

Wydano z dubletów
Bibl. Publ. m. st. W-wy

NALEŻNOŚĆ POCZTOWA OPŁACONA RYCZAŁTEM. CENA NUMERU 60 GROSZY

SAMORZĄD

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM SAMORZĄDU
TERYTORJALNEGO

Rok XIX.

Warszawa, 4 lipca 1937 r.

nr 27.



TREŚĆ NUMERU

- St. Rod-wicz.* — Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych.
- Inż. E. Pol.* — Budowa dróg gminnych przy pomocy świadczeń w naturze.
- Inż. Leon Borowski* — Od czego jest zależne kształtowanie się i gęstość sieci drogowej.

Ze Związku Powiatów R. P.
Przegląd orzecznictwa
Sprawy bieżące
Wiadomości gospodarcze
Poradnik samorządowy
Komunikaty

Konwersja pożyczek dolarowych i wprowadzenie świadectw tymczasowych na 4½% Wewnętrzną Pożyczkę Państwową 1937 r., do obrotów i notowań giełdowych

Rozpoczęta w dniu 1 czerwca br. konwersja pożyczek wypuszczonych za granicą w walutach obcych na 4½% Wewnętrzną Pożyczkę Państwową 1937 r. dała w ciągu pierwszych trzech tygodni bardzo duże wyniki, gdyż w tym czasie skonwertowano przeszło 25% znajdujących się w obiegu na rynku polskim obligacji pożyczek dolarowych, przy czym tempo dalszej konwersji stale wzrasta.

Nowa 4½% Wewnętrzna Pożyczka Państwowa 1937 r. przeznaczona jest wyłącznie na wymianę papierów emitowanych za granicą w walutach obcych. Kupony od tej pożyczki płatne są trzy razy do roku, w dniu 1 lutego, 1 czerwca i 1 października. Pierwszy kupon płatny będzie w dniu 1 października 1937 roku.

Obligacje 4½% Wewnętrznej Pożyczki Państwowej 1937 r. są papierem pupilarnym a ich kurs kaucyjny i wadialny wynosi 70 za 100. Obligacje będą przyjmowane w ich nominalnej wartości przez wszystkie urzędy skarbowe na terenie Rzeczypospolitej na poczet spłaty zaległych podatków w ramach rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 marca 1937 r.

Do wymiany na 4½% Wewnętrzną Pożyczkę Państwową 1937 r. przyjmowane są obligacje następujących pożyczek dolarowych:

- 1) 6% pożyczki dolarowej z 1920 r.,
- 2) 8% pożyczki dolarowej z 1925 r., tzw. Dillonowskiej,
- 3) 7% pożyczki stabilizacyjnej z 1927 r.,
- 4) 7% pożyczki dolarowej Województwa śląskiego z 1928 r.,
- 5) 7% pożyczki dolarowej m. st. Warszawy z 1928 r.

Do czasu wydania właściwych obligacji nowej pożyczki z tytułu konwersji wydawane są świadectwa tymczasowe, które przed dniem 1 października 1937 r. tj. przed datą płatności pierwszego kuponu nowej pożyczki będą wymienione na obligacje stałe.

Konwersję pożyczek wymienionych w pkt. 1 — 3 przeprowadza Bank Polski i jego oddziały. Konwersję 7% pożyczki dolarowej Województwa śląskiego z 1928 r. — Bank Rolny i jego oddziały, zaś konwersję 7% pożyczki dolarowej m. st. Warszawy — Bank Handlowy w Warszawie i jego oddziały.

Przy przeliczeniu kapitału obligacji dolarowych na obligacje 4½% Wewnętrznej Pożyczki Państwowej 1937 r. uwzględniana jest tzw. premia wykupu, która wynosi dla 8% pożyczki Dillonowskiej — 5% nominalu, dla 7% pożyczki stabilizacyjnej — 3% nominalu i 7% pożyczki dolarowej śląskiej i Warszawskiej — 2% nominalu. 6% pożyczka dolarowa 1920 r. nie posiada premii wykupu. Kurs przeliczenia ustalony został jak następuje:

za 1 \$ 6% poz. dol. z 1920 r.	— 6 zł
8% „ Dillon., 7% śląska i 7% Warszawa	— 5,30 zł
7% „ poz. stabilizacyjna	— 7,20 zł.

Za obligacje pożyczek dolarowych, składane do konwersji w okresie od dnia 1 czerwca 1937 r. do dnia 30 września 1937 r. włącznie i posiadające wszystkie kupony łącznie z kuponem bieżącym w dniu 1 czerwca 1937 r., wydawane są obligacje 4½% Wewnętrznej Pożyczki Państwowej 1937 r. z wszystkimi kuponami, poczynając od kuponu pierwszego płatnego w dniu 1 października 1937 r.

Rozrachunek z tytułu ostatniego kuponu bieżącego od obligacji pożyczek dolarowych składanych do konwersji następuje w dniu ich złożenia w ten sposób, że wartość tego kuponu jest wypłacana w gotówce w wysokości 35% jego wartości nominalnej, każdy więc konwertujący otrzymuje przez pewien okres czasu (od ½ — 6 miesięcy w zależności od pożyczki) dwukrotne oprocentowanie. Wypłaca się bowiem konwertującemu gotówką 35% nom. wart. kuponu od pożyczki dolarowej za pewien czas, w którym bieżąca już odsetki 4½% Wewnętrznej Pożyczki Państwowej.

Szczegółowe informacje w sprawie rozrachunku z tytułu kuponów od obligacji pożyczek dolarowych składanych w terminach późniejszych lub składanych bez kuponu bieżącego w dniu 1 czerwca 1937 r. mogą być uzyskane we wszystkich placówkach wymiany, przy czym placówki te wydają na życzenie klientów obszerne druki, zawierające wszystkie szczegóły dotyczące konwersji.

W związku z dotychczasowymi wynikami konwersji i pojawieniem się w obrotach prywatnych świadectw tymczasowych na nową pożyczkę — Ministerstwo Skarbu zarządziło wprowadzenie świadectw tymczasowych nowej pożyczki do obrotów i notowań giełdowych, zarządzając równocześnie skreślenie z notowań urzędowych objętych konwersją pożyczek dolarowych, dopuszczonych do obrotów oficjalnych, a mianowicie: 7% pożyczki stabilizacyjnej i 6% pożyczki dolarowej.

Ministerstwo Skarbu przypomina równocześnie, że w dniu 15 lipca 1937 r. upływa ostateczny termin składania do konwersji na 4% Pożyczkę Konsolidacyjną, 6% Pożyczki Narodowej, 3% Premiowej Pożyczki Budowlanej i 4% Premiowej Pożyczki Inwestycyjnej.

czas. 13458/19/27

SAMORZĄD

TYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

<p>PRENUMERATA KWARTALNA 7.50 ZŁOTYCH. OD 6 EGZEMPLARZY 6.25 ZŁ. NUMER POJEDYNCZY 60 GROSZY. KONTO CZEKOWE w P. K. O. 52.020</p>	<p>REDAKCJA I ADMINISTRACJA WARSZAWA. MARSZAŁKOWSKA 81a</p> <p>TELEFONY: REDAKCJI 9-66-06. ADMINISTRACJI 9-61-92.</p> <p>Redakcja rękopisów nadesłanych nie zwraca.</p>	<p>Ceny ogłoszeń: Strona w tekście: 350 zł., 1/2 — str. 175 zł., 1/4 str. 87 zł 50 gr. Poza tekst: m za str. 250 zł., — 1/2 str. 125 zł., 1/4 str. 62 zł. 50 gr. Publikacje bilansów o 50% drożej. Ogłoszenia instytucji komunalnych (dostarczone bezpośrednio do Administracji) za str. 120 zł., 1/2 str. 60 zł., — 1/4 str. 30 zł.</p>
--	---	--

Redaktor — Franciszek Grela

ROK XIX.

WARSZAWA, 4 LIPCA 1937 r.

nr 27

TREŚĆ nru 27. Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych — *St. Rod-wiecz*. Budowa dróg gminnych przy pomocy świadczeń w naturze — *inż. E. Pol*. Od czego jest zależne kształtowanie się i gęstość sieci drogowej — *inż. Leon Borowski*. Ze Związku Powiatów R. P. Przegląd orzecznictwa. Sprawy bieżące. Wiadomości gospodarcze. Poradnik. Komunikaty.

Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych

Celem niniejszego artykułu jest poinformowanie czytelników pisma „Samorząd” o stanie gospodarki drogowej w Polsce na przestrzeni kilku ostatnich lat.

Praktycznym rozwiązaniem tego zadania będzie podanie w szeregu zestawień cyfrowych danych uzyskanych ze sprawozdań rocznych z gospodarki drogowej, charakteryzujących poszczególne jej dziedziny.

Sprawę wyciągnięcia odpowiednich wniosków z przedstawionego niżej materiału pozostawia się

czynnikom zainteresowanym i fachowcom interesującym się zagadnieniami drogowymi.

I. Długość dróg i ich gęstość.

Umieszczone niżej zestawienie (nr 1) informuje nas ogólnie o stanie długości dróg w Polsce w 1924 r. i o stanie długości dróg w latach 1934 i 1935 z rozróżnieniem długości przypadających na poszczególne rodzaje nawierzchni.

Długość dróg według rodzajów ich nawierzchni w roku 1934 i 1935 (wg stanu na 1.IV.1936 r.)

Zestawienie Nr. 1.

Z twardą nawierzchnią	gruntową	KATEGORIA	Brukowane		Tłuczniowe		Ulepszone		Razem		Gruntowe		Uwagi
			1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	
1 9 2 4			Km		Km		Km		Km		Km		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
13.040	4.316	Państwowe	1.425	1.640	11.833	11.552	1.058	1.373	14.316	14.565	3.507	3.255	
9.637	6.788	Wojewódzkie	1.005	1.105	9.613	9.567	225	277	10.843	10.949	3.893	3.790	
14.955	19.427	Powiatowe	2.671	2.816	19.628	19.673	293	339	22.592	22.828	13.288	13.194	
6.702*)	260.300*)	Gminne	9.545	9.824	1.060	1.272	—	—	10.605	11.096	256.000	256.000	
44.334	290.831	Razem	14.646	15.385	42.134	42.064	1.576	1.989	58.356	59.438	276.688	276.239	

*) dane na 1.IV. 1929 r.

W-1749/78/277

Ilość dróg z twardą nawierzchnią i ich gęstość się następująco:
w poszczególnych województwach przedstawiają

Długość dróg z twardą nawierzchnią w poszczególnych województwach i ich gęstość na 100 km²
Zestawienie Nr 2.

1 Nr	2 Województwo	3 4 5 6 7 8 9 10 Długość dróg o twardej nawierzchni								11 Powierzchnia km ²	12 13 Gęstość dróg na 100 km ²	
		Państw.		Wolew.		Powiat.		Razem			1924	1935
		1924	1935	1924	1935	1924	1935	1924	1935			
		km		km		km		km				
1	Białostockie	1285	1352	508	613	621	868	2414	2833	32441	7,44	8,73
2	Kieleckie	942	934	823	1102	508	1323	2273	3359	25589	8,88	13,13
3	Krakowskie	1035	1063	977	954	2580	2650	4592	4667	17380	26,42	26,85
4	Lubelskie	1056	1112	494	833	148	862	1698	2807	31176	5,44	9,00
5	Lwowskie	1151	1196	1018	1048	1537	2582	3706	4826	28408	13,04	16,98
6	Łódzkie	717	764	695	824	1054	1485	2466	3073	19034	12,95	16,14
7	Nowogródzkie	466	762	33	142	51	267	550	1171	22966	2,39	5,10
8	Poleskie	598	676	32	97	111	137	741	910	36668	2,02	2,48
9	Pomorskie	990	970	727	694	2684	2725	4389	4389	16407	26,75	26,75
10	Poznańskie	1163	1179	1887	1376	2811	3705	5861	6260	26564	22,06	23,56
11	Śląskie	—	350	—	239	—	868	1127	1457	4216	26,73	34,56
12	Stanisławowskie	673	632	515	632	689	1734	1877	2998	16894	11,11	17,75
13	Tarnopolskie	807	783	630	651	708	1245	2145	2679	16533	12,97	16,20
14	Warszawskie	1320	1329	1121	1228	1415	2001	3656	4558	29593	12,35	15,40
15	Wileńskie	627	694	113	249	38	218	778	1161	29011	2,68	4,00
16	Wołyńskie	210	769	64	267	—	158	274	1194	35754	0,77	3,34
Razem		13040	14565	9637	10949	14955	22828	38747	48342	388634	9,97	12,44
Drogi gminne wg stanu na 1.IV.1936		—	—	—	—	—	—	—	11096	—	—	—
Ogółem		13040	14565	9637	10949	14955	22828	38747	59438	388634	—	15,29

Wskaźnik gęstości sieci dróg z twardą nawierzchnią (dróg państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) dla całego Państwa wynosi 15,30.

Ponieważ zagadnienie dróg gminnych rozpatrywane jest w oddzielnym artykule niniejszego numeru, przeto wyniki prac poszczególnych województw w zakresie budowy dróg z twardą nawierzchnią, rozpatrujemy dla dróg państwowych i samorządowych, lecz bez dróg gminnych.

Wskaźnik gęstości sieci dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych z twardą nawierzchnią (kol. 12 i 13) w odniesieniu do 100 km² powierzchni, który w 1924 r. wynosił 9,97 wzrasta w 1935 r. do 12,44; wzrósł zatem wskaźnik gęstości dróg o około 20%.

II. Budowa nowych dróg z twardą nawierzchnią.

Porównanie wskaźników gęstości w 1924 i 1935 r. w poszczególnych województwach daje grupy województw, które w różnym stopniu poprawiły stan dróg z twardą nawierzchnią, tzn. zamieniły istniejące drogi gruntowe na drogi z twardą nawierzchnią.

Powyższe zestawienie (kol. 9 i 10) daje możliwość rozróżnienia pięciu grup województw w za-

kresie intensywności budowy dróg z twardą nawierzchnią (dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych):

Grupa 1: zalicza się tutaj woj. wołyńskie, które czterokrotnie podwyższyło swój stan posiadania, a mianowicie: istniejące w 1924 r. 274 km dróg z twardą nawierzchnią podwyższyło do 1194 km.

Grupa 2: zalicza się tutaj województwa, które podwoiły ilość dróg z twardą nawierzchnią, względnie są bliskie tej granicy; są to województwa:

a) nowogródzkie — 550 km (1924 r.) — 1171 km (1935 r.),

b) wileńskie — 778 km (1924 r.) — 1161 km (1935 r.).

Grupa 3: zalicza się tutaj województwa, które poprawiły swój stan posiadania pod względem ilości dróg z twardą nawierzchnią w granicach od 30 do 40%; są to województwa: kieleckie, lubelskie i stanisławowskie.

Grupa 4: zalicza się tutaj województwa, które poprawiły swój stan posiadania pod względem ilości dróg z twardą nawierzchnią w granicach od 19 do 29%; są to województwa: lwowskie, łódzkie, tarnopolskie, warszawskie.

Grupa 5: zalicza się tutaj województwa, które poprawiły swój stan posiadania w granicach od

8 do 18%; są to województwa: białostockie, polskie i poznańskie.

Z województw, które jak na obecny rozwój gospodarczy posiadają dostateczną ilość dróg, wymienić należy woj. krakowskie — poprawa o 1,6% i woj. śląskie — poprawa o 7,7%.

W woj. pomorskim ilość dróg z twardą nawierzchnią nie uległa zmianie.

W stosunku do wskaźnika gęstości dróg — w państwach europejskich stoimy na 14-ym miejscu.

Gęstość sieci drogowej w Polsce i zagranicą w roku 1935

Zestawienie Nr 3

Nr porz.	Państwo	Gęstość dróg na 100 km ² pow.	Nr porz.	Państwo	Gęstość dróg na 100 km ² pow.
		km			km
1	Anglia	120.8	13	Hiszpania	16.5
2	Francja	120.0	14	Polska	15.3
3	Dania	112.5	15	Bulgaria	15.3
4	Belgia	99.7	16	Jugosławia	11.7
5	Holandia	82.0	17	Finlandia	6.1
6	Czechosłowacja	55.0	18	Węgry	6.0
7	Niemcy	46.0	19	Albania	2.8
8	Italia	45.0	20	Litwa	2.4
9	Austria	35.2	21	Łotwa	1.87
10	Szwajcaria	28.1	22	Estonia	1.55
11	Portugalia	21.4	23	Rosja (Z. S. S. R.)	0.10
12	Rumunia	19.9			

III. Przebudowa dróg z twardą nawierzchnią na nawierzchnie nowoczesne.

W związku z rozwojem życia gospodarczego wzrasta intensywność ruchu na drogach publicznych, w szczególności wzrasta ruch mechaniczny. Obok konia do niedawna jedynej siły pociągowej, zjawia się na głównych arteriach komunikacyjnych samochód; obciążenia od ruchu mieszanego znacznie wzrastają, a dotychczasowa nawierzchnia tłuczniowa, jako nieodpowiednia dla ruchu samochodowego zostaje pogrubiona do 20 cm, by służyć jako podbudowa dla nawierzchni ulepszonych, odpornych na ssące działanie opon samochodowych, nie dających kurzu i o okresie trwałości od 10 do 25 lat (zależnie od zastosowanego typu nowoczesnej nawierzchni).

Rezultaty pomiarów ruchu i grubości na-

wierzchni, dokonane w 1926, 1930 i 1934 r. dają nam możność wypośredkowania obciążeń od ruchu konnego i mechanicznego dla poszczególnych odcinków dróg i stąd czerpie się wnioski co do stosowania różnych (właściwych) rodzajów nawierzchni drogowych.

W okresie do 1 kwietnia 1936 r. przebudowano nawierzchni tłuczniowych dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych na nawierzchnie ulepszone 1373 km, z czego na poszczególne typy przypada:

- a) nawierzchnie typu ciężkiego 700 km
- b) „ „ „ „ średniego 373 km
- c) „ „ „ „ lekkiego 300 km

IV. Budowa mostów (1928 — 1935).

Dział ten charakteryzuje poniższe zestawienie.

Mosty wybudowane w latach 1928 - 1935

Zestawienie Nr. 4.

(dane na 1 kwietnia każdego roku)

Rok	na drogach państwowych				na drogach samorządowych				U W A G I
	stalowe	żel.-bet.	drewniane	kosztem	stalowe	żel.-bet.	drewniane	kosztem	
	metrów bieżących			złoty	metrów bieżących			złoty	
1928	439	682	1858	5208939	21	361	5854	4225011	
1929	224	794	1990	6159902	117	880	4814	5273070	
1930	541	762	1285	6770070	109	499	2800	3498906	
1931	301	278	1013	2786764	—	154	4499	2517039	
1932	451	66	690	2770619	218	292	3112	6131380	
1933	982	100	1138	2836441	647	190	3746	3200428	
1934	1204	145	5524	6059207	172	261	9600	4636122	
1935	345	1085	4582	6184259	467	673	9367	2198606	

V. Wydatki.

dróg państwowych i utrzymywanych przez Państwo (z twardą nawierzchnią i gruntowe) — (bez Śląska) przedstawia poniższe zestawienie.

A. Drogi państwowe.

Wydatki na budowę, przebudowę i utrzymanie

Wydatki na budowę, przebudowę i utrzymanie dróg państwowych i utrzymywanych przez Państwo (z twardą nawierzchnią i gruntowe) — (bez Śląska).

Zestawienie Nr. 5. (dane na 1 kwietnia każdego roku)

Lp.	Źródła kredytu	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
		z ł o t y c h								
1	Kred. z budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	40.278.405	53.969.974	54.426.795	39.221.783	166.481	199.578	123.486	140.197	20.283.706 ¹
2	Państw. Fund. Drogowy	—	—	—	—	6.830.967	10.807.505	14.008.904	16.185.614	} 27.563.874 ²
	a) dotacja Sk. Państwa,	—	—	—	—	7.914.076	200.000	6.100.000	7.137.421	
	b) na warunk. kredyt. 3)	—	—	—	—	770.230	930.565	2.306.173	8.074.543	
	c) na mocy zawartych umów na roboty drogowe i mostowe	—	—	—	—	11.659.184	14.467.192	11.523.860	23.701.393	31.451.475
3	Fundusz Pracy	—	—	—	—	—	—	5.417.500	16.626.416	} 21.595.584
4	Fundusz Bezrobocia	—	—	—	641.069	257.238	844.222	1.019.394	101.449	
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Sam.	4.632.370	7.870.254	1.952.772	2.222.665	1.239.713	1.868.545	3.344.590	3.113.256	2.269.867
6	Świadczenia w naturze	—	—	—	—	—	—	778.408	154.289	} 2.744.363 } 1.075.402
	a) za zaległe pod. państw.	—	—	—	—	—	—	402.957	505.118	
	b) za zaległe pod. samorz.	—	—	—	—	1.158	131.798	102.459	2.425.363	
	c) szarwark	—	—	—	—	—	—	102.459	2.425.363	
	d) odróbki żywność.	—	—	—	—	—	—	—	—	3.106.427
7	Różne	—	—	—	201.375	83.225	326.337	406.032	423.495	1.392.758
	Razem	44.910.775	61.840.228	56.379.567	42.286.892	28.922.272	29.775.742	45.688.052	81.178.628	109.302.259

1) Poż. Inwest.

2) W tym przelew z Poż. Inw. — 10.921.627 zł.

3) Kredyt. przewozy kolejowe i drzewo z Dyr. Lasów Państw.

Po załamaniu w 1931/32 r., w którym wydatki na drogi wynoszą zaledwie 28.922.272 zł, kwota ta w następnych latach poważnie wzrasta, a w 1935/36 r. osiąga 109.302.259 zł. Na tak poważny wzrost w 1935/36 r. wpływa kwota uzyskana z Pożyczki Inwestycyjnej w wysokości 20.283.706 zł i

przelew z 3% Poż. Inwest., jako dotacja Skarbu Państwa dla P. F. D. w wysokości 10.921.627 zł.

Wydzielone z ogólnych wydatków na drogi państwowe wydatki na utrzymanie dróg przedstawiają się następująco:

Wydatki na utrzymanie dróg państwowych i utrzymywanych przez Państwo (z twardą nawierzchnią i gruntowe — bez Śląska) — dane na 1 kwietnia każdego roku

Zestawienie Nr 6

Lp.	Źródła kredytu	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
		z ł o t y c h								
1	Kredyty budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	31.421.649	36.433.542	43.478.393	31.812.228	30.647	115.637	98.387	137.721	2.277.855 ¹
2	Państw. Fund. Drogowy	—	—	—	—	15.696.607	5.410.254	4.139.071	8.801.982	8.274.914
	a) dotacja Sk. P.	—	—	—	—	693.211	1.075.117	2.470.629	5.678.597	11.166.773
	b) na warunkach kredyt. 2)	—	—	—	—	—	—	3.457.409	8.346.851	} 8.841.160
3	Fundusz Pracy	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Fundusz Bezrobocia	—	—	—	641.069	211.140	672.866	712.702	88.401	
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Sam.	4.369.024	7.178.381	1.606.458	1.859.713	1.824.732	1.721.435	3.221.352	2.681.010	2.046.192
6	Świadczenia w naturze	—	—	—	—	—	—	880.516	2.597.287	1.057.143
	a) za zaległe podatki	—	—	—	—	—	—	364.426	311.640	470.860
	b) szarwark	—	—	—	—	—	125.357	101.482	2.098.996	2.811.351
	c) odróbki żywnościowe	—	—	—	—	—	—	—	—	243.794
7	Różne	—	—	—	201.375	81.344	150.423	328.080	243.794	214.634
	Razem	35.790.673	43.611.923	45.084.851	34.514.385	18.537.680	9.271.089	15.774.054	30.986.279	37.160.882

1) Poż. Inwest.

2) Kredyt. przewozy kolejowe i drzewo z Dyr. Lasów Państw.

Wydatki te, poczynając od 1929/30 r., w którym osiągają swe maximum w kwocie 45.084.851 zł, stale maleją aż do kwoty 9.271.089 zł, do roku kryzysu 1932/33, po czym wzrastają, osiągając w 1935/36 r. kwotę 37.160.882 zł, jednakowoż nie stają na wysokości sumy z 1929/30 r.

B. Drogi samorządowe (wojewódzkie i powiatowe).

Wydatki na budowę, przebudowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych (z twardą nawierzchnią i gruntowe) — (bez Śląska) wyszczególnia następujące zestawienie.

Wydatki na budowę, przebudowę i utrzymanie dróg samorządowych (wojew. + powiat.) z twardą nawierzchnią i grunt. (bez Śląska)

Zestawienie Nr 7

(dane na 1 kwietnia każdego roku)

Lp.	Źródła kredytu	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
		z ł o t y c h								
1	Kred. budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	5.549.167	12.805.795	12.254.060	7.553.129	—	—	39.849	—	995.166 ¹⁾
2	Państw. Fund. Drogowy	—	—	—	—	2.653.471	321.652	130.160	2.028.017	640.892
	a) na warunk. kredyt.2)	—	—	—	—	—	—	46.227	1.596.009	587.699
3	Fund. Pracy	—	—	—	—	—	—	6.528.000	5.190.000	4.707.576
4	Fund. Bezrobocia	—	—	—	413.283	1.214.108	979.427	561.132	157.707	—
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Sam.	55.368.413	90.483.519	83.195.857	68.516.071	46.553.389	32.353.683	27.029.418	30.157.068	29.535.059
6	Świadczenia w naturze	—	—	—	—	—	—	480.810	3.033.613	1.449.293
	a) zaległe podatki państw.	—	—	—	—	—	—	406.887	—	—
	b) zaległe pod. samorz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c) szarwark	146.571	63.284	9.379	14.353	2.218.820	2.155.289	3.513.036	7.519.910	7.152.664
	d) odróbki żywność.	—	—	—	—	—	—	161.740	2.507.478	2.955.533
7	Różne	70.622	86.107	—	1.163	8.018	660.091	353.854	1.104.545	1.243.737
	Razem	61.134.773	103.438.705	95.459.296	76.497.999	52.647.806	36.470.142	39.251.113	53.294.347	49.267.619

1) Poż. Inwest.

2) Kredyt. przewozy kolejowe i drzewo z Dyr. Lasów Państw.

Jak widać z zestawienia, wydatki na drogi samorządowe osiągają w 1928/29 r. kwotę 103.438.705 zł, po czym spadają do kwoty 36.470.142 zł w 1932/33 r.; w następnych latach aż do 1934/35 r. stosunkowo nieznacznie się podnoszą, natomiast od 1935/36 r. ponownie spadają do kwoty 49.267.619

zł, która stanowi zaledwie 47% kwoty wydatkowanej w 1928/29 r. budż.

Wylimitowane z ogólnych wydatków na drogi — wydatki na utrzymanie dróg przedstawiają się następująco:

Wydatki na utrzymanie dróg samorządowych (wojew. + powiat.) o twardej nawierzchni i gruntowych (bez gminnych)

Zestawienie Nr. 8.

(dane na 1 kwietnia każdego roku)

Lp.	Źródła kredytu	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/46
		z ł o t y c h								
1	Kred. budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	3.055.526	1.625.232	2.894.392	1.302.158	—	—	5.492	—	—
2	Państw. Fund. Drogowy	—	—	—	—	441.336	370.571	36.089	396.643	114.237 ¹⁾
	a) na warunk. kredyt.2)	—	—	—	—	—	—	—	73.003	120.897
3	Fund. Pracy	—	—	—	—	—	—	668.997	631.754	856.527
4	Fund. Bezrobocia	—	—	—	413.283	391.504	383.396	341.586	138.225	—
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Sam.	35.146.725	47.258.758	45.856.664	39.766.012	29.784.911	22.026.607	19.948.263	21.500.825	20.996.788
6	Świadczenia w naturze	—	—	—	—	—	—	661.923	2.212.260	1.189.524
	a) za zal. podatki państw.	—	—	—	—	—	—	664.908	644.539	679.874
	b) szarwark	146.571	63.284	9.379	14.353	26.375	250.084	664.908	644.539	679.874
	c) odróbki żywn.	—	—	—	—	—	—	147.927	1.690.577	2.096.948
7	Różne	70.622	86.107	—	1.163	—	58.477	78.306	234.019	425.080
	Razem	38.419.444	49.033.381	48.760.435	41.496.969	30.644.126	23.089.135	22.553.491	27.521.845	26.854.774

1) Poż. Inwest.

2) Kredyt. przewozy kolejowe, drzewo z Dyr. Lasów Państw.

Jak wynika z zestawienia wydatki na utrzymanie dróg osiągają w 1928/29 r. swe maximum w kwocie 49.033.381 zł, po czym stale spadają aż do kwoty 22.553.491 zł w 1933/34 r.; w następnym roku wzrastają o około 5 milionów zł, a w 1935/36 r. nieznacznie spadają do kwoty 26.854.774 zł.

Wysokość poniesionych wydatków na utrzymanie 1 km dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych z twardą nawierzchnią i gruntowych, jak również wysokość tych wydatków w odniesieniu do 1 km nawierzchni twardej wynosiła:

Zestawienie Nr 9

L. p.	Koszt utrzymania 1 km drogi kategorii:	3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14	
		1926/27				1927/28				1928/29				1929/30											
		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do	
		twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.
		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych	
1	Państwowe	1623	339	1734	2240	304	2336	2596	337	2695	2638	296	2720												
2	Wojewódzkie	1328	155	1395	1610	253	1725	2171	242	2280	2097	231	2200												
3	Powiatowe	914	81	1075	1109	109	1295	1386	145	1585	1539	168	1700												

Ciąg dalszy

15		16		17		18		19		20		21		22		23		24		25		26		27		28		29		30		31		32	
1930/31				1931/32				1932/33				1933/34				1934/35				1935/36															
z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do		z nawierzchnią		w odniesieniu do					
twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.	twardą	grunt.				
złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych		złotych					
2102	189	2154	1078	174	1124	561	125	594	967	177	1016	1814	291	1946	2185	328	2311																		
1635	180	1710	1174	141	1233	726	109	771	841	140	894	1064	212	1150	1113	197	1204																		
1275	142	1390	914	106	996	698	105	770	641	95	704	799	128	881	745	135	832																		

*) Przy ogólnych kosztach łącznie poniesionych na utrzymanie dróg bitych, brukowanych i gruntowych, przeciętny koszt wylczono w odniesieniu do 1 km dróg z twardą nawierzchnią.

Wydatki na utrzymanie 1 km dróg państwowych osiągają swe maximum w 1929/30 r. w kwocie 2720 zł, następnie stale spadają aż do roku 1932/33 r. do kwoty 594 zł po czym stale wzrastają osiągając w 1935/36 r. kwotę 2311 zł, która jednakowoż jest o 409 zł niższą od kwoty wydatkowanej w 1929/30 r.

Wydatki na utrzymanie 1 km dróg wojewódzkich osiągają swe maximum w 1928/29 r. w kwocie 2280 zł, następnie stale spadają aż do roku 1932/33 do kwoty 771 zł, po czym nieznacznie wzrastają do kwoty 1204 zł w 1935/36 r., kwota ta jest niższą od kwoty wydatkowanej w 1928/29 r. o b. poważną sumę, bo 1076 zł.

a. obciążenia na dobę

L. p.	Kategoria dróg	Obciążenia na dobę i ilość pojazdów mechanicznych												Uwaga
		1 9 2 6				1 9 3 0				1 9 3 4				
		R u c h			Pojazdy mech.	R u c h			Pojazdy mech.	R u c h			Pojazdy mech.	
		konny	mech.	Razem		konny	mech.	Razem		konny	mech.	Razem		
t o n			szt.	t o n			szt.	t o n			szt.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Państwowe	338	35	373	17151	339	143	482	43319	381	93	474	35291	
2	Samorządowe	—*	—*	—*	j. w.	308	78	386	j. w.	328	54	382	j. w.	* nie dokonywano pomiarów

Wydatki na utrzymanie 1 km dróg powiatowych osiągają swe maximum w 1928/29 r. w kwocie 1700 zł, po czym stale spadają aż do kwoty 704 zł w 1933/34 r., odkąd b. nieznacznie wzrastają, to znów spadają, wykazując w 1935/36 r. kwotę 832 zł; kwota ta jest niższą od kwoty wydatkowanej w 1928/29 r. o poważną sumę 868 złotych.

VI. Pomiary ruchu i grubości nawierzchni.

Dokonane w 1934 r. pomiary ruchu i grubości nawierzchni w porównaniu z ubiegłymi latami, w których dokonano identycznych pomiarów dały wyniki:

b. grubość nawierzchni dróg bitych

L. p.	Kategoria dróg	Średnie grubości warstwy tłucznia w latach:			U w a g a
		1 9 2 6	1 9 3 0	1 9 3 4	
		cm	cm	cm	
1	2	3	4	5	6
1	Państwowe	11.35	11.10	grubość warstwy tłucznia nie zwiększyła się	* nie dokonywano pomiarów
2	Samorządowe	—*	10.40		

St. Rod—wicz.

Budowa dróg gminnych przy pomocy świadczeń w naturze

Wśród zagadnień drogowych, absorbujących samorząd terytorialny — powiatowy i gminny — wysuwa się niewątpliwie na czoło — zagadnienie budowy i utrzymania dróg gminnych.

Ilość tych dróg przedstawia się następująco:

Ilość dróg gminnych w poszczególnych województwach

według stanu na dz. 1.1.1937 r. (dane za rok 1936 tymczas.)

L. p.	Województwo	Ilość dróg o nawierzchni twardej	Gęstość sieci dróg o nawierzchni twardej	Ilość dróg gm. gruntowych
		km	km/100km ²	km
1	Białostockie	431	1,3	28580
2	Kieleckie	993	3,7	16096
3	Krakowskie	472	2,7	10745
4	Lubelskie	674	2,2	17584
5	Lwowskie	421	1,5	13904
6	Łódzkie	821	4,3	16701
7	Nowogródzkie	858	3,7	12814
8	Poleskie	83	0,24	11253
9	Pomorskie	686	4,2	13320
10	Poznańskie	2589	9,8	23727
11	Stanisławowskie	129	0,76	6249
12	Tarnopolskie	476	2,9	9937
13	Warszawskie	1206	4,1	30700
14	Wileńskie	647	2,2	17252
15	Wołyńskie	150	0,42	19985
16	Śląskie	801	1,9	3886
		11444	śr. 2,94	252773
	Województwa			
	Centralne	4132	3	109661
	Wschodnie	1738	1,4	61304
	Zachodnie	4076	8,6	40933
	Południowe	1498	1,9	40835

Jak widać z zestawienia, ogólna długość dróg gminnych w Polsce, według stanu na 1 stycznia 1937 r. (dane za rok 1936 — są tymczasowe), — wynosi 264.177 km, w tym dróg o nawierzchni twardej 11.444 km, gruntowych zaś 252.733 km.

Stan tych dróg po większej części jest zły, utrudniający w znacznym stopniu, a często wprost uniemożliwiający — normalny ruch po nich.

A przecież drogi te mają duże znaczenie dla rolnictwa, gdyż stanowiąc sieć dróg łącznikowych warsztatów rolniczych z ośrodkami handlowymi i trasami o większym znaczeniu komunikacyjnym, umożliwiają wymianę wytworów i produktów tych warsztatów na produkty i wyroby przemysłowe.

Dlatego też stan tych dróg powinien być nieustanną troską powołanych do czuwania nad nimi samorządów gminnych i powiatowych, które powinny dokładać wszelkich starań, by jak najbardziej zagęścić sieć dróg gminnych o nawierzchni twardej, a także utrzymać w stanie możliwym dla ruchu — pozostałe drogi gminne gruntowe.

Ze względu na to, że sieć dróg gminnych o nawierzchni twardej stanowi uzupełnienie sieci dróg o nawierzchni twardej wyższych kategorii (państwowych, wojewódzkich, powiatowych), rozbudowa jej zależna jest do pewnego stopnia od wymagań postawionych co do ogólnej gęstości sieci dróg o nawierzchni twardej w Polsce, która obecnie jest o wiele niewystarczająca, wynosi bowiem przeciętnie 15 km/100 km² powierzchni.

W ramach założeń, co do tego iż ogólna gęstość sieci dróg o nawierzchni twardej w Polsce powinna być w ciągu pewnego okresu czasu (20 — 30 lat) conajmniej podwojona, otrzymuje się, iż w ciągu tego okresu czasu należało by wybudować około 40.000 km dróg gminnych o nawierzchni twardej.

Dotychczasowy stan rozbudowy sieci dróg gminnych w poszczególnych województwach ilustruje następujące zestawienie:

Zestawienie № 2

L. p.	Województwo	D R O G I G M I N N E										DROGI WOJEWÓDZKIE I POWIATOWE			
		Ilość wybudowanych dróg gminnych o nawierzchni twardej w poszczególnych latach przy pomocy świadczeń w naturze										Ilość wybudowanych dróg wojewódzkich i powiatowych o t.w.naw. przy pomocy świadczeń w naturze			
		1928 29	1929 30	1930 31	1931 32	1932 33	1933 34	1934 35	1935 36	1936 37*	Razem	1933 34	1934 35	1935 36	Razem
		K I L O M E T R Ó W										K I L O M E T R Ó W			
1	Białostockie	13.1	28	28.8	4.9	4	39.3	68.6	64.8	22.1	273.6	18.5	28.5	29.4	76.4
2	Kieleckie	90.1	125.7	148	128.9	132.9	130.9	173.4	152.8	59.3	1.142.0	57.1	62.0	38.5	157.6
3	Krakowskie	6	—	—	—	—	21.0	23.3	26.5	20.4	97.2	—	0.9	1.2	2.1
4	Lubelskie	105.1	111.6	114.6	64.1	45.8	52.7	79.8	104.2	55.6	733.5	27.5	54.9	48.2	130.6
5	Lwowskie	0.5	2.5	5.8	0.5	1.7	24.0	28.8	30.6	0.5	94.9	3	5.5	7.4	15.9
6	Łódzkie	91.4	71	49.1	55.4	91.4	90.3	92.9	107.4	46.9	695.8	12.3	35.1	17.7	65.1
7	Nowogródzkie	149.2	137.2	80.6	46.6	24.3	23.2	40.5	30.9	28.9	561.4	13.8	18.3	13.8	45.9
8	Poleskie	—	—	—	—	0.4	4.2	4.2	6.0	1.1	15.9	0.7	2.3	2.0	5
9	Pomorskie	0.3	7.2	15.9	10.9	6.2	1.3	0.8	1.3	—	43.9	—	—	—	—
10	Poznańskie	40.1	15.1	15.2	12.6	9.9	1.4	8.3	2.9	17.7	123.2	4.0	—	—	4
11	Stanisławowskie	—	—	—	—	—	5.6	1.0	26.8	1.8	35.2	—	—	—	—
12	Tarnopolskie	11.9	1.6	2.2	0.3	—	39.0	56.8	68.0	5.4	185.2	—	5.7	7.3	13
13	Warszawskie	82.4	84.9	81.4	59	59.2	123.9	218.5	243.6	39.6	992.5	6.9	9.9	7.8	24.6
14	Wileńskie	77.3	112.6	122.5	59.5	32.4	22.5	44.3	24.0	22.3	517.4	—	—	—	—
15	Wołyńskie	1.2	6.3	6.1	9.9	8.1	11.0	16.9	23.1	4.1	86.7	7.1	11.6	9.1	27.8
											+11.1 (śl.)				
	Razem	668.6	703.7	670.2	452.6	416.3	590.3	858.1	912.9	336.8	5.609.5	150.9	234.7	182.4	568.0

Grupy wojewódzów:

Centralne	382.6	422.7	422.3	312.8	335	437.1	633.2	672.8	224	3.842.5	122.3	190.4	141.6	454.3
Wschodnie	227.7	256.1	214.6	116	65.2	60.9	105.9	84	56.4	1.186.8	21.6	32.2	24.9	78.7
Zachodnie	40.4	22.3	31.1	23.5	16.1	2.7	9.1	73	28.8	181.3	4	—	—	4
Południowe	17.9	1.6	2.2	0.3	—	89.6	109.9	151.9	27.6	401	3	12.1	15.9	31

*) Dane tymczasowe, ulec mogą zmianie.

Porównując dane te z określoną wyżej ilością potrzebnych do wybudowania dróg gminnych o nawierzchni twardej i biorąc pod uwagę, że:

1) wiele gmin nie posiada należytych dojazdów do swych siedzib, do których prowadzą drogi gruntowe — po większej części w stanie złym;

2) dojazdy do wielu ośrodków handlowych są w niektórych porach roku prawie niemożliwe (ze względu na zły stan dróg);

3) istnieją niektóre gromady, a nieraz i całe gminy, które nie posiadają należytego połączenia z istniejącymi traktami o nawierzchni twardej, mającymi większe znaczenie komunikacyjne, — dochodzi się wówczas do wniosku, że dotychczasowe — zbyt powolne tempo rozbudowy sieci dróg gminnych o nawierzchni twardej powinno ulec przyspieszeniu.

Na to jednak wielki wpływ wywierają możliwości finansowe realizacji budowy dróg gminnych.

Wobec powyższego i ze względu na zainteresowanie szerszych warstw społeczeństwa zagadnieniem rozbudowy sieci dróg gminnych o nawierzchni twardej oraz wobec specyficznych warunków rozwiązania tego zagadnienia — wymaga ono nieco bliższego oświetlenia.

Licząc się z obowiązującymi przepisami, regulującymi sprawę świadczeń w naturze — rzeczą nieodzowną dla należytej gospodarki na drogach gmin-

nych — zwłaszcza wobec wielkich potrzeb drogowych gmin, a więc i wielkich kosztówłożonych na ich zaspokojenie, jest stworzenie w każdej gminie kilkunastoletniego programu rozbudowy sieci dróg gminnych o nawierzchni twardej oraz ulepszenia nawierzchni dróg gruntowych przez zwirowanie lub mieszanki gliniasto-piaszczyste, odpowiednio przemysłanego i przepracowanego.

Chodzi tu mianowicie o to, że przy zastosowaniu świadczeń w naturze na zasadzie ustawy z dn. 26.III. 1935 r., do wykonania nie tylko robót drogowych lecz także i innych ustawą tą przewidzianych (np. melioracyjnych) oraz przy określonych granicach maksymalnego obciążenia tymi świadczeniami, w razie braku należytego programu drogowego w gminie, zdarzyć się może niejednokrotnie pewne upośledzenie robót drogowych na korzyść innych robót. Będzie to, oczywiście, ujemnie wpływać na gospodarkę drogową, wprowadzając pewną chaotyczność robót drogowych, a tym samym w znacznym stopniu utrudni i przedłuży okres porządkowania dróg gminnych.

Natomiast dobrze przemyślany i opracowany program drogowy, uzgodniony i dostosowany do innych potrzeb (melioracje, budownictwo szkolne, zalesianie nieużytków), może — nawet niekiedy i przy małej ilości świadczeń przeznaczonych na drogi — dać dobre rezultaty.

Stopień wykorzystania świadczeń w naturze do robót drogowych ilustruje następujące zestawienie:

Zestawienie Nr 3.

L. P.	Województwo	Ilość powiatów	Ilość gmin wiejskich	Ilość mieszkańców w gminach wiejskich	Ilość użytków rolnych w gminach wiejskich w hektarach	Rok budżetowy gospodarki drogowej	Ogólna wartość wymierzonych (ustawowo) świadczeń w naturze do budowy dróg zł	Ogólna wartość świadczeń w naturze faktycznie wykończonych do budowy dróg			Stosunek wartości wykończonych świadczeń do wartości świadczeń wymierzonych %	Obciążenie świadczeniami w naturze (wymierzonych)	
								wojewódzkich i powiatowych	gminnych	Razem		na 1 mieszkańca zł	na 1 ha użytk. roln. zł
1	Białostockie	12	179	1 246.757	1.429.736	1933/34	3.518.243	246 269	2.803.173	3 049.442	86,6	2,82	2,46
						1934/35	3.333.288	348.490	2.497.681	2.846.171	85,3	2,67	2,31
						1935/36	3 331.460	293 167	2.285.881	2.579.048	77,4	2,66	2,30
2	Kieleckie	17	313	2.185.456	1.436.342	1933/34	3 465.193	554 971	1.780 719	2.335.690	67,4	1,58	2,41
						1934/35	3.762.207	623.916	1.942.372	2.566.288	68,2	1,72	2,62
						1935/36	3.665.119	393.641	1.824.773	2 218.414	60,5	1,67	2,55
3	Krakowskie	17	195	1.712.389	903.758	1933/34	124.675	875	105.555	106.430	85,3	0,07	0,13
						1934/35	231.848	1.350	191.651	193.001	83,2	0,13	0,26
						1935/36	299.982	13.333	229.566	242.899	80,9	0,17	0,33
4	Lubelskie	18	277	2.033.006	1.697.548	1933/34	1.992.928	369.795	1.042.964	1.412.759	70,8	0,98	1,17
						1934/35	2.506.364	724.802	1.254.815	1 979.617	78,9	1,23	1,47
						1935/36	2.656.096	691.237	1.680.935	2.372.172	89,3	1,31	1,56
5	Lwowskie	26	252	2.345.615	1.414.384	1933/34	396 238	—	289.673	289.673	73,1	0,17	0,28
						1934/35	485.151	—	344.326	344.326	70,9	0,21	0,34
						1935/36	327.537	—	269.685	269.685	82,3	0,14	0,23
6	Łódzkie	12	232	1.527.972	1.135.859	1933/34	2.151.931	173.172	1.416.186	1.589.358	73,8	1,41	1,90
						1934/35	2.707.289	515.307	1.627.442	2.142.749	79,1	1,77	2,39
						1935/36	3.155.202	402.561	1.948.756	2.351.317	74,5	2,06	2,78
7	Nowogródzkie	8	87	953.862	902.712	1933/34	1.048 009	166.616	383 746	550 362	47,7	1,10	1,15
						1934/35	1.178.472	209.854	495.321	705.175	59,8	1,23	1,30
						1935/36	1.507.324	198 624	425.807	624 431	41,4	1,58	1,67
8	Poleskie	9	79	982.552	808.312	1933/34	1.798.878	20.158	65.631	85.789	46,6	1,83	2,22
						1934/35	1.853.447	42.630	69 474	112.104	59,6	1,89	2,29
						1935/36	1.875 217	29.048	84 317	113.365	60,1	1,90	2,23
9	Pomorskie	16	153	729.903	889.190	1933/34	28.069	—	25.544	25.544	90,1	0,04	0,03
						1934/35	29.469	258	26.869	27.127	91,9	0,04	0,03
						1935/36	44.914	1.520	38 919	40 439	90	0,06	0,05
10	Poznańskie	27	205	1.271.668	1.669.897	1933/34	11.200	30.435	15.850	46.285	385	0,01	0,01
						1934/35	23.038	19.375	35.612	54.987	238	0,02	0,01
						1935/36	5.488	—	20 588	20.588	375	0,01	0,01
11	Stanisławowskie	12	119	1.180.723	574.881	1933/34	361.152	2.255	186.206	188.461	52,3	0,39	0,63
						1934/35	425.511	2.727	249.208	251.935	59,2	0,36	0,74
						1935/36	585.517	1.721	318.446	320.167	54,7	0,50	1,02
12	Tarnopolskie	17	169	1.330 652	1.083.881	1933/34	192.596	—	213.318	213.318	110,6	0,14	0,17
						1934/35	422.667	30.300	351.784	382.084	89,7	0,32	0,39
						1935/36	687.942	42.571	526.466	569.037	82,7	0,51	0,64
13	Warszawskie	23	360	2 530.675	1.864.622	1933/34	2.618.043	112.774	1.663.366	1.776.140	62,7	1,03	1,40
						1934/35	2.654.845	109.427	1.956.010	2.065.437	77,9	1,03	1,42
						1935/36	3.229.630	95.353	2.342.729	2.438.112	75,4	1,27	1,73
14	Wileńskie	8	96	1.011.898	1.064 779	1933/34	1.978.948	196.303	1.461.139	1.657.442	84,4	1,95	1,85
						1934/35	2.015.423	201.801	1.503 988	1.705 789	84,7	2,00	1,89
						1935/36	1.993.666	172.020	1.463.193	1.635.213	82,1	1,97	1,87
15	Wołyńskie	11	106	1.831.925	1.500.431	1933/34	1.545.900	219.477	809.565	1.029.042	66,4	0,84	1,03
						1934/35	1.850.572	311.117	957.076	1.268.193	68,4	1,01	1,23
						1935/36	2.000.695	328.511	1.054.692	1.383.203	69,2	1,09	1,33
Razem	—	—	—	—	—	1933/34	20.231.998	—	—	14.355.735	70,9	—	—
						1934/35	23.479.591	—	—	16.644.983	70,8	—	—
						1935/36	25.365.789	—	—	17.178.090	67,7	—	—

Z tablicy tej widać jak ogromnie nierównomierne jest wykorzystanie świadczeń w naturze na terenie poszczególnych województw.

Waha się ono od 20,5 tys. złotych — w województwie poznańskim (w roku 1935), do 3 milionów — w województwie białostockim (rok 1933).

W ramach poszczególnych województw ilość świadczeń wykorzystanych jest stale mniejsza od wymierzonych, wahając się w stosunku procentowym w granicach od 41% w wojew. nowogródzkim, do 89% w woj. lubelskim.

Przeciętnie dla całej Polski wykorzystanie świadczeń w naturze wynosi ok. 70% świadczeń wymierzonych.

Jasnym jest, że przy należytej organizacji wymiaru i poboru świadczeń w naturze, jak również przy należytych uświadomieniu społeczeństwa o ważności i celowości stosowania tych świadczeń do budowy dróg, osiągnąć się da niewątpliwie polepszenie się stosunków w tej dziedzinie.

Obciążenie mieszkańców gmin wiejskich świadczeniami w naturze, poza tym, że jest bardzo nie-

równomierne w poszczególnych województwach, jest także i bardzo niskie.

Najwyższe przeciętne roczne obciążenie świadczeniami w naturze (wymierzonymi) na 1 mieszkańca — wynosiło 2,82 zł w woj. białostockim w 1933 r., a najmniejsze — 1 grosz (!) w województwie poznańskim.

Ponieważ do budowy dróg gminnych o nawierzchni twardej, poza omówionymi już świadczeniami w naturze, potrzebna jest także i pewna ilość gotówki na zakup brakujących materiałów i robocizną fachową, możliwości zaś finansowe gmin są bardzo szczupłe (rocznie przeciętnie gmina może przeznaczać ze swego budżetu zaledwie około 2.000 zł na cele drogowe), przeto brakująca ilość gotówki musi dopływać do gmin z zewnątrz.

Tym źródłem gotówki dla gmin są budżety drogowe powiatowych związków samorządowych, które udzielają gminom, poza nadzorem technicznym, także i zasiłków w gotówce (na robocizną fachową i materiały).

Pomoc pieniężna ze strony powiatowych związków samorządowych przedstawia się następująco:

Zapomogi udzielone gminom przez powiatowe związki samorządowe na budowę dróg gminnych.

Zestawienie Nr 4

L. p.	Województwo	Rok 1933/34			Rok 1934/35			Rok 1935/36		
		Wysokość budżetu drogowego Pow. Zw. Samorząd. (wydatki) zł	Wysokość udzielonej zapomogi przez P. Z. S. gminom zł	Stosunek procent. udzielonych zapomóg do wysokości budżetu o/0	Wysokość budżetu drogowego Pow. Zw. Samorząd. (wydatki) zł	Wysokość udzielonej zapomogi przez P. Z. S. gminom zł	Stosunek procent. udzielonych zapomóg do wysokości budżetu o/0	Wysokość budżetu drogowego Pow. Zw. Samorząd. (wydatki) zł	Wysokość udzielonej zapomogi przez P. Z. S. gminom zł	Stosunek procent. udzielonych zapomóg do wysokości budżetu o/0
1	Białostockie	1.841.408	75.100	4	2.032.587	138.608	6,8	2.276.635	133.265	5,8
2	Kieleckie	4.808.815	619.943	12,8	5.274.724	859.872	16,3	5.560.852	539.347	9,7
3	Krakowskie	3.482.731	167.582	4,8	3.553.260	250.650	7,1	3.100.159	113.442	3,6
4	Lubelskie	3.151.019	338.750	10,7	3.585.384	353.959	9,8	3.590.673	480.012	13,4
5	Lwowskie	1.534.892	34.721	2,2	1.521.911	76.570	5	1.393.114	102.391	7,3
6	Łódzkie	3.792.974	519.381	13,6	3.995.284	587.486	14,7	4.311.547	397.162	9,2
7	Nowogródzkie	1.026.896	66.768	6,5	1.363.005	142.655	10,4	1.682.521	108.720	6,4
8	Poleskie	298.213	17.612	5,9	465.011	14.282	3,7	436.200	8.904	2,0
9	Pomorskie	1.269.576	34.380	2,7	1.558.442	43.625	2,8	1.813.109	27.259	1,5
10	Poznańskie	4.262.558	11.431	0,3	4.198.188	18.078	0,4	3.942.957	13.199	0,3
11	Stanisławowskie	732.498	17.432	2,4	1.143.807	23.421	2,1	849.728	23.218	2,7
12	Tarnopolskie	2.504.531	134.510	5,4	3.317.183	137.686	4,2	4.783.203	189.142	3,9
13	Warszawskie	5.182.496	382.061	7,4	6.575.129	402.269	6,1	6.015.386	729.613	12,1
14	Wileńskie	644.807	79.527	12,2	671.142	34.308	5,1	607.590	67.255	11,1
15	Wołyńskie	1.960.368	153.693	7,8	2.592.964	256.367	9,9	3.024.278	264.851	8,7

Z tablicy tej widać, że stosunek procentowy udzielonych zapomóg do wysokości budżetów drogowych powiatowych związków samorządowych waha się w dość dużych granicach, wynosi bowiem od 2% (woj. poleskie) do 13% (woj. lubelskie).

W celu zachęcenia gmin do jak najszerszego stosowania świadczeń w naturze do budowy dróg gminnych, Ministerstwo Komunikacji pomimo trudności finansowych i ograniczając inne potrzeby drogowe — po raz pierwszy w roku bieżącym (1937) przyznało

z funduszy państwowych zapomogi gminom na budowę dróg gminnych przy pomocy świadczeń w naturze.

Łączna suma udzielonych zapomóg wynosi około 500.000 zł.

Zapomogi zostały udzielone przede wszystkim tym gminom, w których dotychczasowe wyniki stosowania świadczeń w naturze do budowy dróg pozwalały przypuszczać, że zapomogi te będą celowo i chętnie zużytkowane do jak największego wyko-

rzystania świadczeń w naturze do budowy dróg gminnych.

Dla większego ożywienia robót na drogach gminnych, Ministerstwo Komunikacji uwarunkowało przyznanie zapomóg poszczególnym gminom od udzielenia tym gminom przez właściwe wydziały powiatowe — zasiłków pieniężnych w wysokości nie mniejszej od zapomóg państwowych.

Tego rodzaju akcję Ministerstwa Komunikacji powitać należy z zadowoleniem, gdyż powiększając możliwości finansowe gmin — zapomogi te ułatwiają gminom prowadzenie robót przy budowie dróg gminnych przy jednoczesnym wykorzystaniu świadczeń w naturze.

Reasumując wypowiedziane uwagi, wyrazić można kilka zasadniczych postulatów, od spełnienia których niewątpliwie w dużej mierze zależeć będzie usprawnienie gospodarki drogowej gmin.

Mianowicie konieczne jest:

1) Większe niż dotychczas zainteresowanie się gmin i powiatów racjonalnym wymiarem i wykorzystaniem świadczeń w naturze;

2) Należyte uświadomienie społeczeństwa o sprawie drogowej — jej bolączkach i potrzebach, a także należyte zrozumienie przez niego znaczenia świadczeń w naturze dla sprawy drogowej gmin.

3) Ustalenie pewnego minimum zasiłków udzielanych corocznie gminom przez powiatowe związki samorządowe na budowę dróg gminnych.

4) Opracowanie przez każdą gminę kilkunastoletniego programu robót drogowych w gminie — (budowa dróg o nawierzchni twardej oraz ulepszanie i konserwacja dróg bitych i gruntowych).

5) Fachowe i racjonalne wykonywanie robót na drogach gminnych.

6) Należyte zorganizowanie służby technicznej w gminach, pomyślane mniej więcej w sposób następujący by:

a) w każdym powiatowym zarządzie drogowym był specjalny technik dla dróg gminnych;

b) każda gmina (lub najwyżej 2 — 3 gminy) posiadała swego stałego nadzorcę dróg i mostów;

c) w sezonie — każda robota powinna posiadać dozorcę robót odpowiednio przeszkolonego na specjalnych kursach, organizowanych przez powiatowe zarządy drogowe;

d) ogólny nadzór, jak dotychczas, sprawować winien w dalszym ciągu powiatowy zarząd drogowy.

7) Prowadzenie robót drogowych możliwie na akord w celu powiększenia wydajności pracy.

inż. E. Pol.

Od czego jest zależne kształtowanie się i gęstość sieci drogowej

a) Potrzeby gospodarcze osiedla wymagają sieci dróg dookoła osiedla, umożliwiającej wykonywanie funkcji gospodarczych osiedla, a więc, jeżeli to osiedle jest osiedlem rolników, to dojazdów do pól, lasów, młynów oraz do ośrodków większych, skąd rolnicy czerpią potrzebne im wyroby nierolnicze (przemysł, węgiel, żelazo itp.); jeżeli osiedle jest osiedlem ludzi handlu, to dla zaspokojenia ich potrzeb gospodarczych potrzebna jest również sieć dróg dookoła osiedla, umożliwiająca dowóz do osiedla produktów spożywczych, drzewa, węgla itp.;

b) potrzeby handlowe osiedla rolniczego wymagają dogodnych połączeń z miejscem zbytu lub przetworu płodów rolnych (miasteczka, stacje kolejowe, porty, gorzelnie, cukrownie, browary); potrzeby handlowe osiedla ludzi, zajmujących się handlem, wymagają dróg, umożliwiających dowożenie i rozwożenie przedmiotów handlu;

c) potrzeby kulturalne każdego osiedla ludzkiego wymagają dogodnych połączeń ze szkołami, kościołem, teatrem, salą odczytową, pocztą, lekarzem, apteką, kąpielami, a także z bliższymi (i dalszymi) zabytkami i miejscowościami o pięknych krajobrazach (turystyka);

d) potrzeby administracyjne każdego osiedla wymagają dogodnych połączeń z gminą, starostwem, sądem itp. instytucjami.

Oczywistym jest, że każda droga często, a nawet zawsze odpowiada kilku potrzebom, np. droga ze wsi do miasta zaspakaja, jeżeli nie zupełnie, to w dużej mierze potrzeby handlowe, kulturalne, administracyj-

ne i gospodarcze wsi oraz potrzeby gospodarcze i niekiedy handlowe miasta.

Racjonalnie ukształtowana sieć drogowa winna być taką, by przy minimalnej długości dróg — zaspakajała maximum potrzeb, i dla tego kierunki dróg powinny być tak wybrane, by długości dróg, mających większe znaczenie, były możliwie krótsze, a odległości pomiędzy punktami mniej ciężącymi do siebie mogą być większe.

W zależności od charakteru gospodarczego terenu różnie kształtuje się sieć drogowa. Na terenach przemysłowych, posiadających zazwyczaj większe skupienia ludności (ośrodki przemysłowe) dookoła zakładu przemysłowego, sieć drogowa jest dość prosta i nie wymaga dużej ilości dróg, bo ośrodek przemysłowy posiada zazwyczaj dla dowozu surowców i wywozu produkcji drogę żelazną lub port i tylko w rzadkich wypadkach musi korzystać dla tych celów z dróg zwykłych; wobec tego sieć drogowa musi zaspokoić przeważnie tylko potrzeby gospodarcze mieszkańców ośrodka przemysłowego (dowóz produktów spożywczych); w tym celu wystarczy kilka dróg do pobliskich osiedli rolniczych.

Tereny rolnicze muszą posiadać sieć drogową innego typu. Zadaniem tej sieci winno być ułatwienie zbytu wytwórczości rolnej oraz ułatwienie dowożenia do rozsianych na całym terenie osiedli wiejskich wytworów przemysłu; wobec tego sieć drogowa winna się składać z odcinków, przerywających obszary zaludnione i docierających do każdego osiedla, aby umożliwić wygodne połączenia tych wszystkich osie-

dli z większymi skupieniami (osadami miejskimi), stacjami kolejowymi, portami, tj. z tymi wszystkimi miejscami, do których lub przez które odbywa się wywóz płodów rolnych i z których lub przez które odbywa się dowóz do osiedli wiejskich potrzebnych ludności wiejskiej wytworów przemysłu. Poza tym sieć ta musi powiązać osiedle wiejskie z miejscami ciężenia kulturalnego i administracyjnego. Powyżej wyszczególnione drogi będą należały do kategorii dróg ważniejszych; oprócz tego muszą istnieć drogi dla tzw. przewozów lokalnych gospodarczych, tj. do młynów, lasów, na łąki i do pól (dwie ostatnie kategorie dróg należą przeważnie do kategorii dróg prywatnych).

Sieć drogowa terenów mieszanych (przemysłowo - rolniczych) musi odpowiadać zarówno potrzebom przemysłu, jak i rolnictwa; na tego rodzaju terenach w większości wypadków będą pewne drogi służyły jednym i drugim potrzebom, a inne tylko rolniczym lub tylko przemysłowym; na drogach wspólnych ruch będzie intensywniejszy, na pozostałych słabszy.

Przejdziemy teraz do próby wyświetlenia zagadnienia, jaką ma być sieć drogowa w Polsce, biorąc pod uwagę przeważający charakter rolniczy większości obszarów Polski.

Przez idealną sieć drogową rozumiemy taką sieć, która umożliwi dotarcie do wszystkich osiedli ludzkich jak najkrótszymi drogami, a także daje połączenia osiedli ze sobą; sieć ta musi być również taką, by ruch po wszystkich drogach odbywał się z jednakowym wysiłkiem siły pociągowej. Rozróżniamy więc w sieci drogowej stan ilościowy i jakościowy. Sieć drogowa w Polsce pod względem ilościowym jest wystarczającą i prawie nie odbiega od idealnej, ale zato pod względem jakościowym jest bardzo daleka od ideału.

Niejednokrotnie już w prasie technicznej i ogólnej te braki były wskazywane, obliczano, ile dróg jeszcze mamy nieutwardnionych, wykazywano jak duże sumy potrzebne są na budowę koniecznej ilości dróg itp.; powtarza tego nie będę, postaram się przytoczyć ogólne wskazówki, przydatne zarówno do ustalania gęstości sieci drogowej dla dużych obszarów (całe Państwo lub województwo), jak i dla małych (powiat, gmina).

Ponieważ na utwardnienie wszystkich, dotąd nieutwardnionych dróg, w warunkach obecnych środków nam braknie, więc siłą rzeczy zadaniem gospodarki drogowej musi być utwardnienie tylko pewnych dróg o większym znaczeniu ekonomicznym. Które drogi i w jakiej kolejności trzeba utward-

niać, możemy dokładnie ustalić dla każdego terenu za pomocą pewnych badań ekonomicznych i technicznych. Opis sposobów tych wychodzi poza ramy niniejszych uwag; interesujących się tą sprawą odsyłam do odpowiedniej literatury, zaznaczę tylko, że każda racjonalnie prowadzona gospodarka winna opierać się na zupełnie ścisłych kalkulacjach. Wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwa czy to prywatne, czy społeczne muszą uzależniać wydatki od korzyści, które przez te wydatki osiągają, lub, jeżeli przedsiębiorstwo nie ma na celu przynoszenia zysków, muszą baczyć na to, by korzyści nie były mniejsze od wydatków. Zasada ta musi mieć zastosowanie i w gospodarce drogowej; chociaż zastosowanie tej zasady do gospodarki drogowej wydaje się jak by nierealnym, bo żadnych bezpośrednio rzucających się w oczy i łatwo uchwytnych dochodów z dróg nie otrzymujemy, to jednak przy bliższym zbadaniu sprawy okaże się, że w rzeczywistości wpływy te są, lecz dotyczą bardzo wielkiej ilości łask; zyski otrzymują wszyscy użytkownicy dróg dzięki potanieniu kosztów przewozów i przejazdów na lepszych drogach.

Wszyscy wiemy, że ładowność pojazdu i szybkość poruszania się rosną w miarę polepszania się jezdni drogowej. Jako rezultat wybudowania pewnego odcinka drogi powstaje możliwość zwiększenia ładowności pojazdu, przede wszystkim dla tych mieszkańców, którzy zamieszkują przy tej utwardnionej drodze, a następnie i dla mieszkańców pewnego pasa, przylegającego do drogi twardej. Szerokość tego pasa jest uwarunkowana tym, że na niedużych odległościach można stosować pewne przeciążenia silnika (szczególnie żywego konia); w naszych warunkach szerokość pasa tego wynosi około 1,5 km z każdej strony drogi twardej. Będziemy więc rozróżniali trzy strefy, zamieszkiwane przez ludność: pierwsza — to osiedla położone bezpośrednio przy drodze twardej, dla których ładowność pojazdów i szybkość poruszania się odpowiadają warunkom ruchu na drodze twardej;

druga — osiedla położone w pasie tej szerokości, przy której dojazd do drogi twardej jest tak krótki, że ładowność wozu będzie taka sama jak na drodze twardej, a tylko będzie zmniejszona nieco szybkość;

trzecia — pozostałe obszary, znajdujące się poza strefą drugą, tj. poza pasem, który nazwiemy pasem ulgowym, nie odczuwające dobrodziejstwa utwardnionej drogi, gdyż ładowność pojazdów nie może być zwiększona, bowiem znaczna odległość od drogi twardej nie pozwala na stosowanie ładowności takiej, jak na drodze twardej.

Inż. Leon Borowski.

Ze Związku Powiatów Rzeczypospolitej Polskiej

POSIEDZENIE RADY ZWIĄZKU POWIATÓW R. P.

W dniu 30 czerwca rb. odbyło się posiedzenie Rady Związku Powiatów R. P. Przedmiotem obrad były aktualne zagadnienia samorządu ziemskiego, w szczególności Rada zajęła się dwoma czołowymi problemami działalności samorządu, doniosłymi

z ogólnego - państwowego punktu widzenia, mianowicie sprawą drogową i sprawą polityki oświatowej.

W zakresie zagadnień drogowych Rada Związku, stwierdziwszy niedostateczność rozporządzalnych środków finansowych na utrzymanie istniejącego stanu posiadania, z których nadto samorząd musi finansować również budowę nowych dróg, wy-

sunęła postulat, iż dotychczasowe uprawnienia finansowe samorządu powiatowego na cele drogowe nie powinny w żadnym wypadku ulec zmniejszeniu, przeciwnie nawet należy pociągnąć miasta wydzielone do świadczeń na rzecz dróg wojewódzkich.

W odniesieniu do dotychczasowej polityki samorządu powiatowego, Rada Związku stwierdziła konieczność poddania jej rewizji w kierunku używania rozporządzalnych środków przede wszystkim na konserwację i poprawę stanu istniejących dróg bitych, a następnie dopiero na budowę nowych odcinków. Ponadto Rada Związku stwierdziła konieczność rewizji taryfy kolejowej na przewóz materiałów drogowych oraz zliberalizowania polityki władz nadzorczych co do wysokości opłat drogowych, uchwalanych przez poszczególne rady powiatowe.

W zakresie zagadnień oświatowych Rada Związku wysunęła postulat objęcia przez czynnik publiczny (państwo i samorząd) całości zagadnień oświatowo - kulturalnych, jako wypływających z potrzeb publicznych powszechnych oraz ustaliła ogólne wytyczne programowe co do podziału zadań między Państwo i poszczególne stopnie samorządu (powiat, gminę i gromadę).

Wobec ataków, jakie pojawiły się w prasie w stosunku do osoby Prezesa Związku Powiatów Dr. M. Z. Jaroszyńskiego, Rada Związku wyraziła jednomyślnie oburzenie z powodu podnoszenia nieuzasadnionych niczym zarzutów, uchwalając jednocześnie Prezesowi Dr. Jaroszyńskiemu podziękowanie za Jego dotychczasową ofiarną i owocną pracę.

W zakresie spraw organizacyjnych Związku Rada zatwierdziła sprawozdanie rachunkowe za r. 1936/7 oraz na wniosek Komisji Rewizyjnej i w związku z ustąpieniem p. Franciszka Brannego z dn. 1 kwietnia rb. ze stanowiska dyrektora Związku i redaktora tygodnika „Samorząd“ jednomyślnie uchwaliła podziękowanie mu za pożyteczną i owocną pracę. Rada Związku postanowiła zwołać Zjazd Główny Związku Powiatów R. P. do Wilna na dz. 3 i 4 października 1937 r.

Dokładny tekst uchwał Rady podamy w jednym z najbliższych numerów „Samorządu“.

WYCIECZKA SAMORZĄDOWCÓW DO TRZECH POWIATÓW WOJ. LUBELSKIEGO.

Celem zapoznania działaczy samorządowych z urządzeniami i metodami pracy powiatowych związków samorządowych, Związek Powiatów R. P. zorganizował objazd następujących powiatów woj. lubelskiego: chełmskiego, hrubieszowskiego i zamojskiego.

Objazd rozpocznie się 5 lipca w Chełmie, gdzie jest punkt zborny uczestników wycieczki dojeżdżających z różnych stron Polski. Dzień następny poświęcony jest na zwiedzaniu pow. hrubieszowskiego, zakończenie zaś objazdu nastąpi dn. 7 lipca w Zamościu, skąd uczestnicy rozjadą się, korzystając z 50% zniżki kolejowej przy powrotnym przejeździe do miejsca zamieszkania.

Przegląd orzecznictwa

ORZECZENIA DO USTAWY O UREGULOWANIU FINANSÓW KOMUNALNYCH.

Do art. 19.

1. Lasy państwowe nie są wyłączone od opodatkowania z mocy art. 19 ustawy z 11 sierpnia 1923 (poz. 747 Dz. Ust.) o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych, o ile wykonywane jest w nich prawo polowania;

Polowania, zarządzane przez administrację lasów państwowych w b. zaborze rosyjskim, z udziałem osób postronnych, są formą wykonywania prawa polowania, podlegającą opodatkowaniu z mocy art. 19 ustawy z 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych;

Polowania, zarządzane przez administrację lasów państwowych w b. zaborze rosyjskim, z udziałem osób postronnych wchodzą w zakres uprawnień służbowych, służących administracji lasów państwowych na zasadzie rosyjskiej ustawy gospodarstwa wiejskiego.

(N. T. A. 29 listopada 1928 r., l. rej. 2542/26, Z. W. 1580).

2. Na obszarze b. zaboru rosyjskiego wykonywanie polowania w lasach państwowych przez funkcjonariuszów i straż leśną w granicach ich

obowiązków służbowych nie uzasadnia obowiązku opłacania podatku komunalnego od wykonywania prawa polowania.

(N. T. A. 3 października 1929 r., l. rej. 4939/27, Z. W. 165 S.).

3. Częściowe wykonywanie prawa polowania nie zwalnia od obowiązku uiszczenia całego podatku od prawa polowania, wymierzonego od całego obwodu łowieckiego.

(N. T. A. 12 lutego 1935 r., l. rej. 7587/32, Z. W. 1017 S.).

4. Przewidziany w art. 19 ustawy z 11 sierpnia 1923 o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych poz. 747 Dz. Ust. podatek komunalny od wykonywania prawa polowania jest podatkiem pośrednim, zacychym nie odnoszą się do tego obciążenia przepisy prawne o zwolnieniu od bezpośrednich danin komunalnych, mjejskich, wiejskich, powiatowych i prowincjonalnych osób duchownych w b. zaborze pruskim. (Teza).

(N. T. A. 3 kwietnia 1936 r., l. rej. 10862/32, Z. W. 1173 S.).

Do art. 20.

1. Obłożenie podatkiem komunalnym na cele funduszu dla bezrobotnych biletów jazdy kolejną elektryczną, stanowiącą własność spółki akcyjnej,

sprzeczne jest z art. 20 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z 11 sierpnia 1923 r. poz. 747 Dz. Ust.

(N. T. A. 15 grudnia 1926 r., l. rej. 1752/26, Z. W. 1079).

2. Z zestawienia art. 2 ust. 1, art. 20 ust. 1 i art. 21 ust. 2 ustawy z 11 sierpnia 1923 r. poz. 747 Dz. Ust. oraz § 1 B. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 17 czerwca 1924 poz. 523 Dz. Ust., potwierdzonego art. 1 ustawy z 1 kwietnia 1925 poz. 296 Dz. Ust., wynika, że powiatowym związkom komunalnym w b. zaborze rosyjskim służyło w r. 1925 prawo obciążenia podatkami na cele inwestycyjne tylko tych budynków, położonych poza obrębem gmin miejskich, które w tym roku zostały już obciążone państwowym podatkiem od budynków.

(N. T. A. 6 marca 1928 r., l. rej. 2214/26, Z. W. 1402).

3. Obciążanie budynków, położonych poza obszarem gmin miejskich, samoistnym podatkiem komunalnym od budynków jest sprzeczne z art. 2 ust. 1 i z art. 20 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z 11 sierpnia 1923 poz. 747 Dz. Ust. (zasada prawna).

(N. T. A. 10 marca 1931 r., l. rej. 4354/29, Z. W. 435 S.).

4. Miarodajnym dla opodatkowania samochodu osobowego, jako przedmiotu zbytku na rzecz powiatowego związku komunalnego (art. 20 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z 11 sierpnia 1923 poz. 747 Dz. Ust.), jest w razie podwójnego miejsca zamieszkania właściciela, miejsce stałego postoju samochodu (§§ 16 i 19 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z 27 stycznia 1928 poz. 396 Dz. Ust. (Zasada prawna).

(N. T. A. 8 stycznia 1932 r., l. rej. 2127/30, Z. W. 523 S.).

5. Krajowe Ubezpieczenie ogniowe w Poznaniu, istniejące na zasadzie ustawy z 25 lipca 1916 r. (Zbiór ustaw str. 241) nie jest władzą samorządową i wobec tego nie jest zwolnione od podatku od przedmiotów zbytku (samochodów) na rzecz gminy m. Poznania. (Zasada prawna).

(N. T. A. 27 lutego 1929 r., l. rej. 464/27, Z. W. 39 S.).

Do art. 21.

1. Trunki, podlegające państwowym podatkom od spożycia, zużycia, względnie produkcji, nie mogą być obciążone samoistnymi podatkami komunalnymi, nawet na cele inwestycyjne, w wypadkach, przewidzianych w art. 21 p. 2 ustawy z 11 sierpnia 1923, poz. 747 dz. ust. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych, a to wobec wyraźnego zakazu art. 10 p. 6 tejże ustawy (obecnie 10 p. 9).

(N. T. A. 30 stycznia 1925 r., l. rej. 441/24 Z. W. 538).

2. Broń myśliwska posiadana przez osoby, opłacające podatek od wykonywania prawa polowania (art. 19 ustawy z 11 sierpnia 1923 poz. 747 Dz. Ust. i niezbędna do wykonywania tego prawa, nie podlega opodatkowaniu, jako przedmiot zbytku na

zasadzie ust. 3 art. 21 powołanej ustawy. (Zasada prawna).

(N. T. A. 2 grudnia 1929 r., l. rej. 1515/28, Z. W. 214 S.).

3. Ograniczenia, wynikające z art. 14 ust. 2 ustawy z 15 czerwca 1923 poz. 505 Dz. Ust. co do najwyższego dozwolonego obciążenia gruntów podatkami komunalnymi, nie dotyczą podatków inwestycyjnych, pobieranych na zasadzie art. 21 ust. 2 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z 11 sierpnia 1923 poz. 747 Dz. Ust. (Zasada prawna).

(N. T. A. 6 czerwca 1930 r., l. rej. 3545/28, Z. W. 327 S.).

4. Statut o komunalnym podatku inwestycyjnym (art. 21 ust. 2 ustawy z 11 sierpnia 1923 o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych poz. 747 Dz. Ust.) obejmującym opłaty od umów od przeniesienia własności nieruchomości, nie może mieć zastosowania do umów, zawartych w terminie, poprzedzającym powzięcie zatwierdzonej uchwały podatkowej (art. 40 powyższej ustawy). (Zasada prawna).

(N. T. A. 13 stycznia 1932 r., l. rej. 4572/29, Z. W. 526 S.).

5. Przepis art. 119 ustawy z 15 lipca 1925 o państwowym podatku przemysłowym poz. 550 Dz. Ust., ograniczający prawo związków komunalnych do obciążenia przedmiotów, podlegających państwowemu podatkowi przemysłowemu, nie wyklucza prawa poboru podatku inwestycyjnego w myśl art. 21 ust. 3 ustawy z 11 sierpnia 1923 o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych, poz. 747 Dz. Ust., w wysokości co najwyżej 50% pobieranego podatku komunalnego od handlu i przemysłu. (Zasada prawna).

(N. T. A. 3 lutego 1932 r., l. rej. 2959/30, Z. W. 535 S.).

6. Wyjątkowym wypadkiem w rozumieniu art. 21 ust. 2 ustawy z 11 sierpnia 1923 o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych poz. 747 Dz. Ust., jest niepowседневne wydarzenie w ogóle, a zatem także i wydarzenie na gruncie życia gospodarczego gminy, związane z nieodzowną potrzebą dokonania inwestycji w pewnym okresie czasu;

Przyłączenie do gminy pewnych obszarów gminy sąsiedniej może stanowić wyjątkowy wypadek w myśl art. 21 ustawy z 11 sierpnia 1923;

Nie jest sprzeczne z art. 21 ustawy z 11 sierpnia 1923, jeżeli podatek inwestycyjny pobiera się według zróżniczkowanych stóp podatkowych i tylko w stosunku do niektórych podatków samorządowych. (Tezy).

(N. T. A. 12 lutego 1934 r., l. rej. 11484/31, 11485/31, 71/32, 347/32 i 607/32, Z. W. 758 S.).

7. Okres czasu, w ciągu którego podatek inwestycyjny może być pobierany, winien być oznaczony w statucie w okresach budżetowych.

(N. T. A. 13 maja 1935 r., l. rej. 11092/32, Z. W. 1068 S.).

8. Wymiar samoistnego podatku komunalnego od jezior, oparty na przychodzie wzgl. dochodzie z ich eksploatacji, jest nielegalny, jako sprzeczny z postanowieniami art. 9 i 21 ustęp 2 ustawy z 11

sierpnia 1923 o tymcz. ureg. fin. kom., poz. 747 Dz. Ust.

(N. T. A. 13 marca 1936 r., l. rej. 1940/33 i 9694/33, Z. W. 1168 S.).

9. Sama niemożność zrównoważenia budżetu gminnego na określony okres budżetowy nie jest dostateczną podstawą prawną do poboru podatku „inwestycyjnego“ na zasadzie art. 21 ustęp 2 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (poz. 884/32 Dz. Ust.);

Przewidziany w § 101 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (poz. 406/32 Dz. Ust.) do art. 21 ustęp 2 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (poz. 884/32 Dz. Ust.) warunek uprzedniego „całkowitego wykorzystania wszystkich innych źródeł dochodowych“ nie ogranicza się do źródeł, objętych ustawą o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych. (Tezy).

(N. T. A. 3 kwietnia 1936 r., l. rej. 5981/35, Z. W. 1175 S.).

Sprawy bieżące

INSTRUKCJA W SPRAWIE TECHNIKI WYMIARU I POBORU ŚWIADCZEŃ W NATURZE.

W sprawie powyższej Min. Spraw Wewnętrznych wystosował okólnik Nr 32 do P.P. Wojewodów i Przewodniczących Wydziałów Powiatowych, treści następującej:

„Dla ułatwienia związkom samorządowym wykonywania ustawy o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 204 z 1935 r.) udzieliłem P.P. Wojewodom i Przewodniczącym Wydziałów Powiatowych w okólniku Nr 52 z dnia 24 czerwca 1936 roku (Dz. Urz. Min. Spraw Wewn. Nr 18, poz. 126) szeregu wyjaśnień i wskazówek, dotyczących między innymi także sposobu wymiaru i poboru świadczeń (załącznik do okólnika).

Nawiązując do powyższego okólnika i do zawartego w nim zalecenia, aby rozszerzony zakres stosowania świadczeń w naturze nie powodował zwiększenia wydatków na administrację ogólną w gminach, a zarazem mając na względzie doniosłą rolę, jaką w gospodarce gmin odegrać mogą należycie zorganizowane świadczenia w naturze, uważam za konieczne udzielić dalszych wskazówek co do techniki wymiaru i poboru świadczeń w naturze; nie ulega bowiem wątpliwości, że osiągnięcie pełnych korzyści ze świadczeń w naturze zależy w wysokim stopniu od właściwej organizacji strony technicznej tych świadczeń.

Praktyka dotychczasowa w zakresie świadczeń drogowych i melioracyjnych w naturze, wymierzanych przed wydaniem ustawy o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne, stworzyła wprawdzie pewne formy techniczne w wymiarze i poborze tych świadczeń, z braku jednak szczegółowych przepisów zasady wymiaru i poboru świadczeń były tworzone w statutach lokalnych stąd też dotychczasową technikę wymiaru i poboru świadczeń w naturze cechuje ogromna różnorodność, utrudniająca należyty wymiar i pobór, a następnie kontrolę wykonanych świadczeń.

Wobec szczegółowych i jednolitych przepisów prawnych, zawartych w ustawie o świadczeniach w naturze i w rozporządzeniu wykonawczym, a regulujących między innymi również sposób wymia-

ru i poboru świadczeń, uważam za możliwe i wskazane wprowadzenie także jednolitych form technicznych, któreby usprawniały wykonywanie czynności wymiaru i poboru świadczeń przez zarządy gmin. W tym celu w porozumieniu z P. P. Ministrami Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Komunikacji zalecam wprowadzenie w życie załączonej instrukcji w sprawie techniki wymiaru i poboru świadczeń. Dla uzyskania pożądanego ewentualnie na przyszłość zmian w drukach, załączonych do tej instrukcji, proszę P.P. Wojewodów o nadsyłanie Ministerstwu Spraw Wewnętrznych uwag, poczynionych przy ich stosowaniu w praktyce“.

ZATRUDNIENIE ABSOLWENTÓW INSTYTUTU PRACY SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO W SŁUŻBIE SAMORZĄDOWEJ.

Min. Spraw Wewnętrznych wysłał do P. P. Wojewodów i Prezydenta m. Warszawy okólnik z dnia 21 czerwca 1937, S. S. 40/92 — 2, Nr 37, następującej treści:

„W czerwcu bieżącego roku zakończony zostanie stały, dwuletni kurs, prowadzony przez Instytut Pracy Samorządu Terytorialnego dla studentów wyższych uczelni, którzy mają zamiar pracować zawodowo w związkach samorządowych. Kurs ten kończy około 50 słuchaczy, otrzymujących wkrótce również dyplomy ukończenia studiów na wyższych uczelniach. Kurs ten jest więc pewnego rodzaju specjalizacją dla kandydatów na przyszłych pracowników samorządu terytorialnego, grupuje studentów, którzy już w okresie studiów wyższych okazali specjalne zainteresowanie i zamiłowanie do zagadnień komunalnych, a przez dwuletnie wykłady teoretyczne i 3 miesięczną obowiązkową praktykę daje pewne przygotowanie fachowe swym absolwentom.

Uważam przeto za celowe i pożądane, by przewodniczący związków samorządowych, w miarę otwierania się wakansów na stanowiska pracownicze w służbie samorządowej, a w szczególności w mniejszych miastach i gminach wiejskich, o ile możliwości brali pod uwagę kandydatury absolwentów wspomnianego kursu Instytutu Pracy Samorządu Terytorialnego. Dotyczy to zarówno tego-

rocznych absolwentów, jak i tych słuchaczy wyższych uczelni, którzy kurs taki ukończą w latach następnych. Uwzględnienie kandydatów wychowanków Instytutu zapewni związkowi samorządowemu dopływ młodych sił, posiadających zarówno pełne kwalifikacje naukowe, jak i pewne specjalne wykształcenie samorządowe, z drugiej strony uwzględnianie tych kandydatów może mieć dodatnie znaczenie dla rozwiązania problemu młodej inteligencji.

Zapotrzebowanie należy zgłaszać bezpośrednio do Instytutu Pracy Samorządu Terytorialnego, Warszawa, Al. Jerozolimskie 85/4“.

PRZEDŁUŻENIE URZĘDOWANIA TYMCZASOWYCH ORGANÓW USTROJOWYCH GM. M. ST. WARSZAWY.

W Dzienniku Ustaw Nr 48 poz. 371 została ogłoszona ustawa z dnia 22 czerwca 1937 r. o przedłużeniu okresu urzędowania tymczasowych organów ustrojowych gminy m. st. Warszawy, ustanowionych rozporz. Prezydenta z dn. 24 września 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 778), do dnia 1 października 1938 r.

ZMIANA GRANIC GMIN W POW. TURECKIM (WOJ. ŁÓDZKIE).

Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 czerwca 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 48, poz. 374), zmiesione zostało w pow. tureckim woj. łódzkiego 16 gmin wiejskich, a na ich miejsce utworzone 7 gmin, część zaś gromad z niektórych zniesionych gmin przyłączono do gmin istniejących.

ANKIETA O WYDATKACH I DOCHODACH GROMAD.

Ustawa z dnia 23 marca 1933 r. o częściowej zmianie samorządu terytorialnego powołała do życia gromadę na całym obszarze Państwa, z wyjątkiem woj. śląskiego. Odnośne przepisy ustawy określają zakres działania organów gromady oraz zakres gospodarczo - finansowej działalności gromady.

Jednocześnie powołana wyżej ustawa reguluje sprawy majątku gromad na poszczególnych obszarach państwa. W myśl artykułu 78 ustawy: „majątek i prawa majątkowe, jakie w chwili wejścia w życie niniejszej ustawy posiadały poszczególne gromady, tudzież majątek ogółu mieszkańców, wspomnianych w art. 77 wsi i kolonii przeznaczone na cele ogólne, przechodzą z zastrzeżeniem wynikającym z art. 25 i 80 na właściwe terytorialnie gromady, istniejące lub powstałe w myśl ustawy niniejszej“.

Artykuł zaś 108 ustawy reguluje sprawę majątku i dobra gromadzkiego na terenie woj. krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego, tarnopolskiego, poznańskiego i pomorskiego. Artykuł ten postanawia, że „majątek oraz wszelkie prawa i obowiązki gmin dotychczasowych wynikające z istnienia na ich obszarze dobra gminnego, majątku interesowanych, fundacji na specjalne cele publiczne lub majątku o szczególnym przeznaczeniu publicznym przechodzą po zlikwidowaniu tych gmin na

obszarze województw krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego, tarnopolskiego oraz pomorskiego i poznańskiego na rzecz właśc. wych gromad z zastrzeżeniem, że prawa dotychczasowych użytkowników nie mogą być uszczupione“.

Z powyższego wynika, że ustawodawca określając kompetencje organów gromady, zakres prac i działalności gromady przekazał jednocześnie majątek i prawa majątkowe gromadzie już istniejącej lub powstałej w myśl ustawy o częściowej zmianie ustroju. W ten sposób gromada została wyposażona w pewne źródła dochodu. Z powyższej treści wynika, że majątek gromad na różnych obszarach państwa będzie miał, jako źródło dochodu, różne znaczenie. Na terenie województw południowo - wschodnich (np. woj. stanisławowskie, tarnopolskie i lwowskie) dochód z tego źródła będzie dosyć wydatnie zasilał kasy gromadzkie, na innych natomiast terenach (np. woj. centralne) źródło to nie przysporzy gromadom znaczniejszych środków, potrzebnych na wykonywanie zadań gromady.

Celem wyrobienia właściwego poglądu na gospodarkę pieniężną gromad oraz w celu poznania różnic w zakresie finansowych możliwości gromad, jakie niewątpliwie istnieją, musimy posiadać dane statystyczne, charakteryzujące pracę gromady.

Doceniając znaczenie tego zagadnienia Główny Urząd Statystyczny zamierza zebrać w roku bieżącym za pośrednictwem wydziałów powiatowych, dane statystyczne, dotyczące wydatków i dochodów gromad.

Dla ułatwienia czynności wydziałom powiatowym opracowano następujący formularz, który zostanie rozesłany.

Zestawienie wydatków i dochodów gromad na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów za rok 1936/37.

Ogólna liczba gromad
w tym gromady zwolnione od uchwalania budżetów
Powiat Województwo

Rodzaje wydatków.

Wydatki ogółem

Wydatki zwyczajne

- I. Zarząd ogólny (wydatki kancelaryjne i osobowe związane z urzędowaniem organów gromady)
- II. Majątek gromadzki
- III. Przedsiębiorstwa gromadzkie
- IV. Spłata długów (spłata odsetek i rat)
- V. Drogi i place
- VI. Oświata
- VII. Kultura i sztuka
- VIII. Zdrowie publiczne
- IX. Opieka społeczna
- X. Popieranie rolnictwa
- XI. Popieranie przemysłu i handlu
- XII. Bezpieczeństwo publiczne
- XIII. R ó ż n e

Wydatki nadzwyczajne.

- I. Zarząd ogólny
- II. Majątek gromadzki
- III. Przedsiębiorstwa gromadzkie
- IV. Spłata długów (jednorazowa)
- V. Drogi i place publiczne
- VI. Oświata
- VII. Kultura i sztuka
- VIII. Zdrowie publiczne
- IX. Opieka społeczna
- X. Popieranie rolnictwa
- XI. Popieranie przemysłu i handlu
- XII. Bezpieczeństwo publiczne
- XIII. Pokrycie niedoborów z lat ubiegłych.

*Rodzaje dochodów.**Dochody ogółem**Dochody zwyczajne.*

- I. Z majątku i dobra gromadzkiego
- II. Z przedsiębiorstw gromadzkich
- III. Z opłaty za korzystanie z zakładów i urzędzeń gromadzkich
- IV. Dochód z zamiany świadczeń w naturze na świadczenia pieniężne
- V. Dochód ze świadczeń podatkowych przekazanych przez gminę
- VI. Zapomogi gminy
- VII. Inne źródła dochodu zwyczajnego

Dochody nadzwyczajne.

- I. Dochody ze sprzedaży majątku
- II. Inne źródła dochodu nadzwyczajnego
- III. Nadwyżka z lat ubiegłych.

U w a g a: Jeżeli wydział powiatowy nie posiada zestawienia wydatków i dochodów gromad w powyższym układzie, należy nadać zestawienia w takim układzie, w jakim je posiada wydział powiatowy, chociażby nawet te zestawienia ograniczały się tylko do ogólnej sumy wydatków i dochodów.

Ważną informacją jest odpowiedź na pytanie zamieszczone na początku formularza, dotyczące ogólnej liczby gromad oraz liczby gromad, które nie prowadzą gospodarki pieniężnej i w myśl odpowiednich przepisów formalnych¹⁾ zostały zwolnione od obowiązku uchwalania budżetu. Przy wypełnianiu dalszej części formularza należy wpisać do odpowiednich rubryk (działów) sumy wydatków lub dochodów wszystkich gromad istniejących w powiecie, które w roku budżetowym 1936/37 prowadziły jakąkolwiek bądź gospodarkę pieniężną.

Zdajemy sobie sprawę, że na niektórych terenach wypełnienie formularza może napotkać na pewne trudności, uważamy jednak, że dane znajdujące się w posiadaniu odpowiedniej komórki wydziału powiatowego, pozwolą na udzielenie najogólniejszej informacji, o której mówi uwaga do formularza.

W celu uniknięcia nieporozumień nadmieniamy, że opracowanie układu zamieszczonego wyżej formularza zostało poprzedzone badaniem tego zagadnienia na terenie kilkunastu powiatów.

St. Stęplewski.

¹⁾ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu o gromadach. Dz. Ust. R. P. Nr 9, poz. 70 (§ 41 ust. 2 p. 1).

DZIAŁALNOŚĆ POWIATOWEGO ZWIĄZKU SAMORZĄDOWEGO W ZDOŁBUNOWIE W ZAKRESIE ZDROWIA PUBLICZNEGO (WOJ. WOŁYŃSKIE).

Powiatowy Związek Samorządowy w Zdołbunowie utrzymuje własny szpital w Ostrogu na 40 łóżek. W ciągu roku 1936/37 korzystało ze szpitala 1066 osób przy 11189 dniach leczenia. Personel szpitala obsługuje jednocześnie przychodnię rejonową przy szpitalu, w której przyjęto w tym samym okresie 4929 chorych i udzielono 7335 porad. Koszt utrzymania 1 chorego wyniósł 4,89 zł, koszt żywienia — 0,67 zł.

Ponadto Pow. Zw. Sam. prowadził trzy przychodnie rejonowe: w Zdołbunowie, w której udzielono 496 porad (czynna przez 6 miesięcy); w Mizoczku, w której udzielono 1914 porad oraz w Mogilanych, w której udzielono 1591 porad (czynna przez 8 miesięcy).

W dziale chorób zakaźnych stwierdzono w r. 1936/37 zmniejszenie się duru brzuszkiego i duru płamistego.

Lekarze rejonowi zlustrowali szkoły na terenie powiatu.

Utrzymywany przez Pow. Zw. Sam. kontroler

sanitarny zlustrował 4153 studnie publiczne i prywatne w 63 miejscowościach, co stanowi około 70% ogólnej ilości studzien na terenie powiatu. Na terenie powiatu wybudowano w ciągu r. 1936/37 12 nowych studzien publicznych betonowych, korzystając z subwencji państwowej.

Także przez Pow. Zw. Sam. utrzymywana jest łaźnia w Dermaniu, z której korzystało w ciągu roku ogółem 12000 osób.

Dla pokrywania kosztów leczenia ubogich chorych utworzony został w powiecie Powiatowy Fundusz kosztów leczenia, który utrzymywał w szpitalach psychiatrycznych 11 chorych, a na domowej opiece — 10 chorych. Wpłata Pow. Zw. Sam. na rzecz Funduszu wyniosła w r. 1936/37 30450 zł, a gmin 26.400 zł.

BUDOWA STUDZIEN W GMINIE RÓWNE (WOJ. WOŁYŃSKIE).

Gmina wiejska w Równem podjęła budowę 10 studzien publicznych na terenie gminy oraz remont jednej studni. Wydział Powiatowy w Równem przyszedł gminie z pomocą przez wyasygnowanie 600 zł subwencji.

**RUCH LETNISKOWO - TURYSTYCZNY W POW.
KARTUSKIM (WOJ. POMORSKIE).**

Przy Wydziale Powiatowym w Kartuzach jako instytucji zastępczej Funduszu Pracy został utworzony referat turystyczny, którego zadaniem jest współdziałanie z czynnikami, propagującymi Kaszubską Szwajcarię i Wybrzeże i organizacjami, urządzającymi obozy i wycieczki oraz udzielanie informacji dla letników i turystów co do tras wycieczkowych, zakwaterowania itp.

Niezależnie od referatu czynną jest powiatowa komisja letniskowo - turystyczna.

W okresie od 15 maja 1936 r. do 31.III.1937 r. przebywało na terenie powiatu około 5.600 uczestników 1 i 2 - dniowych wycieczek szkolnych i innych z poza powiatu, 2340 uczestników 2 do 6-cio tygodniowych obozów letnich, około 420 turystów, oraz 740 letników, przebywających więcej niż 2 tygodnie. Ogólny dochód brutto powiatu z ruchu letniskowo - turystycznego oceniany jest na 110 tys. złotych.

**SPRAWA LETNISKOWA W POW. SIERADZKIM
(WOJ. ŁÓDZKIE).**

Teren powiatu sieradzkiego posiada kilka miejscowości o charakterze letniskowym, z których korzystają głównie mieszkańcy pobliskiej Łodzi. Na terenie powiatu przystąpiono już do organizacji ruchu letniskowego w oparciu o samorząd gminny i gromadzki.

Obecnie Wydział Powiatowy w Sieradzu przystąpił do wydania specjalnego prospektu letniskowo - turystycznego.

**SAMORZĄDOWA SZKOŁKA DRZEW ALEJOWYCH
W POW. SIERADZKIM (WOJ. ŁÓDZKIE).**

Wydział Powiatowy w Sieradzu zdecydował założenie własnej szkoły drzew alejowych dla zaдрzewiania dróg i osiedli. W tym celu Wydział Powiatowy postanowił wydzierżawić na okres 5-cio letni 3 morgi gruntu.

**WOJEWÓDZKI ZJAZD OPIEKUNÓW SPOŁECZNYCH
I CZŁONKÓW KOMISYJ OPIEKI SPOŁECZNEJ
W LISKOWIE (WOJ. ŁÓDZKIE).**

W dn. 30 czerwca i 1 lipca odbył się na terenie Wystawy Prac i Kultury Wsi w Liskowie wojewódzki zjazd opiekunów społecznych i członków komisji opieki społecznej ze wszystkich miast i powiatów woj. łódzkiego. Celem zjazdu było zapoznanie uczestników z zagadnieniami i stanem opieki społecznej na terenie województwa, zespolenie pracy tych wszystkich czynników, które przyczynić się mogą do realizacji ustawy o opiece społecznej oraz umożliwienie wypowiedzenia się i wysunięcia postulatów w zakresie zagadnień opiekuńczych.

**POWIATOWA KONFERENCJA GOSPODARCZA
W CHELMIE (WOJ. LUBELSKIE).**

Wydział Powiatowy w Chełmie na wniosek sen. Lechnickiego postanowił zwołać powiatową konferencję gospodarczą z udziałem przedstawicieli Wydziału Powiatowego, Okr. T-wa Org. i Kółek Roln., Pow. Spółdzielni Rolniczo - Handlowej, K. K. O. i innych aktywnych działaczy gospodarczych z terenu powiatu. Przedmiotem obrad konferencji mają być w szczególności sprawa polityki zbytu zboża i kredytu zaliczkowego.

**ZJAZD STAROSTÓW WOJ. POLESKIEGO W ŚWIEŻO
POWSTAŁEJ OSADZIE**

W Staniewicach pow. kosowskiego odbył się zjazd starostów woj. poleskiego pod przewodnictwem wojewody de Tramecourt. Staniewicze wybrano rozmyślnie celem podkreślenia ważności zagadnień melioracyjnych w hierarchii poczynań gospodarczych na terenie województwa.

Na terenie Staniewicz, które jeszcze w 1929 r. stanowiły niedostępne bagna, żyje obecnie ponad 100 rodzin na obszarze 2.148 ha. Powstały tam kulturalne osiedla o kierunku wybitnie hodowlanym i ośrodek mleczarski, jeden z największych nie tylko na Polesiu, ale i w całym Państwie. Oddziaływanie osady na sąsiednie gromady jest znaczne i już dzisiaj daje się tam zauważyć wyraźnie olbrzymi postęp w pracach melioracyjnych i w hodowli bydła.

ZEBRANIE ZWIĄZKU GMIN WOJ. ŚLĄSKIEGO.

W dniu 26 czerwca rb. odbyło się w Katowicach Walne Zebranie Związku Gmin woj. śląskiego. Zebranie poświęcone było sprawom organizacyjnym, mianowicie rozpatrzeniu sprawozdania z działalności Związku za rok 1936/37 i uchwaleniu budżetu na r. 1937/38. Związek Powiatów R. P. reprezentował członek Zarządu Związku p. dr W. Seidler.

IV POLSKI KONGRES DROGOWY.

W końcu grudnia 1937 r. odbędzie się IV Polski Kongres Drogowy. Tematami obrad Kongresu będą następujące zagadnienia:

- a) finansowanie gospodarki drogowej w Polsce (Fundusz Drogowy, opłaty drogowe, świadczenia w naturze, Fundusz Pracy);
- b) motoryzacji ruchu drogowego i autostrad w Polsce na tle obecnej gospodarki drogowej w Polsce;
- c) postępów techniki drogowej w Polsce;
- d) zaopatrzenia dróg w polskie materiały krajowe (obecny stan i możliwości rozwoju);
- e) organizacji pracy służby drogowej.

**ZAMKNIĘCIE 5-CIO MIESIĘCZNEGO KURSU DLA SEKRETARZY GMINNYCH I ZARZĄDÓW MIEJSKICH
W INSTYTUCIE KOMUNALNYM.**

W dniu 25 czerwca br. odbyło się w Instytucie Komunalnym w Warszawie zamknięcie pierwszego

5-miesięcznego kursu dla sekretarzy gminnych i dla sekretarzy zarządów miejskich mniejszych miast niewydziałonych. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych reprezentowali p.p. dyrektor departamentu samorządu W. Żbikowski oraz stały delegat Min. Spraw Wewn. przy Instytucie — naczelnik St. Podwiński.

Jak ze sprawozdania dyrektora Instytutu wynika, kurs ukończyło 47 słuchaczy, z czego 21 z wynikiem dobrym, 20 z wynikiem dostatecznym, 6 z zastrzeżeniem złożenia dodatkowych egzaminów. Program kursu obejmował 29 przedmiotów, 474 godzin wykładowych, uzupełnionych dodatkowymi prelekcjami i wycieczkami między innymi do Gdyni.

Kursy dla pracowników administracji gminnej należą do stałego programu działalności Instytutu. Przygotowuje się nadto na jesień kursy dla inspektorów powiatowych samorządu gminnego, w projekcie są kursy dla urzędników m. st. Warszawy.

Prowadzenie kursów nie wyczerpuje działalności Instytutu. Rozpoczęto cykl odczytów na tematy samorządowe, poczyniono przygotowania do gromadzenia materiałów opisowych o gromadzie wiejskiej, jako podstawy do badań na ten temat. Dyrektor Instytutu wspominał wreszcie o propozycjach przejścia od centralnych instytucji samorządowych

pewnych prac, wchodzących w zakres tzw. naukowej działalności, jako o objawie rosnącego zaufania do Instytutu spośród jego członków.

Prezes Instytutu, p. Jan Strzelecki, mówił o pracy Instytutu, jako wyniku zgodnej współpracy wszystkich jego członków — centralnych instytucji samorządowych i związków zawodowych — przy zawsze życzliwym ustosunkowaniu i poparciu ze strony Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Zwracając się do absolwentów kursu prezes Instytutu zwrócił uwagę, że ukończenie kursu powinni traktować tylko jako fragment nieustannej pracy nad sobą. Przestrzegł wreszcie wracających do swoich warsztatów pracy, by pamiętali, że są samorządowcami i by w pracy swojej starali się realizować ideę samorządu, a nie stali się kastą biurokratów.

Następnie przemawiał dyrektor departamentu samorządu, p. Witold Żbikowski, który mówił o wadze i znaczeniu, jakie przywiązuje Ministerstwo do prac nad szkoleniem pracowników samorządowych, zapewnił o życzliwym poparciu prac Instytutu, życzył owocnych wyników działalności Instytutowi i powodzenia w dalszej pracy społecznej i samorządowej absolwentom kursu.

W końcu przemawiał jeden z absolwentów kursu, który imieniem kolegów dziękował władzom Instytutu.

Wiadomości gospodarcze

KURSY WALUT.

(Notowania z dn. 2.VII. 1937 r.).

1 dol. St. Zjedn. —	5.28 zł.
100 frank. szwajc. —	121,00 zł
1 funt. szterl. —	26.14 zł.
100 frank. franc. —	23,30 zł.

CENY ZBOŻA.

(Ceny za 100 kg. franko stacja załadowania).
W dn. 2.VII. 1937 r. Warszawa.

Zyto	27.50 — 28.25 zł.
Pszenica	31.25 — 32.25 zł.
Jęczmień	27.00 — 28.00 zł.
Owies	28.00 — 29.00 zł.

Poradnik samorządowy

1. *Pytanie:* Wydz. Pow. w K. zapytuje, czy art. 4 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 listopada 1936 r. o ulgach w spłacie niektórych zobowiązań gmin wiejskich (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 584) odnosi się również do należności powiatowych funduszy emerytalnych.

Odpowiedź: Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 listopada 1936 r. o ulgach w spłacie niektórych zobowiązań gmin wiejskich (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 584) dotyczy tych wierzycieli i tych kategorii zadłużenia gmin wiejskich, które zostały w dekrete szczegółowo wymienione, wśród których brak zadłużenia wobec powiatowych związków samorządowych, jak i powiatowych funduszy emerytalnych. Zastosowanie ulg dla gmin w spłacie zadłużenia wobec nadzorczych powiatowych związków samorządowych pozostawione zostało uznaniu tych związków. Wskazówki co do sposobu i zakresu oddłużenia gmin wiejskich, poza ulgami powszechnymi, zastosowanymi z mocy samego prawa, zawiera okólnik Przewodniczącego Centralnej Komisji Oszczęd-

nościowo - Oddłużeniowej z dnia 23 grudnia 1936 r., zamieszczony w Nr 1 tyg. „Samorząd z 1937 r., str. 13.

2. *Pytanie:* Zarząd gminy w B. zapytuje, czy należy się i na jakiej podstawie prawnej dodatek mieszkaniowy na rodzinę dla nauczyciela, posiadającego rodzinę, składającą się z żony i dwojga dzieci, jeżeli żona tegoż nauczyciela uczy w innej miejscowości i pobiera dodatek mieszkaniowy.

Odpowiedź: Wysokość dodatku mieszkaniowego dla nauczyciela uzależniona jest m. inn. od jego stanu rodzinnego. W myśl art. 4 dawnej ustawy uposażeniowej dla funkcjonariuszów państwowych z dn. 9.X.1923 r. (Dz. U. R. P. Nr 116, poz. 924) mającego w danej sprawie zastosowanie, do rodziny zalicza się żonę, z wyjątkiem wypadków, gdy pobiera uposażenie z instytucji państwowej, oraz dzieci do lat 18. Jeśli zatem nauczyciel ma na utrzymaniu dzieci należy mu się dodatek mieszkaniowy rodzinny, a żonie — nauczycielce dodatek mieszkaniowy dla samotnych.

Jeśli żona nauczyciela nie pobiera wynagrodzenia z instytucji państwowej, nauczycielowi przysługuje dodatek mieszkaniowy rodzinny, choćby małżeństwo było bezdzietne. Wysokość dodatków mieszkaniowych podana jest w piśmie Ministerstwa Skarbu z dn. 22.XII.1928 r., opublikowanym w Zbiorze Zarz. Min. Spraw Wewnętrznych, str. 153. W związku z nowymi przepisami uposażeniowymi dla funkcjonariuszów państwowych i przeszerewaniem, sposób ustalania wysokości dodatku mieszkaniowego podaje okólnik Min. Spraw Wewn. z dn. 20.II.1934 r. (Dz. Urz. Min. Spraw Wewn., str. 115, przykład I).

3. *Pytanie:* Jeden z sekret. wydz. pow. woj. centralnych zapytuje:

1) czy mogą pracować w jednym związku samorządowym (zarządzie miejskim) małżonkowie: małżonka w charakterze pracowniczki zarządu miejskiego i małżonek w charakterze członka magistratu (ławnika);

2) czy w obowiązujących przepisach (ustawie o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych, względnie rozporządzeniu Prezydenta R. P. o postępowaniu administracyjnym) znajduje uzasadnienie pobieranie przez związek komunalny (zarząd miejski) specjalnych opłat od zalegających płatników za wysyłane do tych płatników tzw. „przypomnienia o upływie terminu płatności“ (po 60 gr za każde wysłane przypomnienie).

Odpowiedź: 1. Zakaz piastowania mandatu członka zarządu miejskiego przez męża pracowniczki tego samego zarządu miejskiego jako ograniczający prawo wybieralności do organów miejskich musi mieć podstawę ustawową, której brak w aktualnie obowiązujących przepisach prawnych. Brak także przepisów, któreby ograniczały możliwość wchodzenia z gminą w stosunek umowy o pracę osób, których małżonek, krewni lub powinowaci piastują mandaty członków zarządu miejskiego. W razie zbiegu tych okoliczności będzie miał jedynie w konkretnych wypadkach zastosowanie przepis art. 9 ust. (2) ustawy samorządowej z 23 marca 1933 r.

2. Prawo pobierania tzw. opłat administracyjnych za czynności i poświadczenia urzędowe orga-

nów samorządowych przysługuje związkowi samorządowemu na podstawie art. 27 p. 1 ustawy o tymcz. uregulowaniu finansów komunalnych. Przepisy tego art. są przepisami ogólnymi, tzn. że mają zastosowanie wtedy, gdy nie ma w danym zakresie przepisów specjalnych. Powstaje kwestia, czy na tej podstawie mogą być pobierane opłaty za wysyłane przez zarządy miejskie płatnikom tzw. „upomnienie“.

Ponieważ brak jest specjalnych przepisów, któreby tę sprawę odrębnie regulowały, należy się odwołać do prawa o postępowaniu administracyjnym. Zgodnie z art. 105 ust. 1 rozporz. z dn. 22.III.1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341) w postępowaniu administracyjnym stroną obciążają te koszty postępowania, które: a) wynikły z winy strony, b) zostały poniesione w interesie lub na prośbę strony, a nie wynikają z ustawowego obowiązku władzy. W konkretnym wypadku rozważenia wymaga jedynie ewentualność uzasadniania tych „upomnień“ interesem strony. Wprawdzie pojęcie interesu nie jest ustawowo określone, należy go jednak pojmować ścieśniająco, inaczej bowiem wszelkie czynności władz mogłyby być skwalifikowane jako pośrednio lub bezpośrednio dotyczące interesu stron. Może być zatem mowa o interesie strony wtedy, jeśli zaniechanie pewnej czynności przez władzę i poniesienie przez nią związanych z tym kosztów spowodowałoby dla strony konkretne szkody lub straty. W będącym w mowie wypadku interesu strony w tym ujęciu nie ma, albowiem, to, co stanowi jedyną praktyczną wartość „upomnienia“ dla strony, mianowicie przypomnienie terminu płatności daniny i zagrożenie sankcjami, musiało być zamieszczone w nakazie płatniczym.

Za brakiem podstawy prawnej do pobierania opłat za omawiane upomnienia przemawia także i ta okoliczność, że wkraczają one w dziedzinę postępowania egzekucyjnego, które jest unormowane odrębnie tak co do właściwości władz, jak i kosztów.

Stan prawny ulega pod tym względem zmianie od lipca r. b. w związku z wejściem w życie rozp. Rady Ministrów z dn. 15.V.1937 r. (D. U. R. P. Nr 43, poz. 340).

Mgr S.

K o m u n i k a t y

KURS KORESPONDENCYJNY BIBLIOTEKARSTWA.

Instytut Oświaty Pracowniczej przy współudziale Biblioteki Publicznej m. st. Warszawy, Poradni Bibliotecznej Związku Bibliotekarzy Polskich i Seminarium Bibliologicznego Wolnej Wszechnicy Polskiej uruchamia *Kurs Korespondencyjny Bibliotekarstwa*.

Celem kursu jest podniesienie kwalifikacji fachowych

osób, pracujących na terenie bibliotek oświatowych, oraz umożliwienie zdobycia wykształcenia zawodowego osobom, mającym zamiar poświęcić się pracy w bibliotekach oświatowych.

Kurs trwać będzie 8 miesięcy.

Kierownictwo kursu objął prof. dr J. Muszkowski. Informacyj udziela Instytut Oświaty Pracowniczej (Marszałkowska, 129 — tel. 318.45).

WYDZIAŁ POWIATOWY W SIEDLCACH

o g ł a s z a

K O N K U R S

na stanowisko inspektora samorządu gminnego w Siedlcach.

Od kandydatów wymagane są następujące kwalifikacje:

- 1) obywatelstwo polskie,
- 2) wykształcenie wyższe (prawnicze lub ekonomiczne),
- 3) dłuższa praktyka samorządowa.

Uposażenie według VII st. sł.

Podania wraz z własnoręcznie napisanym życiorysem i odpisami świadectw i dokumentów należy wносить do Wydziału Powiatowego w Siedlcach do dnia 15 lipca 1937 r.

Posada do objęcia od 1 sierpnia 1937 r.

Podania nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Starosta Powiatowy
(-) *Stanisław Guliński*

WYDZIAŁ POWIATOWY W LESZNIE

Województwo Poznańskie

o g ł a s z a

K O N K U R S

na stanowisko inspektora samorządowego w Lesznie.

Od kandydata wymaga się:

- 1) Wykształcenie wyższe prawnicze lub ekonomiczne,
- 2) przynajmniej 3 lata praktyki samorządowej na stanowisku referendarskim,
- 3) nieprzekraczalny wiek 40 lat.

Uposażenie w okresie 3- miesięcznej próby według VIII stopnia służbowego, po czym może nastąpić stabilizacja w stopniu uposaż. VII.

Do podania należy dołączyć życiorys oraz uwierzytelnione odpisy dowodu obywatelstwa polskiego, dowodu stosunku do służby wojskowej, metrykę urodzenia, świadectw szkolnych, świadectw dotychczasowej pracy oraz referencji wiarogodnych osób.

Termin składania podań do 1.VIII.1937 r.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
(-) *R. Świątkowski*
Starosta Powiatowy

POWIAT AUGUSTOWSKI PRZYGOTOWAŁ TRZY WSIE NA PRZYJĘCIE LETNIKÓW

Dzięki staraniom Wydziału Powiatowego w Augustowie uzyskał znany i b. licznie odwiedzany augustowski ośrodek ruchu letniskowo-turystycznego naturalne, a potrzebne rozszerzenie. W ciągu ostatnich tygodni przygotowano bowiem kilkadziesiąt pomieszczeń w domach włościańskich wsi Serwy i Sucha Rzeczka nad jeziorem Serwy oraz wsi Bryzgiel nad jeziorem Wigry.

Są to miejscowości o pięknym położeniu nadające się znakomicie dla tych osób, które chciałyby spędzić wakacje na pojezierzu Augustowsko-Suwalskim, a które szukając niskich cen, spokoju i swobody, chciałyby ominąć samo miasto.

Komunikacja z wspomnianymi wsiami letniskowymi przedstawia się następująco: Bryzgiel jest oddalony o 7 km od st. kol. Szczepki na linii kol. Grodno—Augustów—Suwałki, zaś Serwy i Sucha Rzeczka o 16 km od Augustowa, skąd będzie zresztą wkrótce uruchomiona linia autobusowa, przechodząca przez obie te miejscowości.

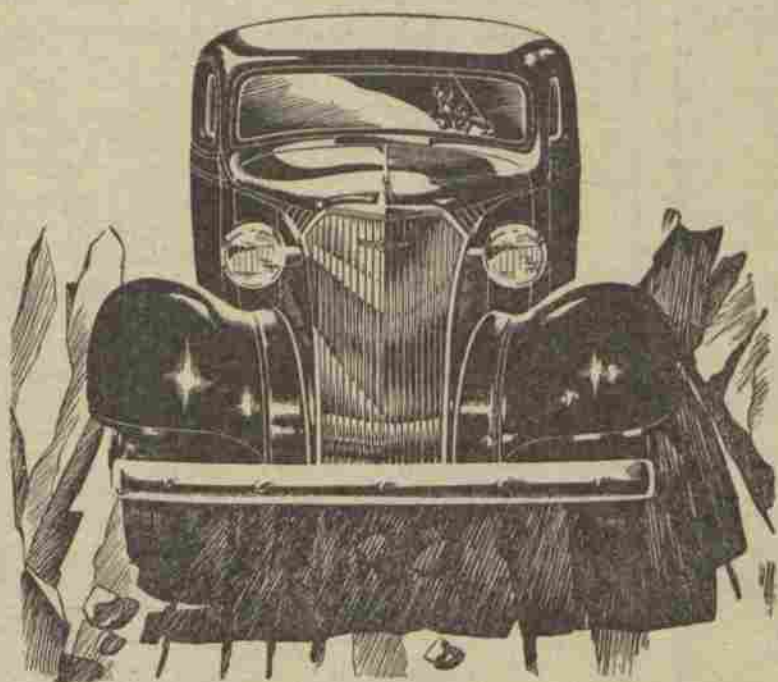
Mieszkania dla letników znajdują się w domach włościan, zostały one jednak odpowiednio wybrane i co do stanu czystości i porządku kontrolowane. Cena pokoju z możliwością używania kuchni i z obsługą wynosi od 15 — 20 zł miesięcznie.

Szereg artykułów żywnościowych, przede wszystkim nabiał, warzywa, ryby, jagody można kupić tanio na miejscu. Letnicy którzy nie chcą prowadzić własnej kuchni mogą się stołować na miejscu, płacąc zależnie od umowy (ceny niskie).

Przy wyjeździe do tych miejscowości należy skorzystać z usług **Biura Turystycznego w Augustowie (Rynek)**, które prowadzi szczegółową ewidencję mieszkań w tych wsiach i może udzielić szczegółowych informacji i porad.

czas. 13458/19/27

CHEVROLET



przoduje!

Wozy Chevrolet, montowane w Polsce przez zakłady Lilpop, Rau i Loewenstein S. A., zdały doskonale egzamin na naszych drogach, zajmując I i III miejsce w X Raidzie A. P.

Samochody Chevrolet są równouprawnione decyzją władz państwowych z innymi wozami pochodzenia krajowego

SPRZEDAWCY REJONOWI: Warszawa, Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Grodno, Gdynia, Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Łódź, Ostrów Wlkp., Poznań, Równe, Rzeszów, Sosnowiec, Wilno, Włocławek.

KAMIENIOŁOMY GRANITOWE

GOSPODARCZEGO ZRZESZENIA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

SPÓŁKA Z O. O.

W KLESOWIE I WYRACH NA WOŁYNIU
ZARZĄD WARSZAWA, DOBRA 28, TEL. 2-75-30

POLECAJĄ: MATERIAŁY DO BUDOWY DRÓG
Z NAJLEPSZEGO DROBNOZIARNISTEGO
GRANITU O WYTRZYMAŁOŚCI NA ŚCI-
SKANIE OD 1800 DO 2200 KG NA C/M²

PRODUKCJA ROCZNA 150.000 TONN
CENY KONKURENCYJNE
TERMINOWA DOSTAWA

DLA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO
DOGODNE WARUNKI KREDYTOWE