. z dnia 28 czerwca 1928 r.

2) Zjazd wzywa Zarząd Związku Gmin, aby czynił starania o rozdział udziału w państw. podatku dochodowym od dochodów ponad 15.000 zł. na gminy wykonania (zakładowe) i gminy zamieszkania, przyczem gminom wykonania przedsiębiorstwa (zakładowe) z udziału w państw. podatku dochodowym przypaść winno najwyżej 40 proc. udziału, zaś gminom zamieszkania 60 proc. udziału oraz przyczem liczba najmniej 10 pracowników stanowi o udziale gminy zamieszkania w państw. podatku dochodowym.

3) Zjazd wzywa gminy przypisu państw. podatku dochodowego, aby w najkrótszym czasie wypłaciły gminom zamieszkania udziały w państwowym podatku dochodowym i dodatek komunalny, przynależny im po

myśli rozp. Wojewody Śl. z dnia 27 października 1927 roku. (D. U. Śl. Nr. 23, poz. 41).

4) Zjazd wyraża swą zgodę na to, by udział w państw. podatku dochodowym i dodatek komunalny od uposażeń pracowników kolejowych wobec niemożliwości uzyskania dokładnych danych za czas od 1 lipca 1926 r. do 30 listopada 1927 r. rozdzielono na gminy zamieszkania według miejsc zamieszkania pracowników kolejowych w dn. 1 stycznia 1928 r.

5) Zjazd zwraca się do władz skarbowych, by czyniły starania o przesunięcie terminu płatności podatku gruntowego na 1 lipca i 15 grudnia każdego roku.

6) Zjazd zwraca się do władz skarbowych z prośbą o śpieszne dostarczenie gminom przypisu podatku dochodowego od uposażeń, podkładek potrzebnych do dokonania rozdziału tychże wpływów.

7) Zjazd prosi Wydział Oświecenia Publ. o punktualne regulowanie dopłat na komunalne szkoły do kształcące oraz o wydatniejsze subwencjonowanie gmin na koszty budowy szkół powszechnych i średnich szkół komun.

8) Zjazd domaga się, by urzędy skarbowe wpłacone lub ściągnięte przymusowo części wymierzonych podatków zaliczały w odpowiednim stosunku zarówno

ZAKŁADY MECHANICZNE**„URSUS”****Sp. Akc.**

Wydział Sprzedaży

Motorów i Armatury

WARSZAWA

Skierniewicka 27/29, telefon 11-84.

Wydział Sprzedaży

Samochodów

WARSZAWA

Skierniewicka 27/29, telefon 171-06.

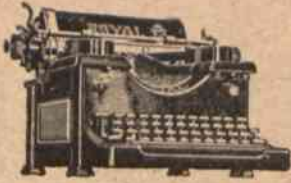
Silniki spalinowe Diesel'a sprężarkowe i bezsprężarkowe,
pół Diesel'a od 3 — 600 MK.

Samochody — Autobusy 20 — 22 osobowe, samochody strażackie ze zbiornikami na wodę, polewaczki, samochody ciężarowe.

Armatura do pary, wody i gazu.

Wykonywanie wszelkich odlewów, żeliwnych, aluminiowych, bronzowych i t. p.

PROSPERY I OFERTY

Dwuletnia Gwarancja.Mocna Konstrukcja.Dogodne Warunki.

Najbardziej udoskonalona amerykańska maszyna do pisania

ROYAL

Szczyt nowoczesnej techniki amerykańskiej.

Załadaj bezpłatnej i nieobowiązującej do kupna demonstracji.

Towarzystwo Handlowo-Przemysłowe „PACIFIC” Sp. Akc.

Al. Jerozolimskie 25. WARSZAWA. Tel. 117-80 i 80-37.

KROWIANKA OSP A OCHRONNA

Danilowiczowska 8, Warszawa. Telefon 528.

Inst. D-ra TCHÓRZNICKIEGO

ZAKŁADY DMOWSKI i JAWORSKI

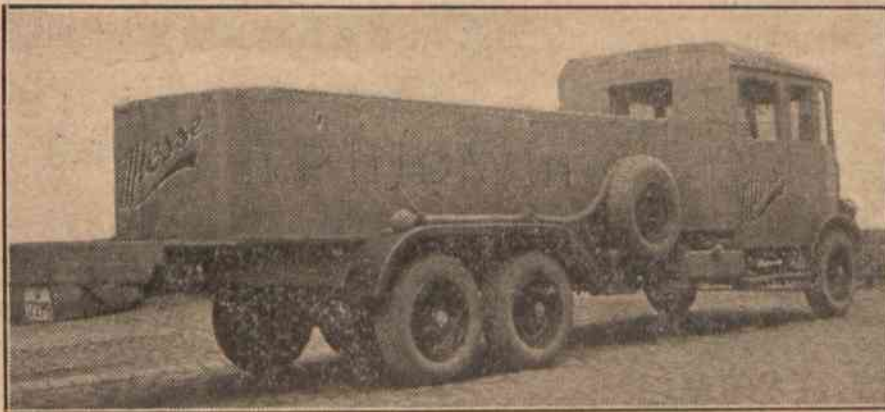
INSTALACYJNE

WARSZAWA, PŁOCKA 20, TEL. 282-48

Dział Instalacyjny: Kanalizacja, wodociągi, ogrzewania centralne, pralnie mechaniczne, kuchnie parowe i gazowe, suszarnie, urządzenia oczyszczania ścieków, drenaż.

KONSERWACJE.

Projekty i kosztorysy na żądanie.

BARDZO SILNEJ KONSTRUKCJI.

**AUTOMOBILES
MIESSE**

4i8 cyl. 1i7 tonowe

4 KOŁOWE i 6 KOŁ. o 2 MOSTACH NAPĘDNYCH

BARDZO OSZCZĘDNE W UŻYCIU.

Przedstawicielstwo na Polskę i W. M. Gdańsk



AUTOCAMION

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa Polna 64 tel. 305-53 i 77-88



TOWARZYSTWO POWSZECHNE
„HYDROGNOM”

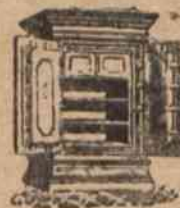
Sp. z ogr. odp.

OGRZEWANIE, WODOCIĄGI, KANALIZACJA,
BUDOWA STUDZIEN ARTEZYJSKICH, POSZUKIWANIA GÓRNICZE, BADANIA GRUNTÓW,
ROBOTY WODNE.

Warszawa — Oddział Gdynia

Biura — Chmielna 10. Składy — Marszałkowska 21.
Telefon 506-17.

WYRÓB KAS I KASETEK 50% TANIEJ

Dogodne warunki płatnościOtwieranie i reperacje kasbez uszkodzenia

H. G. ROZENWAJN

Warszawa, ul. Próżna № 5, telefon 190-11.

na podatek państwowy i na ustawowy dodatek komunalny do danego podatku państwowego.

9) Zjazd stwierdza, że kasy skarbowe powinny wydawać świadectwa przemysłowe, uprawniające do prowadzenia procederu, jedynie na podstawie zaświadczeń urzędów gminnych o zgłoszeniu procederu w myśl § 14 ustawy procederowej.

10) Zjazd uprasza, by zmieniono art. 2 ustawy z dnia 1 grudnia 1926 r. o Śląskim Funduszu Gospodarczym w tym kierunku, że dodaje się do ustępu 2 następujące zdanie końcowe: „Gminy, które zabezpieczenia hipotecznego dać nie mogą, za zaciągnięte pożyczki gwarantują całemi swemi dochodami”.

11) Zjazd oświadcza się za tem, by przy rozdziale udziału gmin zamieszkania w podatku dochodowym od uposażeń, resztki poniżej 1 zł. nie przekazywano poszczególnym gminom. Gminy dokonujące rozdziału podatku na gminy zamieszkania, resztki te co kwartał przekazują do dyspozycji Zarządu Gmin, który winien je zużyć na cele oświatowe.

12) Zjazd stwierdza, że niektóre gminy przypisu podatku nie rozdzielają na zainteresowane gminy odsetek powstałych wskutek niezapłacenia podatku przez płatnika w oznaczonym terminie, zatrzymując odsetki te dla siebie. Wobec tego uprasza się Śl. Urząd Wojewódzki o wydanie zarządzenia dla gmin przypisu (rozdziału podatku), aby odsetki również rozdzielaly na zainteresowane gminy wraz z udziałami podatkowymi.

ZE ZWIĄZKU MIAST I GMIN WOJ. ŚLĄSKIEGO. W dniu 13 maja r. b. odbyło się w Katowicach konstituujące zebranie nowowybranego zarządu Zw. Miast i Gmin woj. Śląskiego. W skład zarządu weszli: jako przewodniczący — burmistrz m. Król. Huty p. Spaltenstein, zastępca przewodniczącego — p. Góra z Szarleja, skarbnik — p. Bienioszek z Szopienic i sekretarze: pp.: Wieczorek z Ty. hów i poseł Grzesik z W. Hajduk.

WYBORY DO RADY MIEJSKIEJ W DUBNIE. W wyniku wyborów do Rady Miejskiej w Dubnie blok chrześcijański (polacy) uzyskał 8 mandatów, rosyjskie zjednoczenie ludowe — 4, czesi i żydzi — 11. W poprzednich wyborach żydzi zyskali 18 mandatów, rosjanie 3, polacy 3. W wyborach obecnych brało udział ponad 80 proc. uprawnionych.

Z RADY MIEJSKIEJ M. ŁODZI. Na jednym z ostatnich posiedzeń Rady miejskiej uchwalono upoważnić Magistrat do poczynienia możliwych oszczędności budżetowych, celem przetrucenia ich na zatrudnienie bezrobotnych przy robotach miejskich, oraz przyjęto rezolucję, która domaga się od Rządu przydzielenia Magistratowi w najbliższym czasie kredytów na prowadzenie robót publicznych w szerokim zakresie, celem dostarczenia pracy i zarobków jaknajwiększej ilości bezrobotnych;

2) wypłacenia dostatecznych zasiłków wszystkim bezrobotnym, bez względu na ilość zatrudnionych osób w rodzinie, na wiek i termin utraty pracy;

3) powstrzymanie eksmisji z mieszkań jedno i dwuizbowych, oraz powstrzymanie podwyżki komornego od mieszkań jedno-izbowych.

WALKA Z ŻEBRACTWEM. Z powodu późnego rozpoczęcia przez wydział opieki społecznej mag. m. Warszawy akcji zwalczania w mieście żebractwa fundusze na powyższy cel nie mogły być preliminowane w budżecie miasta. Obecnie wydział opieki społecznej magistratu do budżetu na r. 1929/30 wnosi kwotę 120.000 zł. Dodać należy, że wydział opieki społecznej magistratu zarejestrował do 1 kwietnia już 823 żebraków, z czego zakwalifikowano jako potrzebujących pomocy 616 osób; z tej liczby 139 żebraków umieszczono w zakładzie w Górze Kalwarji i w Broszkowie.

Świadczeniami na rzecz żebraków będą się zajmowały wyłącznie stacje opieki społecznej, do których dyspozycji będzie przelany wspomniany kredyt, licząc po 250 zapomóg miesięcznie.

Adr. telegr.
DANPOL, WARSZAWA

VAGN LOMHOLT

TELEFONY:

№ № 172-25, 252-07, 80-00.
Skrz. poczt. 106, Warszawa.

ODDZIAŁ TECHNICZNY

dostarcza maszyny i przyrządy oraz projektuje całkowite urządzenia

RZEŻNI I BACONARNI, CHŁODNI, MLECZARŃ I MAŚLARŃ, PRALNI MECHANICZNYCH.

WARSZAWA, WIERZBOWA 8.

DOGODNE WARUNKI PŁATNOŚCI.

Poradnik samorządowy

1. *Pytanie:* Gminna Kasa Poż. - Oszcz. w Melgwi zapytuje:

1. Czy Urząd Gminny przy egzekwowaniu wypożyczonych sum z Kasy Gminnej P. O. ma prawo pobierać od dłużników 2% tytułem kary za zwłokę, prócz kosztów egzekucyjnych, to jest, czy może w tym wypadku zastosować rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku, Dz. Ustaw Nr. 36, poz. 342.

2. Czy przy wydawaniu pożyczek z Kasy Gminnej P. O. skrypta dłużne pisane na zwyczajnym papierze winny być opłacane stemplem wekslowym.

3. Czy prezes Kasy Gminnej P. O. ma prawo korzystać ze stójki konnej przy przejeździe jego z miejsca zamieszkania do miejsca urzędowania w interesie służbowym.

Odpowiedź: 1) Ponieważ w myśl § 14 rozporz. Prez. Rzpl. z dn. 30.XII.1924 r. (Dz. Ust. Nr. 118, poz. 1069) oraz w myśl § 45 statutu normalnego gminnej kasy pożyczkowo oszczędnościowej, ustalonego rozporz. Min. Spr. Wewn. z dn. 13.III.1925 r. (Dz. Ust. Nr. 35, poz. 239), do ściągania należności kasy stosuje się tryb administracyjnego egzekwowania, zaś w myśl art. 24 rozporządzenia Prez. Rzpl. z dn. 22.III.1928 r. o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz. Ust. Nr. 36, poz. 342) rozporządzenie to dotyczy wszelkich świadczeń pieniężnych, którym obowiązujące przepisy przyznają prawo ściągania w trybie administracyjnym — z wyjątkiem świadczeń z tytułu danin publicznych i monopolu, jak również świadczeń na rzecz instytucji ubezpieczeń społecznych, — przeto jest oczywiście, że rozporządzenie Prez. Rzpl. o postępowaniu przymusowym w administracji ma zastosowanie do egzekucji należności gminnych kas pożyczkowo - oszczędnościowych.

2) Stosownie do postanowień art. 116 ustawy z dn. 1.VII.1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. Nr. 98, poz. 570) pisma, stwierdzające otrzymanie pożyczki od gminnej kasy pożyczkowo - oszczędnościowej, podlegają opłacie stemplowej w wysokości 0,3%.

3) Ani przewodniczącemu Kasy Gm. P. O., ani żadnemu innemu członkowi zarządu Kasy, nie należą się podwoje.

2. *Pytanie:* Urząd gminy Cząstków zapytuje:

czy wynagrodzenie dla gminy za wykonywanie wyroków sądowych, określone w rozporządzeniu Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 lutego 1929 r. (Dz. Ust. Nr. 14, poz. 121), należy się dopiero wtedy, gdy należność z wyroku zostanie ściągnięta na skutek sekwestru wzgl. licytacji, czy też i wtedy, gdy płatnik uiszcza ją już na skutek wystosowanego doń wezwania.

Odpowiedź: Pod pojęcie egzekucji (postępowania przymusowego, przymusowego ściągania należności) podpada szereg czynności, które organ egzekucyjny musi przedsięwziąć, ażeby cel egzekucji osiągnąć; do czyn-

ności tych należy już także pisemne wezwanie (upomnienie) płatnika do uiszczenia egzekwowanej należności. Ustawa z dn. 31 lipca 1924 r. (Dz. Ust. Nr. 73, poz. 721), dotycząca egzekucji danin państwowych i komunalnych, przewiduje też odrębne opłaty za poszczególne fazy egzekucji. Tego zróżniczkowania w rozporządzeniu Prez. Rzpl. o postępowaniu przymusowym w administracji, ani też w wydanem na jego podstawie rozporządzeniu Min. Sprawiedl., o którym mowa w pytaniu, nie ma; tu jest ustalone dla gminy ryczałtowe wynagrodzenie, bez względu na koszty, jakie gmina dla uzyskania celu egzekucji istotnie poniesie; w niektórych wypadkach gmina może ponieść nawet większe koszty rzeczywiste, aniżeli wyniesie jej wynagrodzenie, w innych przeto wypadkach musi „zarobić”, uzyskując wynagrodzenie już po wystosowaniu mało kosztownego pisemnego upomnienia.

3. *Pytanie:* Urząd gm. Podberezie zapytuje:

czy art. 5 Ustawy z dn. 17.II.1922 r. o zakładaniu i utrzymywaniu publicznych szkół powszechnych (Dz. Ust. Nr. 18 ex 1922 r. poz. 143) nakłada na gminę obowiązek zwrotu części wydatków szkolnych za dzieci uczęszczające do szkół, utrzymywanych przez inny związek komunalny, gdy rodzice tych dzieci zamieszkują na terenie gminy i do niej są przynależni, lecz dzieci swe umieścili w szkole położonej na terenie sąsiedniej gminy, chociaż w miejscach ich zamieszkania są szkoły, utrzymywane przez gminę.

Odpowiedź: Jeżeli gmina utrzymuje dostateczną ilość szkół powszechnych według planu sieci szkolnej (art. 1 przytoczonej w pytaniu ustawy), to wszyscy mieszkańcy gminy muszą swoje dzieci posyłać do tych szkół. Posyłanie dzieci przez rodziców, zamieszkałych w jednej miejscowości, do szkoły w innej miejscowości jest dopuszczalne tylko w wypadku, przewidzianym w art. 4 dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. o obowiązku szkolnym (Dz. Pr. R. P. Nr. 14, poz. 147), t. j. w wypadku utworzenia przez radę szkolną szkolnych rewirów, obejmujących po kilka miejscowości lub ich części.

4. *Pytanie:* Jeden z pracowników gminnych zapytuje:

czy w tym samym urzędzie gminnym mogą pracować dwaj szwagrowie, z których jeden jest pisarzem, drugi jego pomocnikiem.

Odpowiedź: Ustawowo kwestja powyższa nie jest uregulowana, bo brak wogóle przepisów, regulujących stosunki służbowe pracowników samorządowych w b. zaborze rosyjskim, dlatego też na pytanie powyższe można odpowiedzieć jedynie, stosując analogję z przepisów dotyczących funkcjonarjuszów państwowych. Otóż wedle art. 10 ustawy z dn. 17.II.1922 r. (Dz. U. R. P.

Nr. 21, poz. 164) urzędnikami tego samego urzędu nie mogą być małżonkowie i krewni do trzeciego stopnia oraz powinowaci do drugiego stopnia włącznie. Ponieważ zaś powinowactwo jest stosunkiem pomiędzy jednym małżonkiem, a krewnymi drugiego małżonka, nie są natomiast między sobą powinowatymi powinowaci małżonków, a więc nie są także między sobą powinowatymi mężowie dwóch sióstr, przeto ze stanowiska ustawy o państwowej służbie cywilnej nie byłoby przeszkody, aby dwaj szwagrowie byli urzędnikami tego samego urzędu państwowego. Analogicznie zatem niema przeszkody, aby dwaj szwagrowie pracowali w tym samym urzędzie gminnym.

5. *Pytanie:* P. A. Mandecki zapytuje:

czy składkę emerytalną do Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Warszawie należy obliczać od uposażenia podstawowego, czy też łącznie z 15% dodatkiem komunalnym i dodatkiem mieszkaniowym.

Odpowiedź: Według art. 11 rozp. Prez. Rzpl. z dn. 24.XI.1927 r. (Dz. Ust. Nr. 106, poz. 911) — „do wynagrodzenia, podlegającego zaliczeniu do ubezpieczenia, należy, prócz miesięcznej płacy stałej w gotówce, także udział w zyskach, wynagrodzenie w naturze i wszelkie inne wynagrodzenia, które ubezpieczony otrzymuje na podstawie przepisów prawnych, umowy lub zwyczaju, zamiast płacy lubi obok niej”. Z art. art. 14, 102 i 103 rozporządzenia wynika, że to wynagrodzenie, o którym mowa w art. 11, jest również podstawą ustalania składki ubezpieczeniowej.

6. *Pytanie:* Pan K. zapytuje:

czy wójt gminy miał prawo karania w czasie między ogłoszeniem w Dzienniku Ustaw rozporządzenia Prez. Rzpl. o postępowaniu karno - administracyjnym, a ogłoszeniem w Dzienniku Wojewódzkim rozporządzenia Wojewody, upoważniającego wójtów do nakładania kar.

Odpowiedź: Rozporządzenie Prez. Rzpl. z dn. 22.3.1928 r. o postępowaniu karno - administracyjnym (Dz. Ust. Nr. 38, poz. 365), które uchyliło przysługujące wójtom na podstawie ustawy gminnej z r. 1864 prawo karania, weszło w życie dn. 7 kwietnia 1928 r. Od tego terminu aż do dnia wejścia w życie na terenie danego województwa rozporządzenia Wojewody, upoważniającego wójtów do nakładania kar w drodze postępowania nakazowego, wójtowie tegoż województwa prawa karania nie mieli.

7. *Pytanie:* „X” zapytuje: czy podlegają podatkom od lokali osoby wojskowe (oficerowie zawodowi, podoficerowie i t. p.), zajmujące lokale w budynkach państwowych (koszarach) wzniesionych przed wojną.

Odpowiedź: W myśl p. 3 art. 3 ust. z d. 2.VIII.1926 r. (Dz. Ust. Nr. 94, poz. 550) od podatku lokalowego zwolnione są „lokale, zajmowane przez urzędy i instytucje państwowe lub samorządowe... z wyjątkiem części tych lokali, odnajmowanych lub oddawanych bezpłatnie do użytkowania osobom trzecim”. Z przepisu tego wynika, że na pytanie powyższe należy odpowiedzieć twierdząco.

8. *Pytanie:* Urząd gm. Maciejów prosi o wyjaśnienie w następującej sprawie:

Mieszkańka m. Lubomla, żydówka, wyszła za mąż za mieszkańca gm. Maciejowa; oboje zamieszkali w Lubomlu. Po 3 latach żona zapadła na chorobę umysłową, w związku z czym mąż ją porzucił, wrócił do Maciejowa, a po pewnym czasie uzyskał rozwód od rabina rządowego i ożenił się powtórnie w Maciejowie. Chodzi więc gminie o to, czy poprzednia żona, odwieziona przez swego ojca do Kulparkowa, liczy się nadal stałą mieszkańką gm. Maciejowa, czy też należy do Lubomla i wobec tego, która z tych gmin pokryć powinna koszty leczenia.

Odpowiedź: Kwestja przynależności gminnej nie odgrywa już dzisiaj żadnej roli, a specjalnie obowiązek pokrywania kosztów leczenia, jak również kosztów opieki społecznej, spoczywający na gminach, reguluje się wedle czasu zamieszkania. Jeżeli więc koszty pobytu chorej umysłowo w Kulparkowie są kosztami leczenia (t. j. jeżeli jest ona tam istotnie leczona i są widoki wyzdrowienia), to — w myśl art. 1 ustawy z dnia 29.III.1926 r. (Dz. Ust. Nr. 36, poz. 214) — do pokrycia tych kosztów obowiązana jest gm. m. Luboml, gdyż przed odesłaniem do Kulparkowa chora przez przeszło 3 lata, jak z zapytania wynika, mieszkała w Lubomlu. Koszty te pokryć musi Luboml również w tym wypadku — z uwagi właśnie na czas zamieszkania, — gdyby one były traktowane jako koszty opieki (t. j. jeżeli chora nie ma widoków wyzdrowienia i trzymana jest w Kulparkowie jedynie dla odseparowania jej od otoczenia i celem roztożenia nad nią należytej opieki). W tym drugim wypadku jednakże gmina m. Lubomla, opierając się na postanowieniach art. 5, lit. b, ustawy z dn. 16.VIII.1923 r. (Dz. Ust. Nr. 92, poz. 726), może żądać od wydziału powiatowego pokrycia części kosztów.

H. i P.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Rawie-Mazowieckiej ogłasza

K O N K U R S

na stanowiska: buchaltera (kierownika oddziału kasowo-rachunkowego), oraz referenta podatkowego.

Do stanowisk tych przywiązane są: a) buchaltera — pobory w/g VIII-ej grupy płac urzędników państwowych plus 15% dodatku komunalnego, przy ewentualnym awansie do VII grupy płac, po upływie okresu próbnego; b) referenta podatkowego — pobory w/g IX grupy płac urzędn. państw. plus 15% dodatku komunalnego.

Warunki przyjęcia: 1) obywatelstwo polskie, 2) odpis świadectwa z dotychczasowej pracy, 3) gruntowna znajomość buchalterji i ustaw w sprawach podatków samorządowych i państwowych, 4) przynajmniej dwuletnia praca we wskazanym dziale, 5) wykształcenie handlowe, 6) własnoręcznie napisany życiorys, 7) referencje dwóch osób znanych względnie instytucji, 8) okres próbny jeden rok.

Oferty składać do Wydziału Powiatowego w Rawie-Mazowieckiej do dnia 20 czerwca 1929 r.

Posada do objęcia od zaraz. Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Starosta (Wł. Rozmarynowski).

Najnowszy walec parowy wyrobu Sp. Akc. H. Cegielski

Wśród licznych walców szosowych wystawionych na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu czołowe miejsce zajmuje walec parowy najnowszego typu wykonany w Zakładach Spółki Akcyjnej H. Cegielski w Poznaniu. Dotychczas Sp. Akc. H. Cegielski produkowała dwa zasadnicze typy walców, a mianowicie, typ cięższy „WD” o wadze netto, t. j. bez wody i węgla około 14½ ton, oraz typ lżejszy „WS” o wadze netto 10½ ton — najnowszy typ walca „WM” znajdujący się na Powszechnej Wystawie w Poznaniu jest dalszym ulepszeniem ciężkiego typu „WD”. Spostrzeżenia w ciągu budowy kilkudziesięciu walców drogowych i uwagi odbiorców, a w pierwszym rzędzie Ministerstwa Robót Publicznych, skłoniły Sp. Akc. H. Cegielski do zaprojektowania nowego udoskonalonej konstrukcji typu „WM”. Bez zmiany został ciężar walca, powierzchnia ogrzewalna kotła, moc maszyny, oraz rozmiary kół biegowych, a więc ciężar netto, t. j. bez wody i węgla wynosi około 14½ ton, ciężar zaś brutto, t. j. z pełnym zapasem wody i węgla wynosi około 16½ ton, kocioł jest płomieniówkowy, typu parowozowego z wiszącą czworokątną skrzynią paleniskową na 13 atmosfer ciśnienia. Blachy kotła są najwyższego gatunku znitowane hydraulicznie. Wielkość powierzchni rusztu jest dostosowana do opalania nie tylko węglem kamiennym, lecz małowartościowym opałem, jako to: węglem brunatnym, brykietami, wzgl. torfem, które to materiały należy jednak mieszać z dobrym węglem kamiennym. Walec „WM” jest zaopatrzony w przegrzewacz powszechnie używany w parowozach systemu „Schmidta”, zapewnia on najbardziej ekonomiczne wyzyskanie opału, redukując zużycie do minimum.

Ponieważ w każdym walcu kocioł stanowi podstawę, na której wspiera się maszyna oraz cały mechanizm — kocioł walca „WM” został skonstruowany w ten sposób, aby uniknięcie przy najbardziej staranym wykonaniu kotła niedokładności nie wywołały potrzeby dopasowania wspierających się na nim części mechanizmu. Wzajemnie więc wydłużonych ku górze ścian bocznych, stanowiących wsparcie łożysk wału

korbowego i wałków napędnych, płaszcz zewnętrzny kotliny został wykonany z jednego arkusza blachy kotłowej. Na płaszczu kotliny przynitowane są stalowe podstawy pod łożyska wału korbowego i wałków napędnych — łożyska te stanowią jeden zwarty skrzynkowy odlew stalowy, bezwzględnie sztywny i odporny na działanie wszelkich sił. Ustawienie cylindra jest również niezależne od dokładności wykonania kotła, bowiem dla cylindra jest przewidziana stalowa podstawa, przynitowana do walcza kotła. Podstawy te są oheblowane po przynitowaniu do kotła na specjalnej obrabiarkę, dzięki czemu stanowią dokładny i solidny fundament dla całego mechanizmu. Dalsza dokładność wykonania jest zapewniona przez wytaczanie wszystkich łożysk wyżej wymienionego odlewu skrzynkowego na specjalnej wytaczarce, po przykręceniu do kotła. Armatura kotła odpowiada w zupełności przepisom o kotłach parowych, wykonana z brązu o odpowiednim składzie, odznacza się trwałością i estetycznym wyglądem. Celem ułatwienia maszyniście kontrolowania wodowskazu — został on wysunięty w kierunku stanowiska maszynisty przed trzeci walek napędny, ponadto została też powiększona w tendrze przestrzeń dla maszynisty, dzięki czemu obsługa znacznie ułatwiona. Dla zasilania kotła jak zwykle służą: pompa tłokowa oraz smoczek parowy. Obydwa przyrządy zasilające czerpią wodę z tendra i tłoczą bezpośrednio do kotła. Dla napełniania tendra wodą służy specjalna pompa parowa, która przy pomocy węża gumowego umożliwia pobieranie wody z przydrożnych strumieni, względnie z beczkowsów, bez uciążliwego czerpania wiadrami. Nowy typ walca „WM” posiada tak samo jak walec „WD” maszynę parową 2-cylindrową o pojedynczym rozprężeniu i jest przystosowana do biegu w prawo i lewo, co pozwala jazdę walca naprzód i w tył. Rozrząd pary odbywa się przy pomocy suwaków tłokowych, zaopatrzone w pierścienie rozprężne. Cylindry nie spoczywają bezpośrednio na kotle, lecz są zmontowane na stalowej podstawie przynitowanej do kotła. Konstrukcja powyższa ułatwia zdejmowanie cylindrów bez uszkodze-

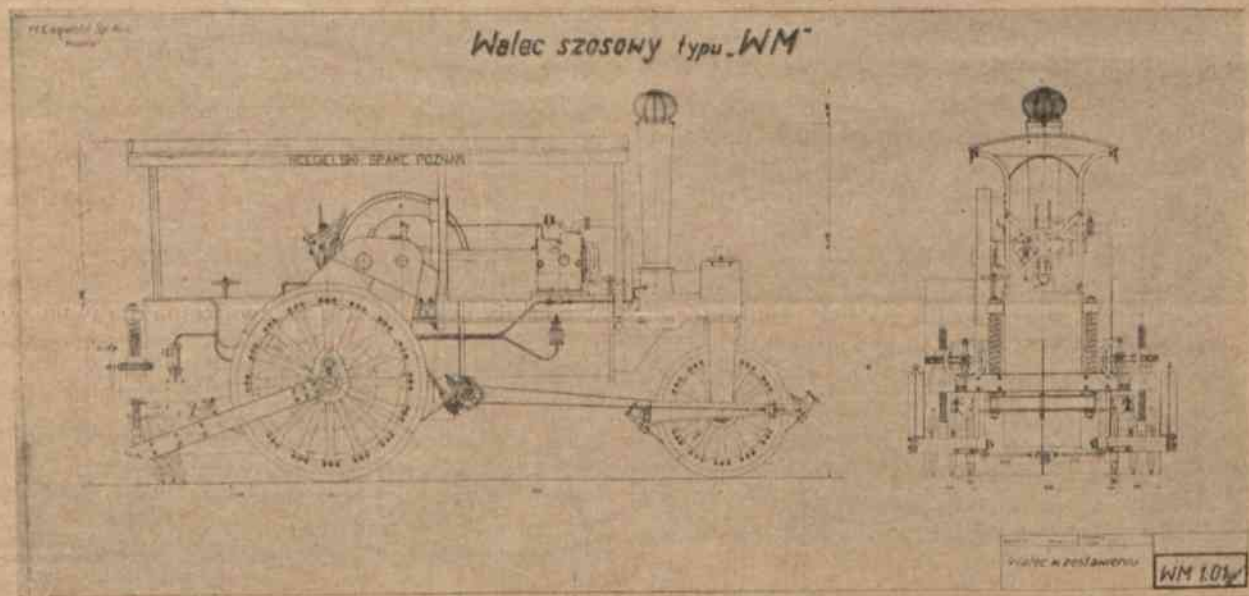
nia izolacji kotła, usuwa zarazem uciążliwe zakładanie śrub od wewnątrz kotła, niezbędne przy ustawieniu cylindrów bezpośrednio na kotle. Z boku cylindrów umieszczone są otwory, w których po wykręceniu brązowych korków, z łatwością daje się umocować indykator, umożliwiając kontrolowanie pracy maszyny i dokładne ustawienie suwaków. Wał korbowy, korbowody, wały napędne, osie oraz części stawidła są wykonane z wysokogatunkowej stali; panewki z brązu fosforowego, wszelkie sworznie hartowane i szlifowane, są osadzone w hartowanych i szlifowanych tulejkach.

Smarowanie maszyny jest obfite, a przytem oszczędne i ułatwiające obsługę. Suwaki i tuleje robocze cylindrów są smarowane samoczynnie przy pomocy smarownicy tłokowej, której wydajność można odpowiednio regulować. Korbowody i mimośrodory mają sma-

rownice kulkowe, które również pozwalają na ściśle regulowanie ilości smaru.

Napęd osi tylnej walca odhyla się zapomocą zespołu gryzowanych kół zębatach, przyczem większe koła są wykonane ze staliwa, mniejsze ze stali. Dzięki precyzyjnemu wykonaniu kół na specjalnych gryzarkach walec pracuje nadzwyczaj cicho. Zastosowane są zmienne przekładnie o dwóch stopniach, walec może się zatem poruszać wolniej i prędzej. Szybkość mniejsza ($2\frac{1}{2}$ — 3 kg. na godz.) stosowana jest przy walcowaniu, szybkość większa do 7 km.) godz. przy transportach walca.

Obrycze kół są wykonane ze specjalnego odlewu stalowego, szprychy z żelaza kutego są zalane w żeliwnych piastach i przyśrubowane do obryczy. Powyższa konstrukcja umożliwia wymianę startych obryczy, bez potrzeby wymiany piast ze szprychami. Zarówno przed-



nie jakoteż tylne koła są stożkowe, a temsamem przystosowane do wypukłego profilu dróg. Średnica przedniego koła wynosi 1200 mm., szerokość 670 mm., średnica tylnego koła 1750 mm. szer. 440 mm. Odległość między zewnętrznymi krawędziami kół tylnych, czyli szerokość walcowania wynosi 2110 mm.

Do oczyszczenia obryczy kół służą zgrzebaczki zaopatrzone w sprężyny, które powodują odpowiednie dociskanie zgrzebaczek do obryczy.

Kierownica walca przeniesiona na prawej stronie, przyczem koło sterowe umieszczone w takiej wysokości, że umożliwia swobodne obserwowanie wałowanej nawierzchni. Przy prostocie konstrukcji czyni ona walec nader zwrotnym.

Hamulec taśmowy, działający na tarcz zaklinowa-

na osi tylnej walca, umożliwia równomierne hamo-

wanie. Jako drugi pewny i sprawny hamulec służy stawidło maszyny, które umożliwia wstrzymanie walca na miejscu przez zastosowanie przeciwpary.

Dach ochronny, ponad całą maszyną wzniesiony, chroni od opadów atmosferycznych zarówno maszynę, jako też obsługę. Ponadto — ruchome części maszyny jako to: krzyżulce wraz z prowadnikami, dźwignie kolankowe, stawidła i drążki suwakowe osłonięte są osłoną blaszaną, której podstawa tworzy rodzaj zbiornika dla spływającej z mechanizmów oliwy. Osłona jest dwudzielna i daje się łatwo zdejmować.

Nie bacząc na znaczne zwiększenie kosztów wykonania, wszystkie koła zębate przenośni trybowej zostały wykonane z zębami gryzowanymi na specjalnej gryzance, przy zastosowaniu gryzów modułowych. W danym wypadku trzeba zaznaczyć, że wszystkie najważniejsze firmy zagraniczne, celem zmniejszenia kosz-

tów wykonania, stosują jedynie mniejsze koła zębate z zębami gryzowanymi, natomiast większe z zębami surowo lanymi. Rzecz jasna, że gryzowane koła zębate precyzyjnie wykonane są o wiele trwalsze od kół z zębami surowymi. Cicha praca walca o zespole kół gryzowanych zmniejsza możliwość powstania nieszczęśliwych wypadków, na skutek płoszenia przejeżdżających obok walca zaprzęgów konnych.

Do każdego walca dodaje się narzędzia i osprzęt niezbędny do obsługi zarówno maszyny jak kotła. Do osprzętu należą też 2 węże gumowe, z których jeden, jak wspomniano powyżej, służy do napełniania tendra wodą, drugi do oczyszczenia płomieniówek kotła z sadzy i popiołu, strumieniem pary.

Zalety powyższych walców są następujące:

1) niskie koszty eksploatacji, dzięki małemu zużyciu opału; na jedną godzinę wałowania zużycie węgla wynosi średnio około 25 kg.

2) znaczna trwałość zapewniona, jak samą konstrukcją tak też gatunkiem użytych do budowy materiałów;

3) szybkie osiągnięcie należytego stopnia zawałowania nawierzchni, uwarunkowane odpowiednim rozkła-

dem nacisku na koła przednie i tylne, oraz odpowiednim dobraniem średnic kół przednich i tylnych;

4) łatwa obsługa zapewniona przejrzystym i dostępnym rozmieszczeniem wszystkich mechanizmów;

5) zamienność części zapewniona precyzyjnością wykonania, dzięki zastosowaniu odpowiednich kalibrów, sprawdzianów i szablonów.

Prócz wyżej wymienionego ciężkiego typu „WM” Sp. Akc. H. Cegielski buduje, jak już było wstępnie zaznaczone, walec lżejszy „WS” o ciężarze netto 10½ ton, który jest bardzo rozpowszechniony w Polsce, ze względu na wysokie zalety konstrukcyjne i wysoką sprawność. — Typ ten jest również wystawiony na P. W. K. w Poznaniu.

Walce tych dwóch typów wraz z odpowiednimi oskardnikami (zrywacze starych szos) beczkowozami i wozami mieszkalnymi, stanowią kompleks maszyn drogowych. Wszystkie wyroby Sp. Akc. H. Cegielski cieszą się wielkim popytem wśród Dyrekcji Robót Publicznych, Samorządów wiejskich i miejskich. Należy tu jeszcze dodać, że wszystkie te wyroby nie ustępują w niczym wyrobom zagranicznym tak pod względem jakości, jak i pod względem ceny.

Inż. S. G.

Polski Przemysł Mechaniczny

Zakłady Mechaniczne „URSUS” zostały założone w 1894 roku, jako Towarzystwo Udziałowe Specjalnej Fabryki Armatur i Motorów Spalinowych „Ursus”, zaś w roku 1920-ym przekształciły się w Spółkę Akcyjną pod Firmą:

„ZAKŁADY MECHANICZNE URSUS”.

Obecna fabryka posiada najnowsze urządzenia techniczne w postaci ostatnich typów obrabiarek do metali, zastosowanych do seryjnej produkcji, jednocześnie zachowując nadzwyczajną precyzję w wykonaniu.

Podajemy krótki opis porządku wytwarzania artykułów technicznych, by Obywatele Polski wiedzieli, iż w granicach Państwa posiadają tak poważną jednostkę przemysłu mechanicznego, która siłą rzeczy, o wiele zmniejsza zapotrzebowanie na te artykuły z zagranicy, tem samem pozostawiając nasze kapitały w obrębie Państwa.

A więc, w pierwszym rzędzie, zakłady „Ursus” posiadają wielki gmach odlewni, w której mogą być odlane objekty wagi do 10 tonn. Idące na ten cel surowce są badane przez etat inżynierów specjalistów i dopiero po wielokrotnych próbach na stopień twardości i rozerwanie, względnie skręcenie, i inne warunki zużycia, są akceptowane i odsyłane do pieców. Z każdego gotowego odlewu bierze się próbkę, którą się również skrupulatnie

bada, i tylko odlew nieskazitelnie czysty, co do techniki odlewania, i odpowiadający wszelkim warunkom w granicach możliwości, postępuje do dalszej obróbki. Musimy zaznaczyć, że ogromne zapotrzebowanie na odlewy, skłoniło Dyrekcję do zatwierdzenia projektu do dobudowania do gmachu obecnego, drugiego, tworzącego całość ogólną: przez to produkcja ma się zwiększyć ilościowo o 75% conajmniej. W drugim oddziale odlewają się stopy specjalne, jak artykuły z brązu, aluminium różnej twardości, metalu przeciwciernego etc. Naturalnie zbędne nadmienić, że każdy typ stopu, przed wyjściem do obróbki, przechodzi przez wszystkie szczeble analiz i prób.

Dostarczone przez odlewnie artykuły, postępują do hali obrabiarek, gdzie na specjalnych do tego przyrządach, przechodząc z maszyny na maszynę, przeistaczają się w objekty zakończone. Niemożliwym jest opisanie w krótkim artykule, wszystkich urządzeń technicznych, gdyż ilość obrabiarek liczy się na setki: godnem jest uważać, iż niektóre drobiazgi, śruby, bolce, drobne części o konstrukcji nie skomplikowanej, są wykonywane przez bardzo pomysłowe automaty, prawie bez dozoru robotników. Hala obróbki jest podzielona na serje, z których każda wytwarza pewny obiekt: ten ostatni uważa się za wykończony, gdy przejdzie przez specjalne stacje kontrolne, sprawdzając wykonanie nadzwyczajnie precyzyjnym przyrządami pomiarowymi.

Głównymi produktami zakładów „Ursus” są samochody ciężarowe i półciężarowe, autobusy kilku typów, następnie silniki spalinowe od mocy 3 kon/masz. do 600 kon/maszyn., oraz wszelka armatura do urządzeń parowych. Należy zaznaczyć, że opracowano specjalne typy samochodów, jak naprz. samochód strażacki i samochód polewaczka. Pierwszy z nich jest wozem kompletnie do tego celu wyposażonym, a więc posiada dzwonek, pochodnie, skrzynię na sprzęt strażacki, miejsce na węże ssące, zwijadła na kołach, motopompę o wydajności 400 litr/min., gaśnicę 13-tu litrową, drabiny dużą i hakową, pasy bojowe, bosaki, kotwice. Na żądanie mogą być dostarczone ubrania azbestowe, maski przeciwdymowe i cetr. Barwa wozu czerwona o odcieniach przepisowych.

Oprócz opisanego, wykonują się wozy różnych typów strażackich, zaopatrzone w zbiorniki do wody oraz pompy przenośne i motorowe.

Samochód - polewaczka posiada zbiornik do wody na 2500 litr., pompę ssącą - tłoczącą o wydajności 400 litr/min., poruszaną przez motor; rozgałęzienia rur i kranów dają możliwość napełniać zbiornik wodą w przeciągu 5 minut, polewać zaś przez 20 min. Właściwa polewaczka, umieszczona w środku samochodu, (regulowana lewarkiem przez kierowcę), działa na dystans 8 me-

trów. Obfitość wody zwiększa się automatycznie przy przyspieszeniu jazdy.

Motory na samochodach „Ursus” wykonane są bez zarzutu i są poza konkurencją w porównaniu do tanich fabrykatów zagranicznych. Najlepszym dowodem ich jakości jest to, iż Ministerstwo Spraw Wojskowych ustaliło, jako typ maszyny wojskowej, samochód marki „Ursus”.

Na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu będą demonstrowane wszystkie artykuły wytwarzane przez Zakłady Mechaniczne „Ursus”. Komunikacja na terenie wystawowym będzie obsługiwana przez luksusowo wykonane autobusy tej marki.

Ciężki okres prób minął, i każdy Obywatel Polski może i nawet powinien korzystać z artykułów **K r a j o w e j W y t w ó r c z o ś c i z K r a j o w y c h S u r o w c ó w !**

Jesteśmy przekonani, iż każdy kochający Ojczyznę Polak pójdzie za hasłem:

k u p u j w y r o b y k r a j o w e

bo pieniądze do kraju, to dobrobyt Społeczeństwa, pieniądze z kraju, — to ruina Państwa.

Para czy ropa?

Przed każdym nabywcą walca szosowego staje zasadnicze pytanie wyboru rodzaju tej podstawowej maszyny dla budowy i konserwacji dróg.

Pytanie to winno być rozstrzygane głównie z dwóch punktów widzenia: **r e n t o w n o ś c i** walca, tj. kalkulacji kosztów eksploatacyjnych, wliczając amortyzację, oprocentowanie kapitału, koszta specjalne zależnie od systemu walca, i **t. p.**, oraz **s p r a w n o ś c i i j a k o ś c i** wałowania, łatwości w obsłudze i **t. p.**

Pozatem jednak przy wyborze walca wchodzi w rachubę szereg innych czynników, które, chociaż nie można ich ująć w cyfry i wyrazić w złotych, mają jednak przy eksploatacji walców bardzo ważne znaczenie, odbijające się dodatnio lub ujemnie na końcowym bilansie pracy walca.

Wszystkie czynniki powyższe zależne są od **s y s t e m u** walca drogowego.

Pomijając wszelkie zastarzałe uprzedzenia i osobiste predylekcje kupujących walce drogowe, przytaczamy poniżej szereg faktów, ustalonych i podawanych drogą publikacji do wiadomości zainteresowanych przez bezstronnych specjalistów i praktyków w tej dziedzinie.

Sądzymy, że fakty te stanowią mogą właściwą podstawę dla najlepszego wyboru walca i ułatwić decyzję kupującemu.

Walce parowe używane były oddawna, zyskały prawo obywatelstwa i urobiły sobie całe pokolenia fanatycznych zwolenników dla tej prostej przyczyny, że walców o innym napędzie przez długie lata nie było wcale. Do wojny światowej bowiem jedyną maszyną napędową, dającą stuprocentową pewność ruchu, była maszyna parowa, zaś motory spalinowe, choć już je stosowano jako maszyny napędowe stałe w przemyśle, wchodziły dopiero na rynek.

Wojna i późniejsze lata dały jednak tak wybitne udoskonalenia w dziedzinie motorów spalinowych, że obecnie pewność ruchu motorów napędzanych paliwem ciekłym całkowicie zrównała się z pewnością ruchu maszyny parowej. Odnosi się to również do motorów wysokoprężnych syst. Diesel'a napędzanych ropą.

Rywalizacja dwóch zasad: „para czy ropa?” nie ogranicza się jednak bynajmniej tylko do wspomnianej pewności ruchu, choć pewność ta dla ciągłości pracy walca szosowego ma podstawowe znaczenie. Występuje tutaj bowiem drugi czynnik nie mniej ważny, a mianowicie: wyzyskanie ciepłaka opału i materiałów pędnych — przy tych dwóch rodzajach napędu.

Mimo wprowadzenia wszystkich możliwych ulepszeń jak znaczne podwyższenie prężności pary w kotle, używanie pary przegrzanej, ekonomajzerów i t. p. — parowa maszyna na walcu parowym kilkakrotnie gorzej wyzyskuje ciepłik zawarty w opale w porównaniu, na-

przykład, do motoru wysokoprężnego DIESEL'a, którym napędzane są współczesne walce motorowe.

To też na podstawie licznych danych praktycznych fachowcy specjaliści doszli do przekonania, że dla dokonania tej samej pracy koszt materiału opałowego przy eksploatacji walców parowych jest kilkakrotnie większy niż dla walców motorowych pędzonych ropą, pomimo tego, że, absolutnie biorąc, jednostka cieplna zawarta w węglu kosztuje taniej od takiej samej jednostki zawartej w ropie. — Znaczy to, że nawet przy spalaniu „droższych kalorji“, lecz lepiej wyzyskiwanych przez wysokoprężny motor systemu DIESEL'a, otrzymujemy kilkakrotnie tańszą pracę, aniżeli spalając „tańsze kalorje“ pod kotłem walca parowego.

Na ten bezsporny fakt należy zwrócić specjalną uwagę, gdyż w całkowitym bilansie eksploatacji walca w ciągu lat kilkunastu koszt paliwa stanowią poważną sumę. Poza to walec parowy wymaga stałego dowozu węgla lub drzewa i świeżej wody do kotła, co stanowi dodatkowy wydatek, gdy tymczasem walec motorowy posiada z sobą kilkodniowy zapas paliwa, zaś wody dla chłodzenia motoru potrzebuje b. mało.

Pod kotłem walca parowego palić należy conajmniej na godzinę przed rozpoczęciem pracy, zaś podczas przerw w ruchu kocioł zostaje pod parą, co zwiększa ilość opału oraz pracę obsługi. Mniej więcej co 10 dni kocioł trzeba czyścić, zaś co 4 — 5 lat wymieniać rury płomienne, zaś średnio co 12 — 15 lat zmieniać całkowicie skrzynię ogniową. Oprócz tego kocioł, armatura i maszyna parowa wymagają ciągłych uszczelnień, co zwiększa wydatki na odnośne materiały, oraz pracę i zabieg obsługi, nie mówiąc o częstych a nieprzewidzianych przerwach w ruchu.

Wysokoprężny współczesny motor systemu DIESEL'a nie posiada ani grzejnika, ani zapału elektrycznego, odpada głowica żarowa z lampą podgrzewającą, nie ma również sprężacza powietrza i akumulatora wysokiego ciśnienia dla wstrzykiwania paliwa, które podawane jest przez specjalną pompę. Przy tak uproszczonej konstrukcji obsługa takich motorów jest bardzo łatwa, i każdy staranny i średnio inteligentny niefachowiec, w ciągu krótkiego czasu, jest w stanie motor taki sprawnie puszczać w ruch i obsługiwać. Wystarczy kierownikom wystrzegać się tylko przemądrzałych „soferów“, którzy z reguły po swojemu „majdrować“ będą przy motorze i „poprawiać“ inżynierów fabrycznych.

Remont motoru DIESEL'A przez długie lata ogranicza się do drobnych czynności: oczyszczania i doszlifowania zaworów i ich siedlisk, wymiany pierścieni tłokowych, ewentualnie wymiany pochwy cylindrowej i naprawy mechanizmu napędowego. Trwałość motoru, walu korbowego, mechanizmu kierowniczego i t. p. jest równa trwałości tych części w walcu parowym.

Nie można tego powiedzieć o przekładni zębatej, gdyż wszystkie koła zębate w walcach parowych są odkryte, zaś wały osadzone są w łożyskach metalowych lub tulejach. Prostota takiej budowy przekładni oraz łożysk jest znaczna, lecz jej „taniaść“ kosztuje w końcu „bardzo drogo“, gdyż pył szosowy osadza się w łożys-

kach i na zębatkach, co powoduje bardzo szybkie zużywanie się tych części i konieczność ciągłej wymiany; znaczne tarcia zużytych trybów zużywają niepotrzebnie dużą ilość energii parowej maszyny, ze szkodą dla sprawności walca.

Inaczej przekładnia jest rozwiązana w walcach motorowych, gdyż zostały zastosowane zasady samochodowe t. j. sprzęgło elastyczne, zapewniające spokojny rozruch bez wstrząsów oraz skrzynka biegów i transmisja na tylne koła. Całość mechanizmów napędowych umieszczona jest w olejoszczelnej skrzyni i pływa w kąpieli oliwnej, co wyklucza przenikanie szkodliwego pyłu. Łożyska zwykle i tuleje walców parowych zastąpiono w walcach motorowych łożyskami kulkowymi i rolkowymi znacznej wytrzymałości. Wszystkie powyższe ulepszenia w walcach motorowych stanowiące najnowsze zdobycze techniki zapewniają znaczną trwałość, zmniejszają tarcia wewnętrzne, a więc stałe szkodliwe zużywanie energii, i zmniejszają koszt utrzymania i remontów.

Jak zawsze czynnik ludzki ma przy pracy walca szosowego doniosłe znaczenie. Właściwym zadaniem kierowcy jest dobre wałowanie drogi i prowadzenie maszyny tak, aby wykonywała ona jak najwięcej i jak najlepszej roboty.

Przy walcach parowych kierowca spełnia bardzo różnorodne czynności: kieruje walcem, reguluje wentyl, rozbija węgiel i opała kocioł, regulując ciśnienie pary, podtrzymuje poziom wody w kotle, ponawia zapas wody i paliwa. Wszystkie te czynności odrywają go stale od zasadniczego jego zadania t. j. wałowania drogi. Sama budowa walca parowego załaniania kierowcy zewnętrzne krańce walca, wskutek czego nie może on kierować nim z należytą dokładnością. Nieznośne gorąco, promieniujące od paleniska, stałe rozstrzelenie uwagi i fizyczne zmęczenie, utrudniają bardzo dobrą pracę kierowcy. Przy walcach motorowych odpadają wszystkie powyższe czynności z wyjątkiem kierowania, to też kierowca jest w stanie skupić całkowitą swoją uwagę na wałowaniu drogi tembardziej, że ustrój walca motorowego jest taki, że pozwala z siedzenia kierowcy dokładnie obserwować krańce walca, co ma duże znaczenie przy pracy. O różnicy, jaka zachodzi w warunkach pracy i wysiłków kierowcy na walcach parowych i motorowych, może zdać sobie sprawę tylko ten, kto pilnie badał tę sprawę lub sam próbował pracować na obu maszynach.

Długoletni kierowcy walców parowych z reguły bardzo niechętnie przechodzą do obsługi walców motorowych, co jest spowodowane pewną rutyną i bojaźnią przed nieznanym motorem spalinowym. Jednak wszyscy oni bez wyjątku, już po bardzo krótkiej pracy na walcach motorowych, stają się zażartymi ich zwolennikami, dają lepszą i wydatniejszą robotę, wskutek daleko mniejszego zmęczenia, i stają się bardziej chętnymi.

Często daje się słyszeć zdanie, że walec parowy trwa dłużej od motorowego, co jest z gruntu fałszywe i nie jest oparte na żadnych danych ani teoretycznych ani praktycznych. Jeżeli bowiem porównamy konstrukcję współczesnych walców parowych i motorowych, to

przytoczone wyżej względy przemawiają raczej za większą trwałością walca motorowego, którego przekładnia, zębunki i części trące się są całkowicie ochronione od szkodliwego pyłu. Inne części walca motorowego, jak koła biegowe, są takie same. Co się zaś tyczy motoru systemu DIESEL'A to motory te zdały już całkowity egzamin pod względem długowieczności, pracując często w warunkach bardzo ciężkich.

To też wszystkie największe i najpoważniejsze fabryki całego świata przeszły na fabrykację walców motorowych, które w szybkim bardzo tempie zastępują nieekonomiczne i przestarzałe pod względem konstrukcji walce parowe.

Wobec niewystarczającej ilości dróg szosowych w Polsce i konieczności ich intensywnej budowy, przemysł krajowy ma przed sobą zadanie zasilania rynku walcami produkowanymi w kraju dla uniknięcia sprowadzania tych maszyn z zagranicy.

Fabrykacja taka została już zapoczątkowana i podjęta na szerszą skalę przez największą fabrykę krajową GÓRNOŚLĄSKIE ZJEDNOCZONE HUTY KRÓLEWSKA i LAURA w Katowicach, które w swej hucie ZGODA produkują obecnie walce szosowe napędzane ropą.

Dla wykorzystania wieloletniego doświadczenia, jakie w tym przemyśle zostało zdobyte przez zagranicę, GÓRNOŚLĄSKIE ZJEDNOCZONE HUTY otrzymały licencję znanej fabryki walców motorowych „KEMNA” we Wrocławiu; budowane w Hucie ZGODA walce motorowe ZGODA — KEMNA oparte są na patentach i doświadczeniu firmy „KEMNA”.

Podwozia walców systemu ZGODA — KEMNA są bardzo silnie zbudowane i pozwalają na najdalej idące opuszczenie środka ciężkości walca. Napęd tych walców odbywa się za pomocą znanych oryginalnych 4-taktowych motorów na ropę systemu DIESEL'a patent DEUTZ'a. Motory te zasilane są ropą bez użycia sprężonego powietrza, a więc bez kompresora, oraz nie mają żadnych zapalników. Wydajność cieplna tych wysokoprężnych motorów dochodzi do 32%. Smarowanie odbywa się samoczynnie za pomocą centralnego aparatu smarowniczego. Sprzęgło cierne, sprężynowo - taśmowe, gwarantuje ruszanie ciche i bez wstrząśnień, oraz zmianę kierunku jazdy momentalnie i nie wymagające posto-

ju walca. Przekładnia składa się z trybów ze specjalnej stali, frezowanych i utwardzonych, o wymiennych wieńcach, i wałów ze stali chromo-niklowej na rolkowych i kulkowych łożyskach. Koło pasowe dla napędu łamaczy kamieni, betoniarek i t. p. umieszczone jest na żądanie na jednym z kół zamachowych ze sprzęgłem do wyłączenia.

Cała przekładnia umieszczona jest w olejoszczelnej skrzyni dla zabezpieczenia od kurzu i pływa w kąpielii oliwnej.

Obsługa walca odbywa się całkowicie ze stanowiska kierowcy, mającego wszystkie koła, dźwignie i aparaty kontrolujące pod ręką.

Plug do zrywania nawierzchni szosowej umocowany jest za pomocą patentowanego łącznika z tyłu walca, ewentualnie po obu stronach, i pozwala zrywać najtwardszą nawierzchnię. Wbrew niektórym twierdzeniom wstrząśnienia przy pracy pluga, rzekomo szkodliwe dla trwałości mechanizmu walca, nie wywierają żadnego złego wpływu, co stwierdzone zostało przy długoletniej pracy walców. Tego rodzaju ustrój pluga pozwala natomiast wyzyskać całkowicie wagę walca i dokładnie zerwać najtwardszą nawierzchnię.

Walce drogowe systemu ZGODA — KEMNA wykonywane są w dwóch wielkościach: lżejsze, marki H.M. o wadze 10,5 T. netto, i cięższe, marki H.M.S. o wadze 13 T. netto. Każdy walec może być obciążony balastem przykręcanym do kół tylnych o wadze 3-ch T. Średnica walców przednich resp. 1100 mm. i 1250 mm., zaś tylnych 1500 mm. i 1750 mm. Szerokość powierzchni walcowanej 1800 mm. i 1920 mm. Całkowita długość walca 5070 mm. i 5800 mm. Szybkość naprzód i wstecz 1-szy bieg: 1,2 klm/godz. i 1,4 klm/godz. 2-gi bieg: 1,96 klm/godz. i 2,3 klm/godz., 3-ci bieg: 3,76 klm/godz. i 4,3 klm/godz. Moc motorów Diesel'a, patent Deutz'a resp. 16,5 — 18 KM. i 22 — 24 KM. Średnie zużycie ropy naftowej na KM/godz. resp. 220 gr. i 210 gr.

Na żądanie mogą być dostarczone walce o bębnach napełnionych wodą, co zastępuje balast żelazny.

Walce syst. „Zgoda - Kemna” pracujące w kraju od roku wykazały wysoką sprawność, zwrotność, ekonomię w zużyciu paliwa i łatwość w obsłudze.

Inż. A. S.

TRWAŁOŚĆ

SZYBKOŚĆ

KOMFORT

Pierwszy z pośród lekkich wozów

Nie wystarczy, aby samochód miał ładny wygląd i szybkość, osiągającą 100 km. na równej drodze. — Nie są to najważniejsze czynniki. — Przed kupnem samochodu należy zadać sobie pytanie: „Jakie zalety powinien wóz posiadać, abym za moje pieniądze otrzymał pełnię wartości?“, na co odpowiedzią będzie: Szybkość,

bezpieczeństwo, niezawodność, oszczędność, trwałość i umiarkowana cena, a pozatem, rozumie się, piękność i wygoda.

Gwarancją, że w istocie otrzymacie samochód o takich zaletach, jest zaufanie, pokładane w producencie po wieloletnim doświadczeniu, że jego fabrykaty, rze-

czywiście odpowiadają danym przez niego obietnicom. — Czysto materialną gwarancję może Wam dać skrupulatny dobór przez fabrykę wyłącznie pierwszorzędnych surowców i dokładne ich obrobienie, genialność konstrukcji i harmonijna współpraca wszystkich mechanizmów, co jest koniecznym dla osiągnięcia znakomych rezultatów.

O ile macie nabyć samochód, lub go otrzymać, dobrze uczynicie, wybierając Nowy FORD. Ford Motor Company od wielu lat jest gigantycznym producentem wysokiej jakości samochodów, które dzięki wyjątkowo długiemu życiu i nieporównanej użyteczności zdobyły sobie renomę, jaką niewiele samochodów może się poszczycić. — Z ogólnego punktu widzenia Ford Motor Company została uznana za organizację, której naczelnym dążeniem jest udoskonalenie swych fabrykatów.

Słusznie więc uczynicie, obdarzając zaufaniem produkty Ford, z doskonałości których zdacie sobie sprawę, obejrzawszy któryś z pięknych nowych modeli Forda, które już w zewnętrznych liniach dają obietnicę siły i solidności.

Przekonacie się, że jest to wysokiej jakości wóz, który pod każdym względem odpowie ideałom, stawianym samochodom w obecnej dobie.

Ford Motor Company stworzyła wóz, który w znakomity sposób łączy w sobie moc, piękność i wygodę wielkich, najwyższej klasy wozów z użytecznością i oszczędnością zarówno przy kupnie, jak i w utrzymaniu, charakterystyczną dla mniejszych wozów.

Nowy Ford jest zupełnie nowym wozem, który dzięki rozlicznym udoskonaleniom i detalom konstrukcyjnym, wyprzedza swą epokę. — Wystarczy rzucić okiem na mocny, a cichy 4 cylindrowy silnik 40 HP. lub zbadać cicho i sprawnie działające hamulce na 4 koła, aby ocenić genialność i precyzję jego konstrukcji, nie mówiąc już o elastycznych semi-eliptycznych podłużnych resorach, dostosowanych do wymagań poszczególnych modeli, i o hydraulicznych amortyzatorach o podwójnym działaniu, specjalnie stworzonych dla nowego Forda, które zapewniają Fordowi nadzwyczajną miękkość jazdy nawet na wyboistej drodze i przy dużych szybkościach.

Do zalet tych dorzucić należy nowy system chłodzenia, smarowania i zapalania, z których każdy jest wzbudzającym podziw tworem najdalej posuniętej techniki obecnej doby. — Jeśli zaś zajrzycie do środka ude-

rzy Was panujący tam komfort i wygodne rozmieszczenie mechanizmów kontroli. — We wszelkich szczegółach, od najdrobniejszych do najważniejszych, bezpieczeństwo i komfort prowadzącego i pasażerów wzięte zostały pod uwagę, tak, że nawet całodzienne podróże odbywać można bez najmniejszego trudu lub zmęczenia.

Wygląd zewnętrzny Forda jest również czemś zupełnie odrębnym. — Linje jego, długie i niskie, odpowiadają wymogom chwili, zaś artystycznie dobrane odcienie kolorów ożywia kontrast błyszczącego metalu rączek, drzwiczek i wykończenia wozu.

Wartość nowego Forda podnosi szybko i sumienna obsługa, jaką posiadacz wozu może otrzymać zawsze w każdym punkcie kuli ziemskiej. Gdziekolwiekbyście nie podróżowali, wszędzie znajdziecie wyszkolonych, doświadczonych mechaników Forda, którzy za niewielką opłatą udzielą Wam pierwszorzędnej obsługi. — Mamy stale do dyspozycji nowoczesne urządzenia i oryginalne części fordowskie, ściśle takie same, jakie zostały użyte w konstrukcji ich wozu.

Mimo te wszystkie zalety, cena nowego Forda jest bardzo niska. — Pojęcie, że artykuły wysokiej jakości muszą być kosztowne, zaś taniość idzie w parze z gorszym materiałem, zostało z biegiem czasu obalone i jedną z największych zasług Henryka Forda jest, że wskazał drogę do osiągnięcia tego wysokiego celu. Henryk Ford stale poświęcał swe wysiłki rozwiązaniu problemu: „W jaki sposób mogę produkować po niskiej cenie, jednocześnie podnosząc jakość”.

Nowy Ford jest ostatnią odpowiedzią na to zapytanie i daje on prawie każdemu możliwość otrzymania wysokiej wartości wozu za niską cenę. — Prosimy odwiedzić nas w naszych lokalach dla zademonstrowania próbnej jazdy nowym Fordem. Przekonacie się wtedy, że za niską cenę ofiarujemy Wam wóz tak wysokiej wartości, że na krótko przedtem tak korzystne kupno było nie do pomyślenia.

Wszelkimi wskazówkami, radami i ofertami służy Wam zawsze reprezentacja

FORD „AUTO - TRAKTOR”

Warszawa, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego
Hotel Europejski.

Trwałe drogi

Dobroć komunikacji stanowi jedną z podstaw życia gospodarczego kraju, umożliwia jego rozwój i potęguje zdolność konkurencyjną. Ważność dobrych i sprawnych komunikacji uznały kraje gospodarczo przodujące już przed wielu laty stosując zdobycze techniki w dziedzinie komunikacji, równocześnie z rozwojem przemysłu i rolnictwa,

Powszechne przyśpieszenie tempa produkcji i obrotu stawia nowe wymagania w stosunku do linii komunikacyjnych. Drogi, które odpowiadały wymaganiom powolnej traktacji konnej, zupełnie nie mogą sprostać swoim zadaniom, gdy wchodzi w grę intensywny ruch o traktacji mechanicznej. Pod tym względem kilka ostatnich lat przyniosły bardzo poważne zmiany. Samochód za-

czyna przodować jako środek komunikacji, wypierając nietylko konia ale i kolejki dojazdowe i tramwaje. W krajach anglosaskich w niektórych wypadkach zaczyna ją zrywać mało rentowne linje kolejowe, kładąc na ich miejsce drogi o trwałej nawierzchni przeznaczonej dla ruchu automobilowego i autobusowego. Taka sama tendencja rozwojowa zaznacza się w Polsce. W roku 1925 mieliśmy 9.000 automobili, obecnie jest ich przeszło 34.000. W roku 1921 komunikacja autobusowa prawie że nie istniała w Polsce, natomiast w roku 1928 autobusy przewiozły w Polsce 72.000.000 osób. Dzięki temu coraz bardziej palącą staje się potrzeba dróg, odpowiadających wymaganiom szybkiego ruchu samochodowego.

Niestety przy obecnym trudnym położeniu finansowem Polska nie ma możliwości zaopatrzyć w trwałe, nowoczesne nawierzchnie wszystkich swoich dróg. Większość odcinków drogowych przez dłuższy czas jeszcze będzie musiała ze względów oszczędnościowych pozostać w stanie dość prymitywnym. Jednakże przy szybkim wzroście intensywności ruchu, zwłaszcza na liniach łączących główne ośrodki gospodarcze i kulturalne, oraz na odcinkach przylegających do większych miast i ośrodków przemysłowych, pierwotna, tania droga przestaje być drogą ekonomiczną. Uwzględniając wysokie koszty konserwacji takiej drogi oraz stratę czasu, siły pociągowej i kosztu ruchu opłaca się budowanie droższej, ale za to trwałej drogi nie niszczącej pojazdów i nie wymagającej stałych wydatków na naprawę i przebudowę. Samorządy nasze często zdają sobie sprawę z nieekonomiczności prymitywnej gospodarki drogowej na odcinkach o intensywnym ruchu i rozumieją potrzebę ulepszenia egzystujących dróg.

Przy decydowaniu kwestji o rodzaju nawierzchni najwięcej pożądanej w danych warunkach wielką rolę odgrywa doświadczenie fachowe firmy budującej drogi. Dla uniknięcia kosztownych eksperymentów pożądany jest kontakt z firmami wysoce wyspecjalizowanymi oraz

rozporządzającymi odpowiednimi środkami i doświadczeniem. W związku z powyższym zasługuje na baczną uwagę ukazanie się na rynku naszym Sp. Akc. „Trwałe Drogi”, której specjalnością jest budowa nawierzchni bitumicznych odpowiadającym wymaganiom nowoczesnego ruchu. Sp. Akc. „Trwałe Drogi” jest w ścisłym kontakcie z potężną amerykańską firmą budowlaną „Warren Brothers Co.” w Bostonie. Mając oparcie w firmie rozporządzającej kilkudziesięcioletniemi doświadczeniem oraz wielkimi środkami finansowemi, a jednocześnie mając w składzie zarządu ludzi o głębokiej wiedzy technicznej oraz znajomości warunków lokalnych, Sp. Akc. „Trwałe Drogi” będzie mogła w wysokim stopniu przyczynić się do polepszenia stanu naszych dróg. Firma ta ma możność dać realne gwarancje co do jakości wykonywanych robót z uwagi na znajomości fachowe kierownictwa oraz ze względu na środki, które mi rozporządza. Mając silne poparcie finansowe, firma „Trwałe Drogi” nie wyklucza możliwości wykonywania robót na kredyt.

Specjalnością Sp. Akc. „Trwałe Drogi” jest budowa nawierzchni bitumicznych systemu „Warrenite-Bitulithic”. Nawierzchnie Warrenite - Bitulithic mogą być ułożone na każdym podłożu dostatecznie mocnem dla wytrzymania obciążenia powodowanego ruchem. Nawierzchnie te mogą być ułożone bardzo szybko na makadamie, na uwałowanym tłuczniu lub na podłożu betonowem.

Nawierzchnia Warrenite - Bitulithic jest elastyczną, odporną na wpływy szybkich zmian temperatury, jest łatwo utrzymywaną w czystości i higieniczną, jest względnie niehałaśliwą, nadaje się równie dobrze do ruchu samochodowego jak i konnego, jest trwałą oraz wymaga minimalnych kosztów utrzymania.

Organizacja Sp. Akc. „Trwałe Drogi” została ukończona i Centrala firmy mieści się w Warszawie przy ul. Boduena 3, m. 32. Na żądanie chętnie udzielać będziemy technicznych wskazówek i informacji.

Wiadomości gospodarcze

PIEKARNICTWO SPÓŁDZIELCZE W POLSCE.

Rok 1928 zaznaczył się pomyślnym rozwojem produkcji piekarnianej. Na podstawie statystyki spółdzielni spożywców, należących do Związku Spółdzielni Spożywców Rzpl. Polsk., wypada, że o ile w 1927 r. ogólny wypiek piekarń spółdzielczych wyniósł 22.755.000 kg., to w 1928 r. przekroczył 24.000.000 kg. W dziedzinie tej widzimy likwidację małych piekarenek na rzecz dużych warsztatów mechanicznych. W wielu miejscowościach piekarnie spółdzielcze mają znaczny udział w konsumpcji ogólnej danej miejscowości, przedstawiający się procentowo, jak następuje: Spółdzielnia „Społem” i „Związkowiec” w Pabjanicach — 30%, Spół-

dzielnia społ. „Jedność” w Częstochowie — 25%, Powszechna Spółdz. Spoż. w Boryslawiu — 25%, Lubelska Spółdz. Spoż. i „Spółnota” w Lublinie — 15%, Powszechna Spółdz. Robotn. w Żyrardowie — 15%.

OGRODICZENIA WYWOZU ZWIERZĄT.

Ze względu na zarazę płucną nie wolno wywozić zagranicę bydła rogatego z całego woj. Warszawskiego i Lubelskiego. Ze względu zaś na zarazę i pomór nie wolno wywozić świń z następujących powiatów.

Do Austrii: Radom, Bóbrka, Łańcut, Biała, Chełm, Janów, Lublin, Tomaszów, Brodnica, Lubawa, Toruń, Wąbrzeźno, Gniezno, Leszno, Oborniki, Poznań, Wyrzysk, Znin, Tarnopol, Zborów, Horodenka, Buczacz, Husiatyn.

Do Czechosłowacji: Białystok, Bielsk Podlaski, Łomża, Ostrów, Miechów, Opatów, Radom, Pińczów, Sandomierz, Dąbrowa, Nowy Sącz, Chełm, Garwolin, Janów, Łańcut, Przeworsk, Tarnobrzeg, Łęczyca, Brodnica, Działdowo, Lubawa, Starogard, Świecie, Wąbrzeźno, Gniezno, Mogilno, Poznań, Srem, Strzelno, Szamotuły, Wągrowiec, Znin, Radziechów, Zborów, Złoczów, Grójec, Kutno, Mińsk Mazowiecki, Pułtusk, Warszawa.

Wogóle zagranicę: Białystok, Bielsk Podlaski, Ostrów i Wysokie Mazowieckie. (AROL).

LICZBA SPÓŁDZIELNI W POLSCE.

Według sprawozdania Rady Spółdzielczej za 1928 rok, w Polsce istnieje 16.349 spółdzielni a mianowicie: 6560 kredytowych, 3285 spożywców, 485 rolniczo - handlowych, 1512 mleczarskich i jajczarskich, 676 mieszkaniowych, 138 wytwórczych, 51 pracy oraz 3642 różnych.

Na podstawie przybliżonych obliczeń wypada, iż spółdzielnie w Polsce obejmują około 3.000.000 członków. Przyjmując, że w tej liczbie mieści się jeden milion członków, należących jednocześnie do dwóch i więcej spółdzielni a zarazem biorąc pod uwagę, iż 1 członek reprezentuje wraz z sobą 5 osób swej rodziny, otrzymamy liczbę 10 milionów ludzi a więc 1/3 ludności państwa, związanych z kooperacją.

KURSY WALUT.

(notowane na giełdzie warszawskiej w dn. 17.V. 1929).

1 dol. St. Zjedn. = 8,88 — 8,92 zł.
100 frank. szwajc. = 172,21 — 171,35 zł.
1 funt szterl. = 43,38 — 43,16 zł.
100 frank. franc. = 34,78 — 34,96 zł.

CENY ZBOŻA.

(Ceny za 100 kg. franco stacja załadowania).

W dn. 17. V. 1929 r.: Warszawa:

Zyto 29 — 30 zł.
Pszenica 47,5 — 48 zł.
Jęczmień 33 — 32 zł.
Owies 35 — 36 zł.

NABIAŁ.

W dn. 20.IV. 1929 r.: Warszawa:

Mleko niezbierane: Cena za 1 litr mleka w hurcie 0,38 zł.

Masło: za 1 kg. w detalu: wyborowe luksusowe 6,00 zł. mleczarskie deserowe II gat. 5,40 zł.; mleczarskie solone 5,60 zł. oasełkowe 4,8 zł.

Ceny masła w hurcie rozumieją się o 15% mniej cen detalicznych.

Jaja świeże za skrzynię (24 kopy) 185 — 210 zł.

Jaja świeże za sztukę 0,18 zł.

Wydawca: „Samorząd”, Spółka Wydawnicza.

Redaktor odp. Roman Grochowaki.

Czytelnicy! Przy zakupach i zamówieniach powołujcie się na ogłoszenia, umieszczone w „Samorządzie”

SZTANDARY

Kościelne, Cechowe, dla Straży Pożarnych, Towarzystw Gimnastycznych i wszelkie inne.

Artystycznie wykonywa

T. STRAKACZ i SYN Warszawa, ul. Kapucyńska 1.

Wykonanie solidne.

Ceny niskie.

Centrala Handlowa Spółdzielni Polskich

w Warszawie, ul. Jasna № 8.

telefony 217-51 i 429-81, konto przekazowe w P. K. O. № 16455.

P O L E C A:

ROWERY marki „CEHASPOL” solidnej budowy, wytrzymałe na bezdroża,
męskie szosowe po Zł. 320.—
damskie „ Zł. 330.—

dla p. Urzędników i Pracowników Instytucji Komunalnych i Samorządowych ze spłatami na raty miesięcznie po Zł. 25.— za poręczeniem Instytucji Komunalnej, względnie Władz Przełożonych po wpłaceniu zadatku po Zł. 100.— na rower.

BIBLIOTEKA SAMORZĄDU

Rozkwit życia samorządowego w Polsce Niepodległej zmusza pracowników i działaczy samorządowych do posilowania się fachową literaturą. BIBLIOTEKA SAMORZĄDU zaspokaja zapotrzebowanie w tym zakresie, wydając szereg dzieł, poświęconych poszczególnym dziedzinom życia samorządowego.

CENY WYDAWNICTW BIBLIOTEKI SAMORZĄDU SĄ BARDZO NISKIE.

Do nabycia:

- | | | | |
|---|------|---|------|
| 1. <i>Prof. A. Pragier</i> : „Zarys skarbowości komunalnej ^a . Część I-sza i II-ga, dwa tomy, razem . . . zł. 4.— | Cena | 9. Projekt organizacji prac statystycznych w powiatowych związkach komunalnych (Odbitka z kwartalnika Statystycznego G. U. S.) . . . „ 2,50 | Cena |
| 2. <i>Inż. M. Nestorowicz</i> : (Dyrektor Dep. Drogowego)—„Sprawa drogowa w Polsce“ . . . „ 1,20 | | 10. <i>St. Podwiński</i> : „Bibliografja literatury polskiej o samorządzie terytorjalnym“ . . . „ 3.— | |
| 3. <i>Inż. M. Nestorowicz</i> : „Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych“ . . . „ 1,50 | | 11. <i>St. Podwiński</i> : „Ustój samorządu powiatowego na terenie b. zaboru rosyjskiego“ . . . „ 2.— | |
| 4. <i>Dr. M. Jaroszyński</i> : „Samorząd terytorjalny w Polsce“ . . . „ 1,50 | | 12. <i>Inż. Z. Rudolf</i> : „Podstawowe zagadnienia zdrowotne wsi i miasteczek“ . . . „ 3,50 | |
| 5. <i>Dr. M. Jaroszyński</i> : „Gospodarka gmin wiejskich na tle stanu finansów gminnych“ — oraz „Znaczenie opłat drogowych“ (w jednym tomie) „ 3.— | | 13. Pamiętnik Zjazdu Przedstawicieli Sejmików pow. (trzy tomy) roku 1925 . . . „ 1.—
roku 1926 . . . „ 2.—
roku 1927 . . . „ 5.— | |
| 6. <i>J. Bek</i> : „Działalność Rady Powiatowej w Limanowej na polu popierania sądownictwa“ . . . 1,50 | | 14. Kalendarz Samorządowy (cztery tomy) Na r. 1926 „ 1.—
„ „ „ Na r. 1927 „ 2.—
„ „ „ Na r. 1928 „ 5.—
„ „ „ Na r. 1929 „ 7.— | |
| 7. <i>St. Pachnowski</i> : „Wskazówki kasowo-rachunkowe dla miast“ . . . „ 3.— | | 15. Działalność Sejmiku Skierniewickiego. Osiem lat pracy . . . „ 2.— | |
| 8. <i>St. Pachnowski</i> : „Przepisy budżetowe dla związków komunalnych“ (obowiązująca instrukcja budżetowa, wzory, wyjaśnienia) . . . „ 1,50 | | 16. Instrukcja kasowo-rachunk. dla pow. zw. komun. „ 2.—
17. Regulamin dla sejmikowych komisji rewizyjnych „ 0,50
18. <i>S. Gliszczyński</i> : Instrukcja Biurowa dla urzędników gmin i wewn. organ. gminy w b. zab. ros. „ 1.— | |

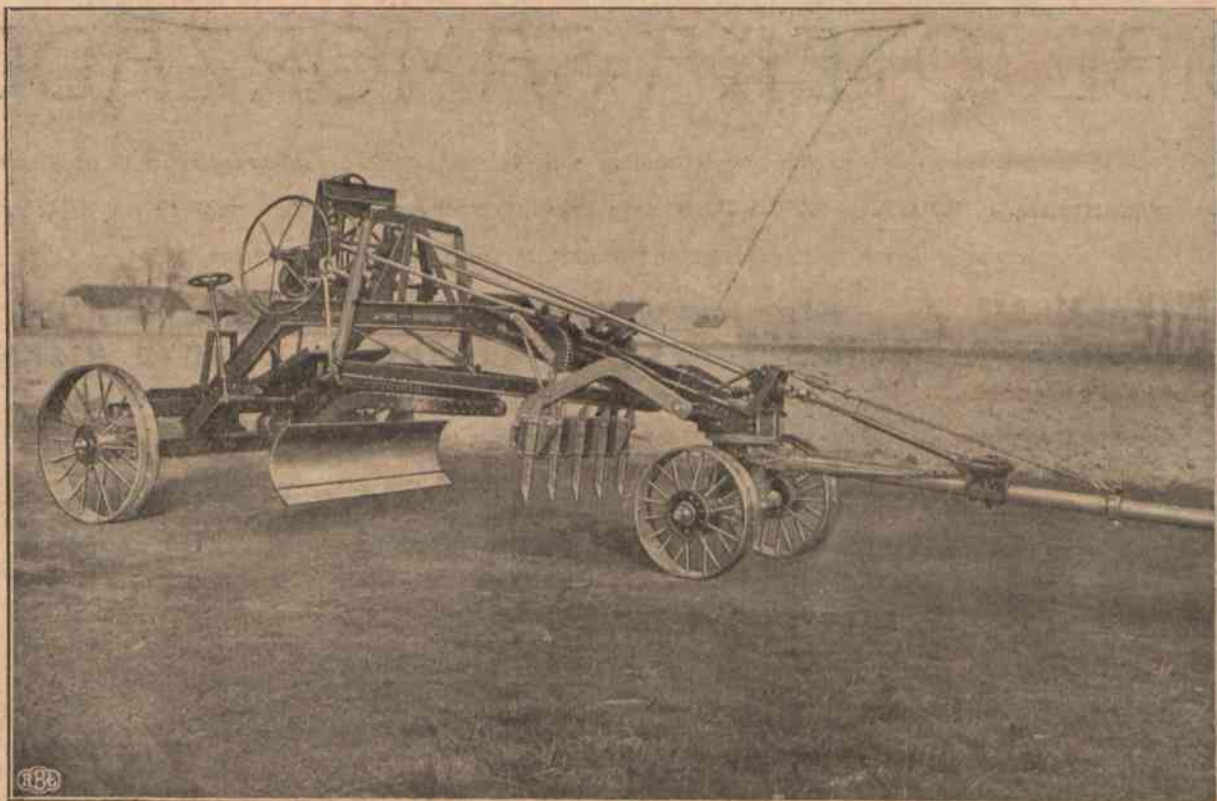
NA SPŁATY

dajemy książki pracownikom samorządowym, o ile biorą za sumę większą od zł. 10.

BIBLIOTEKA SAMORZĄDU

Redakcja i Administracja: Warszawa, Plac Napoleona Nr. 7. — Telefony 131-92 i 225-50

Konto w P. K. O. 1520 i Konto w Polskim Banku Komunalnym 479.



MASZYNY DO BUDOWY DRÓG

Krajowej wytwórni K. Thiel, Z. Krotkiewski i S-ka
w Pabjanicach oraz środki lokomocji jako to:
TRAKTORY, SAMOCHODY CIĘŻAROWE i OSOBOWE
wszystkich marek

NA DWULETNI KREDYT

DOSTARCZA DLA SAMORZĄDÓW POWIATOWYCH

ZRZESZENIE SAMORZĄDÓW POWIATOWYCH,

WARSZAWA, UL. DOBRA № 28.

Pośrednictwo pracy.

„Doświadczony buchalter-kasjer, wolny od wojska, specjalista od prowadzenia racjonalnej gospodarki elektrownianej, ostatnio zatrudniony przez kilka lat w jednej z większych elektrowni, poszukuje odpowiedniego zajęcia w instytucji samorządowej.

Posadę może objąć bezzwłocznie.

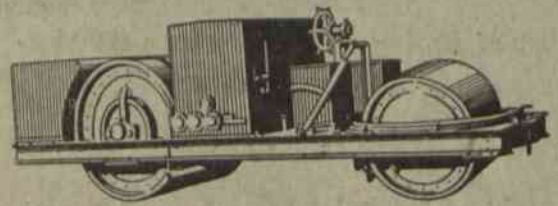
Łaskawe zgłoszenia proszę kierować pod adresem:
Urząd pocztowy Irena, poste restante J. R.

Pisarz jednej z większych gmin wiejskich województwa warszawskiego, mający 11 lat pracy samorządowej gminnej „w czym 6 lat na stanowisku samodzielnie (pisarza gminy) i 3 lata pracy sądowej, liczący lat 31, pragnie przejść do innej gminy, najchętniej obejmie wakującą w pobliżu miasta powiatowego lub stacji kolejowej.

Świadectwa szkolne i pracy na żądanie złoży.

Referencje b. poważne.

Łaskawe zgłoszenia przyjmuje Redakcja „Samorządu“ w Warszawie, plac Napoleona 7, dla „długoletniego“.



WALCE DROGOWE MOTOROWE
WSZELKIE MASZyny DROGOWE

NILS BARRÉN Sp. z o. o.

Warszawa, Kopernika 13, tel. 52-05.

Packard

Samochody ciężarowe 4-ro tonowe

Części zamienne na składzie

„ROTAX”

Warszawa, ul. Niecała № 1, telefon 154-87

ŁAŃCUCHY: do samochodów, motocykli, transporteurów, elewatorów, traków i t. d.

FABRYKA NARZĘDZI POŻARNICZYCH

„STRAŻAK”

L. PIĘTKA, A. PŁOSKI i G. SZOŁOWSKI

w Warszawie

ZARZĄD i BIURO SPRZEDAŻY: Królewska 11
tel. 110-46 i 205-25.

FABRYKA: ul. Syreny № 3, telefon 110-55.

Działy produkcji:

SIKAWKI RĘCZNE oraz wszelkie maszyny i narzędzia pożarnicze.

SIKAWKI MOTOROWE patentu „Rosenbauer“
SAMOCHODY POŻARNICZE rekwizytowe i cysterny.

BECZKOWOZY pożarnicze i drogowe.

DRABINY MECHANICZNE pożarnicze i montażowe.

WALCE DROGOWE PAROWE i
MOTOROWE

WOZY MIESZKALNE, BECZKOWOZY, ZRYWACZE

Samochody — polewaczki

„ sikawki
„ pożarnicze
„ ciężarowe
„ autobusy
„ osobowe

PRAGA

POLECA

Reprezentacja Fabryki Maszyn
CESKOMORAVSKA KOLBEN DAREN W PRADZE

Inżynier STANISŁAW NAWAKOWSKI

Sp. z ogr. odpow.

WARSZAWA, UL. KREDYTOWA 4, TEL. 291-34.

DOGODNE WARUNKI PŁATNOŚCI.

**Urząd Gminy Mińsk powiatu Mińsko-
Mazowieckiego**

ogłasza

KONKURS

Na wykonanie robót ziemnych i dostawę piasku i żwiru przy budowie jednego kilometra drogi bitej w terytorjum gminy Mińskiej od Mińska-Mazowieckiego do Niedziałki. Reflektanci na wzięcie powyższych robót przy budowie wspomnianej drogi winni nadesłać do Urzędu gminy Mińsk w Mińsku-Mazowieckim do dnia 25 maja 1929 r. piśmienne oferty, podając cenę, za jaką może wykonać te roboty.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Wójt gminy Mińsk
Wociał

Tymczasowy Zarząd pow. w Wadowicach

ogłasza

KONKURS

na posadę Inspektora Samorządu gminnego

Od kandydatów wymagane jest obywatelstwo polskie, wykształcenie prawnicze, a conajmniej średnie z dłuższą praktyką samorządową.

Do posady przywiązane są pobory VIII gr. płac urzędników państwowych.

Podania z odpisami świadectw szkolnych, dotychczasowej pracy, z własnoręcznie napisanym życiorysem i powołaniem się na referencję osób wiarygodnych należy nadsyłać do Wydziału powiatowego do końca maja 1929 r.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Przewodniczący Zarządu Powiatowego
Dr. Konrad Dynowski
Starosta

Wydział powiatowy w Brzeżanach

ogłasza

KONKURS

na posadę *Rachmistrza*

z płacą według X a) względnie IX a) uposażenia dla urzędników państwowych, z 15% dodatkiem komunalnym:

W a r u n k i:

- 1) Nieprzekroczony 30 rok życia,
- 2) Obywatelstwo polskie,
- 3) Odbycie służby wojskowej,
- 4) Ukończenie szkoły średniej,
- 5) Złożenie egzaminu rachunkowości,
- 6) 2-letnia praktyka samorządowa, lub państwowa.

Posada do objęcia od 1 czerwca — podania należy wnosić do dnia 25 maja 1929 r.

Komisarz rządowy
Starosta:
Koczyński.

Magistrat m. Biłgoraja

ogłasza

KONKURS

na posadę miejskiego lekarza weterynaryjnego.

W a r u n k i:

Pobory w/g VIII względnie VII st. sł. pracowników państwowych.

Ubiegający się o posadę winni przedłożyć:

- 1) Dyplom lekarza weterynarii,
- 2) Dowód obywatelstwa polskiego,
- 3) Świadectwa z poprzedniej służby,
- 4) Metrykę urodzenia,
- 5) Zaświadczenie o stosunku do służby wojskowej,
- 6) Curriculum vitae.

Do obowiązków lekarza weterynaryjnego należy urzędowe badanie zwierząt rzeźnych i mięsa, oraz nadzór weterynaryjny nad rzeźnią i targowicami miejskimi.

Posada do objęcia z dniem 1 czerwca 1929 r.

Burmistrz m. Biłgoraja:
Wł. Kabat.

Wydział Powiatowy Sejmiku Brzeskiego

ogłasza

KONKURS

na stanowisko rejonowego lekarza weterynarii (absolwenta), z uposażeniem według VIII st. plac urzędników państwowych z 25% dodatkiem komunalnym.

Do podania należy dołączyć:

- 1) Dowód obywatelstwa polskiego,
- 2) własnoręcznie napisany życiorys,
- 3) Odpisy świadectw z odbytych studjów i praktyki lekarskiej.

O posadę mogą się ubiegać również i absolwenci weterynarii.

Podania nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego

Starosta Powiatowy:

Baran.

Wydział Powiatowy w Radzyminie

ogłasza

KONKURS

na stanowisko sekretarza gminy osady Jadów, z uposażeniem według IX kategorii plac urzędników państwowych plus 15% dodatku komunalnego oraz mieszkanie, światło i opał.

Od kandydatów wymagane jest:

- 1) świadectwo obywatelstwa Polski,
- 2) wykształcenie 6 klas szkoły średniej,
- 3) nieprzekroczony 45 rok życia,
- 4) kilkuletnia praktyka samorządowa.

Oferty wraz z życiorysem oraz odpisami świadectw szkolnych i odbytej praktyki samorządowej z powołaniem się na referencje należy składać do Wydziału Powiatowego w Radzyminie w terminie do dnia 1 czerwca 1929 r.

Posada do objęcia natychmiast.

Podania nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Starosta

(—) *T.Eytner*

Wydział Powiatowy w Grodzisku (Pozn.)

ogłasza

KONKURS

na stanowisko budowniczego powiatowego lub technika

Do stanowiska tego przywiązane są pobory według grupy VIII plac funkcjonariuszów państwowych i 15% dodatku komunalnego.

Warunki:

- 1) nieprzekroczony wiek 40 lat,
- 2) ukończone studia wyższe względnie średnie,
- 3) obywatelstwo polskie,
- 4) praktyka z budowy i konserwacji dróg bitych,

Podanie z uwierzytelnionymi odpisami świadectw oraz własnoręcznie pisany życiorys należy składać do Wydziału Powiatowego w Grodzisku (Pozn.) do dnia 30 maja 1929 r.

Podania nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Posada do objęcia od zaraz.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Starosta powiatowy

(—) *Kaysiewicz.*

Wydział Powiatowy Sejmiku Biała Podlaska

ogłasza KONKURS

na posadę referenta samorządu gminnego, względnie pom. sekretarza Sejmiku z poborami według VIII st. pl. urzęd. państw. z 15% dodatkiem komunalnym.

Warunki:

- 1) Obywatelstwo polskie,
- 2) przynajmniej 3-letnia praktyka na stanowisku inspektora samorządu gminnego, lub sekretarza Sejmiku,
- 3) świadectwo wyższych studjów lub ukończenia szkoły średniej,
- 4) nieprzekroczony wiek 40 lat,
- 5) własnoręcznie napisany życiorys,
- 6) referencje dwóch osób znanych, względnie instytucyj,
- 7) Gruntowna znajomość ustaw samorządowych.

Oferty składać w biurze Wydziału Powiatowego do dn. 15 czerwca r. b. Posada do objęcia od zaraz. Oferty nieuwzględnione pozostają bez odpowiedzi.

Sekretarz Sejmiku (—) *Brzeziński.*

Przewodniczący Wydziału Starosta (—) *I. Bobek.*

Wydział Powiatowy Sejmiku Włocławskiego

rozpisuje KONKURS

na wakującą od 1 lipca 1929 r. posadę dyrektora szkoły rolniczej męskiej w Starym Brześciu.

Od kandydatów wymagane są kwalifikacje zawodowe do nauczania przedmiotów rolniczych stosownie do rozporządzenia Ministra Rolnictwa z dnia 14 września 1927 r. (Monitor Polski Nr. 242).

Oferty z dołączeniem życiorysu oraz odpisów dokumentów i świadectw szkolnych nadesłać należy do Wydziału Powiatowego w Włocławku w terminie do dnia 1 czerwca 1929 r.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Sejmiku Włocławskiego

Starosta (—) *Gajzler.*

czas 13458/11/20

S P Ó Ł K A

INŻYNIERÓW MELJORACJI

Inż. T. SŁUŻEWSKI I Inż. K. TAŃSKI Warszawa, Złota 21 m. 4, tel. 204-73.

OSUSZANIE. DRENOWANIE. STAWY RYBNE. DROGI.

Dogodne warunki KREDYT MELJORACYJNY Szybkie wykonanie.

Stary znajomy

SKŁAD PRZYBORÓW FOTOGRAFICZNYCH

J. W. Kasprzyckiego. WARSZAWA
Nowy - Świat 45.

Poleca: Aparaty fotograficzne, przybory, płyty, błony, papiery i chemikalja. Pracownia przy składzie przyjmuje: wywoływanie, kopjowanie, powiększenia, retuszowanie, naklejanie oraz reparacje.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Białej Podlaskiej
ogłasza **K O N K U R S**
na stanowisko Instruktora rolnego.

Warunki wymagane:

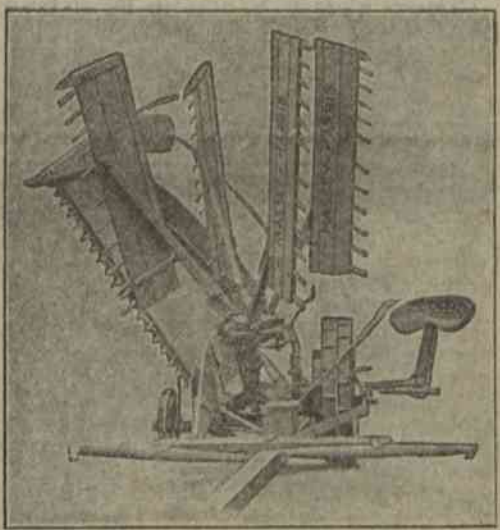
- 1) obywatelstwo polskie,
 - 2) dowody wyższego wykształcenia rolniczego, oraz praktyka zawodowa,
 - 3) życiorys własnoręcznie napisany,
 - 4) Wiek kandydata nie wyżej 45 lat.
- Do posady są przywiązane pobory według IX do VIII kat. płac, oraz 15% dodatku komunalnego.

Posada do objęcia od zaraz.

Termin składania ofert w biurze Wydziału Powiatowego w Białej Podlaskiej do dnia 15/6 1929 r.

Oferty nieuwzględnione pozostają bez odpowiedzi.

Sekretarz Sejmiku (—) *W. Brzeziński.*
Przewodniczący Wydziału Starosta (—) *I. Bobek.*



ŻNIWIARKI

KOSIARKI

WIĄZAŁKI

WSZECHŚWIATOWEJ MARKI

MASSEY HARRIS'A

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO

Centrala Spółdzielczych Stowarzyszeń Rolniczo-Handlowych w WARSZAWIE
ul. Warecka 11a TELEFON № 266-11.

ADRES DLA DEPEZ WARSZAWA „STOROL“

Oddziały: w Lublinie, ul. Staszica 13, w Łucku, Jagiellońska 29, w Grodnie, ul. Jagiellońska 4.

Maszyny i narzędzia rolnicze, Materiały budowlane. Węgiel i koks, Nawozy sztuczne. Pasze treściwe, Zboża siewne, Nasiona

NABYWAĆ w POWIATOWYCH SPÓŁDZIELNIACH ROLNICZO-HANDLOWYCH.

Dawniej
Inżynierowie **A. Ponikowski i E. Ostrowski**
Obecnie

STOŁECZNE TOWARZYSTWO BUDOWLANE I MELJORACYJNE Sp. Akc.

Warszawa, Krakowskie-Przedmieście 7. Tel. 115-02 i 67-06.

DRENOWANIE. STAWY RYBNE. OSUSZANIE. SIŁY WODNE. DROGI.
KREDYT MELJORACYJNY.