

SAMORZĄD

TYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

PRENUMERATA KWARTALNA
7.50 ZŁOTYCH.
OD 6 EGZEMPLARZY 6.25 Zł.
NUMER POJEDYNCZY 60 GROSZY.
KONTO CZEKOWE w P. K. O. 52.020
Nr KONTA ROZRACHUNKOWEGO
W URZ. P.-T. WARSZAWA I — 276.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA
WARSZAWA,
MARSZAŁKOWSKA 81a
TELEFONY: REDAKCJI 9-66-06.
ADMINISTRACJI 9-61-92.
—
Redakcja rękopisów nadesłanych
nie zwraca.

Ceny ogłoszeń: Strona w tekście: 350 zł., 1/2 — str.
175 zł., — 1/4 str. 87 zł 50 gr. Poza tekstem za str.
250 zł., — 1/2 str. 125 zł., 1/4 str. 62 zł. 50 gr.
Publikacje bilansów o 50% drożej. Ogłoszenia
instytucyj komunalnych (dostarczone bezpośrednio do Administracji) za str. 120 zł., 1/2 str.
60 zł., — 1/4 str. 30 zł.

Redaktor — Franciszek Branny

ROK XX.

WARSZAWA, 3 LIPCA 1938 r.

nr 27

TREŚĆ nr 27. Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych — *St. Rod-wicz.* Program konserwacyjnych robót drogowych i potrzebne środki finansowe — *Eres.* Sprawy bieżące. Wiadomości zagraniczne. Wiadomości gospodarcze. Poradnik. Przegląd wydawnictw.

Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych

(według stanu na 1 kwietnia 1937 r.)

Dla interesujących się zagadnieniem drogowym w Polsce podajemy w szeregu zestawień cyfrowych uzyskanych ze sprawozdań rocznych z gospodarki drogowej dane dotyczące kilku ostatnich lat, charakteryzujące poszczególne dziedziny tego zagadnienia.

I. Długość dróg i ich gęstość.

Umieszczone niżej zestawienie (nr. 1) informuje nas o stanie długości dróg w Polsce w 1924 r. i o stanie długości dróg w latach 1935 i 1936 - 37 z rozróżnieniem długości przypadających na poszczególne rodzaje nawierzchni.

Zestawienie Nr 1.

Według stanu na 1.IV 1937 r.

Kategoria	Brukowane		Tłuczniowe		Ulepszone		Z twardą nawierzchnią razem			Gruntowe razem		
	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1924*)	1935 ^{o)}	1936 ^{o)}	1924	1935	1936
	Km.		Km.		Km.		Km.			Km.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Państwowe	1640	1741	11552	11255	1373	1664	13040	14.565	14.660	4.316	3.255	3.147
Wojewódzkie	1105	1157	9567	9488	277	317	9637	10.949	10.962	6.788	3.790	3.657
Powiatowe	2816	2996	19673	19843	339	365	14955	22.828	23.204	19.427	13.194	12.622
Gminne	9824	10407	1272	1462	—	—	6702**)	11.096	11.869	260.300**)	256.000	255.000
R a z e m .	15.385	16.301	42.064	42.048	1.989	2.346	44.334	59.438	60.695	290.831	276.239	274.426

*) dane bez województwa śląskiego. **) dane wg. stanu na 1.IV 1929 r. ^{o)} dane z województwem śląskim.

Z porównania długości dróg w 1924 i 1936 roku wynika, że:

- a) dróg z twardą nawierzchnią przybyło 16361 km co stanowi wzrost o 26,9%,
- b) dróg z gruntową nawierzchnią ubyło 16405 km co stanowi — 5,6%.

Wynik pod b) oznacza, że z ilości 16405 km dróg część ich została zamieniona na drogi z twardą nawierzchnią i część wyeliminowana z kategorii dróg publicznych.

W poszczególnych rodzajach dróg z twardą nawierzchnią, jak wynika z porównaniu danych 1935 i 1936 roku, nastąpiły następujące zmiany:

- a) dróg z nawierzchnią brukowaną przybyło + 916 km,
- b) dróg z nawierzchnią tłuczniową ubyło — 16 km,
- c) dróg z nawierzchnią ulepszoną przybyło + 357 km.

Z porównania danych z 1924 *) i 1936 *) r. wynika, że dróg z twardą nawierzchnią:

- a) z kategorii dróg państwowych przybyło + 1270 km co stanowi + 8,66%,

*) bez województwa śląskiego.

b) z kategorii dróg wojewódzkich przybyło + 1086 km co stanowi + 9,9%,
 c) z kategorii dróg powiatowych przybyło + 7381 km co stanowi + 31,8%,
 d) z kategorii dróg gminnych przybyło + 5167 km co stanowi + 43,5%,
 zaś dróg z nawierzchnią gruntową zmieniono na twardą nawierzchnię:
 a) z kategorii dróg państwowych 1169 km co stanowi 27,0%,

b) z kategorii dróg wojewódzkich 3131 km co stanowi 46,1%,
 c) z kategorii dróg powiatowych 6805 km co stanowi 35,3%,
 d) z kategorii dróg gminnych gruntowych zmieniono na twardą nawierzchnię lub wyeliminowano z kategorii dróg publicznych 5300 km co stanowi 2%.

Ilość dróg z twardą nawierzchnią w poszczególnych województwach i ich gęstość na 100 km².

Zestawienie Nr 2.

przedstawia się następująco:

1	2	3 4 5 6 7 8 9 10								11	12	13 14			
		Długość dróg o twardej nawierzchni										Różnica między r. 1924 a 1936	Powierzchnia	Gęstość dróg na 100 km ²	
		Państwowych		Wojewódzkich		Powiatowych		R A Z E M						1924	1936
		1924	1936	1924	1936	1924	1936	1924	1936						
Km.		Km.		Km.		Km.		Km.	Km. ²						
1	Białostockie	1285	1357	508	637	621	900	2414	2894	+480	32.441	744	892		
2	Kieleckie	942	938	823	1127	508	1377	2273	3442	+1169	25.589	888	1345		
3	Krakowskie	1035	1065	977	955	2580	2601	4592	4621	+29	17.380	2642	2659		
4	Lubelskie	1056	1117	494	849	148	928	1698	2894	+1196	31.176	544	928		
5	Lwowskie	1151	1198	1018	1047	1537	2574	3706	4819	+1113	28.408	1304	1696		
6	Łódzkie	717	763	695	825	1054	1526	2466	3114	+648	19.034	1295	1636		
7	Nowogródzkie	466	789	33	149	51	329	550	1267	+717	22.966	239	552		
8	Poleskie	598	703	32	107	111	138	741	948	+207	36.668	202	259		
9	Pomorskie	990	956	727	680	2684	2749	4401	4385	-16	16.407	2675	2662		
10	Poznańskie	1163	1179	1887	1377	2811	3731	5861	6287	+426	26.564	2206	2367		
11	Stanisławowskie	673	634	515	619	689	1749	1877	3002	+1125	16.894	1111	1777		
12	Tarnopolskie	807	782	630	648	708	1267	2145	2697	+552	16.533	1297	1631		
13	Warszawskie	1320	1329	1121	1135	1415	2048	3856	4512	+656	29.593	1235	1525		
14	Wileńskie	627	726	113	291	38	248	778	1265	+487	29.011	268	436		
15	Wołyńskie	210	774	64	277	—	171	274	1222	+948	35.754	077	342		
	R A Z E M	13.040	14.310	9637	10.723	14.955	22.336	37.632	47.369	+9737	384.418	979	1232		
16	Śląskie wg stanu na I.IV.1936 r.	—	350	—	239	—	868	1127	1457	+330	4.216	2673	3456		
	Razem z woj. śląskim	13.040	14.660	9637	10.962	14.955	23.204	38.759	48.826	+10067	388.634	997	1256		
	Drogi gminne	—	—	—	—	—	—	—	11.869	—	—	—	—		
	O G O Ł E M	13.040	14.660	9637	10.962	14.955	23.204	38.759	60.695	—	388.634	—	1562		

Wskaźnik gęstości sieci dróg z twardą nawierzchnią (dróg państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) dla całego Państwa wynosi 15.62 (na 1.IV.1936 wynosił 15.32).

Wskaźnik gęstości sieci dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych z twardą nawierzchnią (kol. 13 i 14) w odniesieniu do 100 km² powierzchni, który w 1924 r. wynosił 9.97 wzrasta w 1937 r. do 12.56, (na 1.IV.1936 r. wynosił 12.44).

II. Budowa nowych dróg z twardą nawierzchnią.

Porównanie wskaźników gęstości w 1924 r. i na 1 kwietnia 1937 r. w poszczególnych województwach daje grupy województw, które w różnym stopniu poprawiły stan dróg z twardą nawierzchnią, t. zn. zamieniły istniejące drogi gruntowe na drogi z twardą nawierzchnią.

Dane z zestawienia Nr 2 (kol. 9, 10 i 11) pozwalają na wypośrodkowanie kilku grup województw w zakresie intensywności budowy dróg z twardą

nawierzchnią (dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych):

Grupa I: zalicza się tutaj województwo wołyńskie, które przeszło czterokrotnie podwyższyło ilość dróg z twardą nawierzchnią: istniejące w 1924 r. 274 km dróg podwyższyło do 1222 (na 1.IV.1936 r. ilość ta wynosiła 1194 km).

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

a) nowogródzkie — 550 km (1924 r.) — 1267 km (1937); stan na 1.IV.1936 wynosił 1171 km,

b) wileńskie — 778 km (1924 r.) — 1265 km (1937); stan na 1.IV.1936 wynosił 1161 km.

Grupa III: 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 34%, stanisławowskie 37% i lubelskie 41%.

Grupa IV: zalicza się tutaj województwa, które poprawiły swój stan posiadania w granicach od 15

do 30%; są to województwa: białostockie 16%, łódzkie 20%, tarnopolskie 20%, poleskie 22%, lwowskie 23% i śląskie 23%.

Grupa V: zalicza się tutaj województwa, które poprawiły swój stan posiadania w granicach od 5 do 15%; są to województwa: poznańskie 6,7% i warszawskie 14%.

Z województw, które jak na obecny rozwój gospodarczy posiadają dostateczną ilość dróg, wymienić należy woj. krakowskie — poprawa o 0,62%.

Rzekomy ubytek dróg z twardą nawierzchnią w województwie pomorskim tłumaczyć należy przeniesieniem 16 km dróg do kategorii dróg gminnych.

W stosunku do stanu z 1.IV.1936 w powyższych grupach notuje się zmiany:

a) pierwsze trzy grupy pozostają bez zmian;

b) z grupy IV do grupy V przeszło województwo warszawskie, natomiast z grupy V do grupy IV z tytułu poprawy stanu posiadania dróg z twardą nawierzchnią, względnie z tytułu obniżenia granicy poprawy z 19 do 15%, przeszły województwa białostockie i poleskie.

W stosunku do wskaźnika gęstości dróg w państwach europejskich stoimy, jak i w roku 1936 na 14-tym miejscu (zestawienie Nr 3).

Gęstość sieci drogowej w Polsce i zagranicą

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	15,82
3	Dania	112,5	15	Bułgaria	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 okresie do 1 kwietnia 1937 r. przebudowano nawierzchni twardych na nawierzchnie ulepszone 2346 km (stan na 1 kwietnia 1936 r. — 1989 km), z czego przypada na drogi:

- a) państwowe 1664 km
b) wojewódzkie 317 „
c) powiatowe 365 „

Na nawierzchnie typu ciężkiego przypada 50% z ogólnej ilości nawierzchni ulepszonych, na typ średni 27% i na typ lekki 23%.

IV. Budowa mostów (1.IV.1928 — 1.IV.1937).

Mosty wybudowane w latach 1928-36

Zestawienie Nr 4

(dane na 1 kwietnia każdego roku)

Rok	na drogach państwowych				na drogach samorządowych			
	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	615902	117	880	4814	5273070
1930	541	762	1285	670070	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	1214	145	5524	6059207	172	261	9600	466122
1935	345	1035	4582	6184259	467	673	9167	2198605
1936	1462	1315	2907	5260594	62	668	3373	1123939

V. Wydatki.

A. Drogi państwowe.

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	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37			
		z ł o t y c h											
1	Kred. z budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	53.969.974	54.426.795	39.221.783	166.481	199.578	123.486	140.197	20.283.706 ¹⁾	30.643.642 ⁴⁾			
2	Państw. Fund. Drogowy	—	—	—	6.830.967	10.807.505	14.008.904	16.185.614	} 27.563.874 ²⁾	25.755.646			
	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			2.330.263		
	c) na mocy zawartych umów na roboty drog. i mostowe	—	—	—	11.659.184	14.467.192	11.523.860	23.701.393		16.520.273			
3	Fundusz Fracy	—	—	—	—	—	5.417.500	16.626.416	} 21.595.584	5.140.091			
4	Fundusz Bezrobocia	—	—	641.069	257.218	844.222	1.019.394	101.449					
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Sam.	7.870.254	1.952.772	2.222.665	1.239.713	1.868.545	3.344.590	3.113.256	2.269.867	1.819.093			
6	Świadczenia w naturze	—	—	—	—	—	778.408	} 2.744.363	} 1.075.402	435.571			
	a) za zaległe pod. państw.	—	—	—	—	—	154.289						
	b) za zaległe pod. samorz.	—	—	—	—	—	402.957				505.118	563.166	406.349
	c) szarwark	—	—	—	1.158	131.798	—				102.459	2.425.363	279.552 ⁵⁾
	d) odróbki żywność.	—	—	—	—	—	—	—	3.106.427	—			
7	Różne	—	—	201.375	83.225	326.337	406.032	423.495	1.392.758	276.080			
	R a z e m . . .	61.840.228	56.379.567	42.286.892	28.922.272	29.775.742	45.688.052	81.178.628	109.302.259	83.606.560			

4) Pozabudż.

5) W tym 75.666 innych świadczeń.

1) Poż. Inwest.

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

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

Po załamaniu w 1931-32 r., w którym wydatki na drogi wynoszą zaledwie 28.922.272 zł, kwota ta w następnych latach poważnie wzrasta, w 1935 - 36 r. osiąga 109.302.259 zł, a już w następnym 1936 - 37 r. spada niestety do 83.606.560 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	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37
		z ł o t y c h								
1	Kredyty budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	36.433.542	43.478.393	31.812.228	30.647	115.637	98.387	137.721	2.277.855 ¹⁾	6.802.960 ²⁾
2	Państw. Fund. Drogowy	—	—	—	15.696.607	5.410.254	4.139.071	8.801.982	8.274.914	6.822.001
	a) dotacja Sk. Państwa	—	—	—	693.211	1.075.117	2.470.629	5.678.597	11.166.773	2.669.843
	b) na warunkach kredyt. ³⁾	—	—	—	—	—	3.457.409	8.346.851	} 8.841.160	3.979.225
3	Fundusz Pracy	—	—	—	—	—	—	—		
4	Fundusz Bezrobocia	—	—	641.069	211.140	672.866	712.702	88.401		
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Sam.	7.178.381	1.606.458	1.859.713	1.824.732	1.721.435	3.221.352	2.681.010	2.046.192	1.514.686
6	Świadczenia w naturze	—	—	—	—	—	880.516	2.597.287	1.057.143	427.263
	a) za zaległe podatki	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) szarwark	—	—	—	—	125.357	364.426	311.640	470.860	300.911
	c) odróbki żywnościowe	—	—	—	—	—	101.482	2.098.996	2.811.351	208.286 ⁴⁾
7	Różne	—	—	201.375	81.344	150.423	328.080	243.794	214.634	249.920
	Razem	43.611.923	45.084.851	34.514.385	18.537.681	9.271.089	15.774.054	30.986.279	37.160.882	22.975.095

1) Poż. Inwest. 2) Kredyt. przewozy kolejowe i drzewo z Dyr. Lasów Państw. 3) Pozabudż. 4) W tym 6.229 innych świadczeń.

Wydatki te poczynając od 1929 - 30 r., w którym osiągnęły swe maksimum w kwocie 48.084.851 zł stale maleją aż do kwoty 9.271.089 zł w roku

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. Poczynając od 1 kwietnia

1936 r. wydatki ponownie spadają do kwoty 22.975.095 zł.

W stosunku do sumy wydatków z 1935 - 36 r.:

a) wydatki na budowę, przebudowę i utrzymanie dróg państwowych i przez Państwo utrzymywanych w 1936 - 37 r. zmniejszyły się o kwotę 25.695.699 zł, co stanowi 23%; zaś

b) wydatki na utrzymanie dróg państwowych i przez Państwo utrzymywanych w tym samym okresie, zmniejszyły się o kwotę 14.185.787 zł, co stanowi 38%.

B. Drogi samorządowe (wojewódzkie i powiatowe).

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).

L. p.	Źródła kredytu	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	Uwagi
		z ł o t y c h									
1	Kred. budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	12.805.795	12.254.060	7.553.129	—	—	39.849	—	995.166 ¹⁾	52.752 ¹⁾	
2	Państwowy Fun. Drog. a) na warun. kred. ²⁾	—	—	—	2.653.471	321.652	130.160	2.028.017	640.892	22.871	
3	Fundusz Pracy	—	—	—	—	—	46.227	1.596.009	587.699	456.189	
4	Fundusz Bezrobocia	—	—	413.283	1.214.108	979.427	561.132	157.707	4.707.576	9.169.781	
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Samorządow.	90.483.519	83.195.857	68.516.072	46.553.389	32.353.683	27.029.418	30.157.068	29.535.059	32.559.362	
6	Świadczenia w naturze a) zaległe podat. państw.	—	—	—	—	—	480.810	3.033.613	1.449.293	537.605	*) inne
	b) „ „ samorz.	—	—	—	—	—	406.887			422.249*	
	c) szarwark	63.284	9.379	14.353	2.218.820	2.155.289	3.513.036			7.519.910	
	d) odróbki żywność.	—	—	—	—	—	161.740	2.507.478	2.955.533	425.088	
7	Różne	86.107	—	1.163	8.018	660.091	353.854	1.104.545	1.243.737	674.228	
	R a z e m .	103.438.705	95.459.296	76.497.999	52.647.806	36.470.142	39.251.113	53.294.347	49.267.619	52.322.756	

1) Pożyczka Inwestycyjna

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

3) Pozabudżetowe.

Jak widać z zestawienia wydatki na drogi samorządowe (Zest. Nr 7) 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, w 1935 - 36 r. ponownie spadają do kwoty 49.267.619

zł, wreszcie w 1936 - 37 r. osiągają 52.322.756 zł; kwota ta stanowi zaledwie około 50% kwoty wydatkowanej w roku 1928 - 29.

Wyeliminowane z ogólnych wydatków na drogi — wydatki na utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych przedstawiają się następująco:

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

Zestawienie Nr 8

(dane na 1.IV każdego roku).

L. p.	Źródła kredytu	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	Uwagi
		z ł o t y c h									
1	Kred. budż. b. M. R. P. lub Min. Komunikacji	1.625.232	2.894.392	1.302.158	—	—	5.492	—	—	10.692	
2	Państw. Fund. Drogow a) na warun. kredyt. ²⁾	—	—	—	441.336	370.571	36.089	396.643	114.237 ¹⁾	15.112	
3	Fundusz Pracy	—	—	—	—	—	—	73.003	120.897	343.255	
4	Fundusz Bezrobocia	—	—	413.283	391.504	383.396	668.997	631.754	856.527	2.812.274	
5	Z budż. drog. Pow. Zw. Samorządow.	47.258.758	45.856.664	39.766.012	29.784.911	22.026.607	19.948.263	21.500.825	20.996.788	23.457.544	
6	Świadczenia w naturze a) zaległe podat. państw.	—	—	—	—	—	661.923	2.212.260	1.189.524	450.273	
	b) szarwark	63.284	9.379	14.353	26.375	250.084	664.908	644.539	679.874	1.280.331	
	c) odróbki żywnościowe	—	—	—	—	—	147.927	1.690.577	2.096.948	288.038*	
7	Różne	86.107	—	1.163	—	58.477	78.306	234.019	425.080	382.888	
	Razem	49.033.381	48.760.435	41.496.969	30.644.126	23.089.135	22.553.491	27.521.845	26.854.774	29.040.407	

1) Pożyczka Inwestycyjna.

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

Jak wynika z zestawienia Nr 8 wydatki na utrzymanie dróg osiągają w 1928 - 29 r. swe maksimum

w kwocie 49.033.381 zł, po czym stale spadają aż do kwoty 22.553.491 zł w 1933 - 34 r.; w na-

stępnym roku wzrastają o 5 mil. zł, w 1935 - 36 r. spadają o około jeden mil. zł i wreszcie w 1936 - 37 r. podnoszą się do kwoty 29.040.407 zł, która stanowi zaledwie 59% kwoty z 1928 - 29 roku.

W stosunku do sumy wydatków z 1935 - 36 r.:

a) wydatki na budowę, przebudowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych w 1936 - 37 r. wzrosły o kwotę 3.065.137 zł, zaś

b) wydatki na utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych w okresie sprawozdawczym wzrosły o kwotę 3.185.633 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.

Lp.	Koszt utrzymania 1 km. drogi kategorii	1926/27			1927/28			1928/29			1929/30			1930/31		
		z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.
		twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.
		z ł o t y c h			z ł o t y c h			z ł o t y c h			z ł o t y c h			z ł o t y c h		
1	Państwowa	1623	339	1734	2240	304	2336	2596	337	2695	2638	296	2720	2102	189	2154
2	Województwa	1328	155	1395	1610	253	1725	2171	242	2280	2097	231	2200	1635	180	1710
3	Powiatowe	914	81	1075	1109	109	1295	1386	145	1585	1539	168	1700	1275	142	1390

Ciąg dalszy

1931/32			1932/33			1933/34			1934/35			1935/36			1936/37		
z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.	z nawierzchnią		w odnies.
twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.	twardą	grunt.	do twardej nawierzchn.
z ł o t y c h			z ł o t y c h			z ł o t y c h			z ł o t y c h			z ł o t y c h			z ł o t y c h		
1078	174	1124	561	125	594	967	177	1016	1814	291	1946	2185	328	2311	1286	245	1362
1174	141	1233	726	109	771	841	140	894	1064	212	1150	1113	197	1204	1158	148	1208
914	106	996	698	105	770	641	95	704	799	128	881	745	135	832	741	126	810

Wydatki na utrzymanie 1 km dróg państwowych osiągają swe maksimum w 1929 - 30 r. w kwocie 2720 zł, następnie zaś stale spadają aż do roku 1932 - 33 do kwoty 594 zł, po czym stale wzrastają osiągając w 1935 - 36 r. kwotę 2311 zł, która jednakowoż jest niższą o 409 zł od kwoty wydatkowanej w 1929 - 30 r. Ponowny spadek do kwoty 1362 zł przejawia się w 1936 - 37 r.; kwota ta w stosunku do kosztów utrzymania 1 km drogi w 1929 - 30 r. stanowi 50% wydatków, zaś w stosunku do ubiegłego 1935 - 36 r. zmniejszyła się bardzo wydatnie, bo blisko o 50%.

Wydatki na utrzymanie 1 km dróg wojewódzkich osiągają swe maksimum w 1928 - 29 r. w kwocie 2280 zł, następnie stale spadają aż do roku 1932 - 33 do kwoty 711 zł, po czym nieznacznie wzra-

stają do kwoty 1208 zł w 1936 - 37 r.; kwota ta jest niższą od kwoty wydatkowanej w 1928 - 29 r. o bardzo poważną sumę, bo o 1072 zł.

Wydatki na utrzymanie 1 km dróg powiatowych osiągają swe maksimum w 1928 - 29 r. w kwocie 1700 zł, po czym stale spadają aż do kwoty 704 zł w 1933 - 34 r., odkąd bardzo nieznacznie wzrastają, to znów spadają, wykazując w 1936 - 37 r. kwotę 840 zł; kwota ta jest niższą od kwoty wydatkowanej w 1928 - 29 r. o poważną sumę 890 złotych.

IV. 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 następujące:

a. obciążenia na dobę:

L. p.	Kategoria dróg	Obciążenia na dobę i ilość pojazdów mechanicznych												U w a g i
		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.	
		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.	*) pomiarów nie doko- nywano

b. grubość nawierzchni: Grubość nawierzchni dróg bitych (średnia teoretyczna)

KATEGORIA DROGI	Grubość warstwy tłuczna wg. pomiarów w latach			U W A G I
	1 9 2 6	1 9 3 0	1 9 3 4	
Państwowe	11.35 cm	11.10 cm	10.08 cm	*) W 1926 r. nie dokonywano pomiarów na drogach wojewódzkich i powiatowych
Wojewódzkie	— *) „	10.40 „	9.56 „	
Powiatowe	— *) „	8.96 „	8.34 „	

V. Pojazdy mechaniczne (bez wojskowych).

Zestawienie Nr 11.

L. p.	R o d z a j	1924*)	1927*)	1930*)	1931*)	1933*)	1936*)	1938*)
		1 lipca	1 stycznia	1 stycznia	1 stycznia	1 stycznia	1 stycznia	1 czerwca
		s z t u k						
1	Ogólna ilość poj. mech. . .	8 481	18 410	37 400	42 000	34 197	34 129	48 996
2	Ogólna ilość samochodów .	7 501	15 388	31 499	34 060	25 266	24 659	37 335
3	Samochodów osobowych . .	5 486	8 884	15 862	17 152	11 672	13 862	21 679
4	Motocykli	934	3 022	5 901	7 940	8 182	8 395	11 661
5	Dorożki samoch.	0	2 746	5 995	6 158	5 426	4 298	4 915
6	Ciężarowe	2 015	2 743	5 720	6 417	5 623	5 000	7 532
7	Autobusy	0	936	3 500	3 702	2 545	1 499	1 872
8	Inne jednostki mech.	0	79	422	631	749	1 075	1 337

*) Wybrano lata w których przejawiają się charakterystyczne spadki względnie wzrosty ilości pojazdów mechanicznych.

Z wyjątkiem motocykli (zest. 11, poz. 4) i innych jednostek mechanicznych (zest. 11, poz. 8), które spadku w żadnym z wyszczególnionych lat nie wykazują, wszystkie inne rodzaje pojazdów mechanicznych osiągnęły swe maksimum do 1931 r., w latach następnych, a w szczególności do 1936 r.

osiągają swe minimum, by poczynając od 1 lipca 1936 r. do 1 czerwca 1938 r. wykazać poważny wzrost w niektórych rodzajach pojazdów mechanicznych.

Jeden pojazd mechaniczny (bez wojskowych) przypada:

N a m i e s z k a ń c ó w							U w a g a
1924	1927	1930	1931*)	1933	1936	1938*)	*) Ludność w mil. 1931 — 32.1
3 168	1 241	689	734	924	925	698	
							1937 — 34.2

St. Rod-wicz.

Program konserwacyjnych robót drogowych i potrzebne środki finansowe

(Drogi wojewódzkie i powiatowe)

I.

W artykule pod tytułem „Utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych“ („Samorząd“ Nr 52

z 1937 r.) został przedstawiony stan dróg wojewódzkich i powiatowych z twardą nawierzchnią, a w szczególności stan dróg tłuczniowych, jak również podane zostały środki finansowe, jakimi powiatowe

związki samorządowe dysponowały na rzecz utrzymania dróg w odniesieniu do 1 km dróg z twardą nawierzchnią, wreszcie obliczone zostały w formie ogólnej potrzebne środki na utrzymanie omawianych dróg.

Jeżeli chodzi o stan samorządowych dróg tłuczniowych, to nie trudno z powołanego artykułu wynioskować, że ogólnie ujmując samorządowe drogi tłuczniowe znajdują się w niebezpiecznym stanie.

Niema w Polsce żadnego obywatela, który nie doceniałby potrzeby rozbudowy i utrzymania dróg, a jednakowoż rzeczywistość tak się układa, że to zrozumienie, uwarunkowane względami gospodarczymi i obronnością Państwa, nie znajduje realnego wyrazu w kredytach budżetów drogowych i w dalszym ciągu zużywany jest kapitał w postaci 9,0 i 8,0 cm.-owej warstwy tłuczni dróg wojewódzkich i powiatowych.

Szereg czynników wyraża zdziwienie, gdy gospodarujący drogami samorząd., inżynier drogowy z roku na rok przedstawia coraz wyższe budżety na utrzymanie dróg i to zjawisko niejednokrotnie określa się bez głębszego wnिकnięcia w jego realną treść, jako świadczące „o rosnących apetytach drogowych“.

Musimy szczerze spojrzeć prawdzie w oczy i jasno sobie uzmysłowić, że jesteśmy bardzo dalecy od normalnego utrzymania dróg. W miarę dalszego zaniedbywania budżety drogowe nie tylko muszą być coraz wyższe, lecz będziemy musieli odbudować całkowicie nawierzchnie dróg tłuczniowych.

Nie potrzeba do tego celu fachowca, by uprzytomnić sobie, że jeżeli przepisową grubością warstwy tłuczni jest grubość 20,0 cm., a pomiary wykazały w 1930 r. grubość tej warstwy 10,40 cm. na drogach wojewódzkich i 8,96 cm. na drogach powiatowych, a w 1934 r. grubość ta zmniejszyła się do 9,56 cm. na drogach wojew. i 8,34 cm. na drogach powiat., przy czym „racje“ tłuczni stają na poziomie ubiegłych lat, to w najbliższym czasie grubości te będą wynosić 7,0 cm. przy których na drogach bez podkładu kamiennego nie powinien zasadniczo odbywać się ruch kołowy.

II.

Obliczenia z pomiarów grubości nawierzchni dróg wojewódzkich i powiatowych, przeprowadzonych w 1934 r., dają nam średnią teoretyczną grubość warstwy tłuczni 9,56 cm. (drogi wojew.) i 8,34 cm. (dr. pow.). Średnie te tylko ogólnie orientują co do stanu nawierzchni tłuczniowych.

Grubość warstwy tłuczni w 1930 r. wynosiła 10,4 cm. (drogi wojew.) i 8,96 cm. (dr. pow.) zatem ubytek warstwy tłuczni w latach 1931 — 1934 wynosi 0,84 cm. (dr. woj.) i 0,62 cm. (dr. pow.) przy średnim obciążeniu od ruchu mieszanego 388 t. (dr. woj.) i 337 t. (dr. pow.).

Ponieważ jednak wkładaliśmy rocznie w jezdnie dróg wojew. średnio 263738 m.³, a dróg powiatowych średnio 419777 m.³, dodatkowo ubywało nam z jezdni każdego roku 124627 m.³ (dr. woj.) i 138.175 m.³ (dr. pow.). Suma liczb ilości tłuczni, który rocznie z istniejącej jezdni ubywał i rocznego wkładu:

w jezdnie	{	dróg woj. 1)	124.627 + 263.738 = 388.365 m ³
		dróg pow. 2)	138.175 + 419.777 = 557.952 m ³

daje nam ilość zużytego tłuczni w każdym roku rozważanego czterolecia, co stanowi na 1 km 41,6 m³ dla dróg wojewódzkich i 35,7 m³ tłuczni dla dróg powiatowych. Pełne zużycie warstwy tłuczni w stanie uwałowanym z okresu 1931 — 1934 r., wynosiło zatem na drogach wojewódzkich 0,65 cm., na drogach powiatowych 0,53 cm. Ilości te w okresie czterech lat dają zużycie warstwy tłuczni na drogach wojewódzkich $0,65 \times 4 = 2,60$ cm na drogach powiatowych $0,53 \times 4 = 2,12$ cm.

Jak już poprzednio powiedzieliśmy grubość warstwy tłuczni 10,0 cm. dla dróg bitych bez podkładu należy uważać za tę skrajną granicę, której in minus pod groźbą załamania się nawierzchni nie wolno przekroczyć i że grubość ta w wypadku poważnego zwiększenia obciążeń automatycznie staje się katastrofalną.

Ponieważ grubości warstwy tłuczni według obliczeń rezultatów pomiarów nawierzchni z 1934 r. wynoszą 9,56 cm. (dr. woj.) i 8,34 cm. (dr. pow.), przeto przekroczyliśmy już daleko in minus dopuszczalną granicę.

Wypływa stąd konieczność wkładania w jezdnię znacznie większych ilości tłuczni, niż to czyniliśmy dotychczas, a przynajmniej takich ilości tłuczni, które nie tylko doprowadziłyby warstwę tłuczni do grubości 10,0 cm., lecz również dawałyby każdego roku pewien przyrost, by w przewidzianym okresie czasu osiągnąć przepisową grubość warstwy tłuczni 20 cm. celem pokrycia jej nawierzchnią nowoczesną o długim okresie trwałości (kilkunastu lat).

Zapytajmy jakie będą nam potrzebne ilości tłuczni jeżeli założymy, że grubość warstwy tłuczni w 1946 - 47 r. chcielibyśmy doprowadzić do grubości 20 cm.; podówczas poczynając od 1938-39 r. musielibyśmy w jezdnię dróg wojewódzkich i powiatowych wkładać rocznie na 1 km 116 m.³ (dr. woj.) i 104 m.³ (dr. pow.), co daje:

dla dróg wojewódzkich $9.488^4) \times 116 = 1.100.608$ m³
dla dróg powiatowych $19.843^4) \times 104 = 2.063.672$ m³

Wkładając rocznie wyżej wymienione ilości tłuczni otrzymamy roczny przyrost dla dróg wojewódzkich 1,83 cm. a dla dróg powiatowych 1,82 cm.

Dla teoretycznych obliczeń przyjmujemy, że grubość tej warstwy w końcu 1938 r. będzie wynosić tak jak w 1934 r. 9,56 cm. (dr. woj.) i 8,34 cm. (dr. pow.); podówczas przy rocznym przyroście 1,83 cm. (dr. woj.), 1,82 cm. (dr. pow.) i rocznym starciu = 0,65 cm. (dr. woj.), 0,53 (dr. pow.) osiągniemy grubość warstwy tłuczni 20 cm. w końcu 1946 r. (dr. woj.) i w końcu 1947 r. (dr. pow.).

III.

Dla otrzymanych ilości tłuczni dla pogrubienia i łatania jezdni obliczmy potrzebne na ten cel środki finansowe.

Koszt tłuczni. Licząc średnio po 14 zł za 1 m³ tłuczni loco droga, koszt tłuczni wyniesie:

- 1) Średnia szerokość jezdni twardej — 4.54 m. ~ 4.5 m.
- 2) Średnia szerokość jezdni twardej — 4.07 m. ~ 4.0 m.
- 3) Dane z obliczeń pomiarów grubości nawierzchni z 1934 r.
- 4) Stan na 1.IV.1937 r. (bez Śląska).

dla dróg wojewódzkich $1.100.608 \times 14 = 15.408.512$ zł
dla dróg powiatowych $2.063.672 \times 14 = 28.891.408$ zł

Koszt walcowania i łatania. Licząc średnio koszty robocizny przy walcowaniu jezdni wraz z amortyzacją maszyn i narzędzi 5 zł od 1 m³ i koszt rocznego łatania także 5 zł od 1 m³ tłucznia, otrzymamy potrzebną kwotę na robocizną przy walcowaniu i łataniu jezdni:

dla dróg wojewódzkich $1.100.608 \times 5 = 5.503.040$ zł
dla dróg powiatowych $2.063.672 \times 5 = 10.318.360$ zł

Koszt materiałów kamiennych i robocizny pogrubienia i łatania jezdni wyniesie zatem:
dla dróg wojewódzkich

$15.408.512 + 5.503.040 = 20.911.000$ zł
dla dróg powiatowych

$28.891.408 + 10.318.360 = 39.209.000$ zł

Powyższe dane oparte na średnich arytmetycznych tylko ogólnie orientują co do stanu grubości nawierzchni dróg tłuczniowych i ich potrzeb.

Jednak materiały z dokonanych w 1934 r. pomiarów ruchu i grubości nawierzchni dają możliwość ściślejszego niż dotychczas ujęcia zagadnienia grubości warstwy tłucznia i związanej z nim zagadnienia ułożenia celowego programu robót odnowy i remontu cząstkowego jezdni:

drogi wojewódzkie						drogi powiatowe					
Grubość warstwy tłucznia cm.	O b c i ą ż e n i a				%	Grubość warstwy tłucznia cm.	O b c i ą ż e n i a				%
	0—400 t.	401—1000 t.	powyżej 1000 t.	Razem			0—400 t.	401—1000 t.	powyżej 1000 t.	Razem	
k i l o m e t r ó w						k i l o m e t r ó w					
0—7,0	1879	536	14	2429	24	0—7,0	5443	1498	92	7033	41
7,1—10,0	2165	1203	30	3398	34	7,1—10,0	4423	1114	66	5603	32
10,1—15,0	2204	1016	54	3274	33	10,1—15,0	2542	1269	70	3881	23
> 15,0	379	287	43	709	9	> 15,0	513	216	15	744	4
Razem . .	6627	3042	141	9810	—	Razem . .	12921	4097	243	17261	—
%	66	31	3	—	—	%	74	23	3	—	—

Z przytoczonych tabelk wynikają następujące relacje dotyczące stanu nawierzchni dróg tłuczniowych:

- jezdni o grubości warstwy tłucznia od 0 do 7,0 cm. dla obciążeń od 0 do 400 ton/doba
- jezdni o grubości warstwy tłucznia od 0 do 7,0 cm. dla obciążeń powyżej 400 ton/doba
- jezdni o grubości warstwy tłucznia od 7,1 do 10,0 cm. dla wszystkich trzech grup obciążeń
- jezdni o grubości warstwy tłucznia od 10,0 do 15,0 cm. dla obciążeń od 0 do 400 ton/doba
- jezdni o grubości warstwy tłucznia od 10,0 do 15,0 cm. dla obciążeń większych niż 400 t./d.
- jezdni o grubości warstwy tłucznia powyżej 15,0 cm. dla wszystkich trzech grup obciążeń

	dr. wojewódzkich		dr. powiatowych	
	bez podkładu	z podkładem	bez podkładu	z podkładem
	k i l o m e t r ó w		k i l o m e t r ó w	
a.	1075	804	3113	2330
b.	315	235	909	681
c.	1944	1454	3205	2398
d.	1261	943	1454	1088
e.	612	458	766	573
f.	406	303	426	318
Razem	5613	4197	873	7388
Ogółem	9810		17261	

Powyższy podział grubości warstwy tłucznia i charakteryzujących je obciążeń, dają wytyczne dla ułożenia celowego programu robót konserwacyjnych, w których i jakie ilości kilometrów o wyżej wymienionych grubościach warstwy tłucznia znajdują się w poszczególnych województwach podaliśmy w „Samorządzie“ (Nr 52, str. 820).

IV.

Dla ogólnej orientacji rozpatrzmy przede wszystkim jakby się przedstawiał maksymalny -

idealny program zaspakajający całość najpilniejszych potrzeb w zakresie konserwacji dróg w związku ze stanem grubości jezdni tłuczniowej i charakteryzujących je obciążeń. Ideałem byłoby doprowadzenie warstwy tłucznia do stałej 20 cm.-owej grubości. Jeżeli starcie za okres czterech lat (1931 — 1934) wynosi 2,6 cm. (dr. wojew.) i 2,12 cm. (dr. pow.), to dla utrzymania stałej 20 cm. grubej jezdni warstwa tłucznia w stanie uwalcowanym powinna wynosić 23 cm.; podówczas po okresie czterech lat następowałaby odnowa w piątym roku.

Przy takim założeniu dla zaspokojenia najpilniejszych potrzeb (patrz powyższą tabelkę) należałoby poddać odnowie jezdnię dróg o najwyższych obciążeniach i cienkiej warstwie tłucznia bez względu na istnienie czy też brak podkładu; byłyby to jezdnie wymienione pod b), c) i e). Drogi wymienione pod a), d) i f) doprowadzilibyśmy do możliwie gładkiej powierzchni remontem cząstkowym.

Podóczas potrzebna ilość tłucznia wyniosłaby w jednym roku 12 mil. m³.

Po tej ogólnej orientacji podejźmy do zagadnienia ułożenia realnego programu z punktu widzenia możliwości finansowych i konieczności technicznych. Założmy, że z dróg wymienionych pod b), c) i e) jezdnie dróg bez podkładu mamy doprowadzić do 15,0 cm-owej grubości, natomiast jezdnie dróg z podkładem do 7,0 cm-owej grubości warstwy tłucznia; resztę dróg tłuczniowych (patrz tabelkę) poddamy remontowi cząstkowemu.

Przy takim założeniu ilość kilometrów dróg do odnowy jezdni wyniesie:

drogi wojewódzkie

$$315 + 235 + 1944 + 1454 + 612 + 458 = 5018 \text{ km}$$

drogi powiatowe

$$909 + 681 + 3205 + 2398 + 766 + 573 = 8532 \text{ km}$$

Razem 13550 km

Podóczas potrzebne ilości tłucznia w stanie luźnym będą wynosić:

1. dla dróg wymienionych pod b) przy szerokości jezdni 4,5 m (dr. woj.) i 4,0 m (dr. pow.) i grubości warstwy tłucznia 0 cm potrzeba na 1 km drogi tłucznia:

$$\text{dla dróg wojew. } (0.15 \times 4.500 \times 1,4) = 945 \text{ m}^3$$

$$\text{„ „ pow. } (0.15 \times 4.000 \times 1,4) = 840 \text{ m}^3$$

natomiast dla jezdni o grubości warstwy tłucznia 7,0 cm. potrzeba na 1 km. drogi tłucznia:

$$\text{dla dróg wojew. } (0.08 \times 4.500 \times 1,4) = 504 \text{ m}^3$$

$$\text{„ „ pow. } (0.08 \times 4.000 \times 1,4) = 448 \text{ m}^3$$

Dla dróg bez podkładu.

Ponieważ w poz. b) mówi się o jezdniach od 0 do 7,0 cm., przeto bierzemy średnią a więc 724,5 m³ (dr. wojew.) i 644 m³ (dr. pow.) i tą ilość potrzebnego tłucznia na 1 km przvimuiemy do obliczenia

$$\text{dla dr. woj. bez podkł. } 315 \times 724,5 = 228.217 \text{ m}^3$$

$$\text{„ „ pow. bez podkł. } 909 \times 644 = 585.396 \text{ m}^3$$

Razem 813.613 m³

Dla dróg z podkładem o grubości warstwy tłucznia od 0 do 7,0 cm.

dla dróg wojew. na 1 km tłucznia

$$0,07 \times 4.500 \times 1,4 = 441 \text{ m}^3$$

dla dróg pow. na 1 km tłucznia

$$0,07 \times 4.000 \times 1,4 = 392 \text{ m}^3.$$

Ponieważ z poz. b) mówi się o jezdniach od 0 do 7,0 cm, przeto przvimuiąc w obliczeniach metodę jak dla dróg powiatowych, podóczas ilość potrzebnego tłucznia będzie wynosić:

$$\text{dla dróg wojewódzkich } 235 \times 220,5 = 51.817,5 \text{ m}^3$$

$$\text{dla dróg powiatowych } 681 \times 196 = 133.476,0 \text{ m}^3$$

Razem 185.293,5 m³

2. dla dróg wymienionych pod c) przy szerokości jezdni 4,5 m. (dr. woj.) i 4,0 m. (dr. pow.) i gru-

bości warstwy tłucznia 7,0 cm. potrzeba na 1 km. tłucznia dla dróg wojew. 504 m³ (jak w p. 1) i dla dróg powiatowych 448 m³ (jak w p. 1), natomiast dla jezdni o grubości warstwy tłucznia 10,0 cm. potrzeba na 1 km. drogi tłucznia:

$$\text{dla dróg wojew. } (0.05 \times 4.500 \times 1,4) = 315 \text{ m}^3$$

$$\text{„ „ pow. } (0.05 \times 4.000 \times 1,4) = 280 \text{ m}^3$$

Dla dróg bez podkładu.

Ponieważ w poz. c) mówi się o jezdniach od 7,1 do 10 cm., przeto bierzemy średnią tj. 409,5 m³ (drogi wojew.) i 364 m³ (dr. pow.) i te ilości potrzebnego tłucznia na 1 km. przyjmujemy do obliczenia:

$$\text{dla dróg woj. bez podkł. } 1944 \times 409,5 = 796.068 \text{ m}^3$$

$$\text{„ „ pow. bez podkł. } 3205 \times 364 = 1.166.620 \text{ m}^3$$

Razem 1.962.688 m³

Ponieważ obliczenia przeprowadzamy dla warstwy tłucznia od 7,1 do 10,0 cm., przeto dla dróg z podkładem (poz. c) tj. dla 1454 km dróg wojew. i 2398 km. dróg powiat. podobne obliczenia stosownie do założenia odpadają.

3. dla dróg wymienionych pod e) przy szerokości jezdni 4,5 m. (dr. wojew.) i 4,0 m. (dr. pow.) i grubości warstwy tłucznia 10,0 cm. potrzeba na 1 km. dla dróg wojew. 315 m³ (jak w p. 2) i dla dróg pow. 280 m³ (jak w p. 2) natomiast dla jezdni o grubości warstwy tłucznia 15,0 cm. stosownie do założenia nie potrzeba tłucznia na pogrubienie.

Ponieważ w poz. e) mówi się o jezdniach od 10,0 do 15,0 cm. przeto bierzemy połowę z ilości tj. 157,5 m³ (dr. woj.) i 140 m³ (dr. pow.) i te ilości potrzebnego tłucznia na 1 km. przyjmujemy do obliczenia:

Dla dróg bez podkładu

$$\text{dla dróg wojew. } 612 \times 157,5 = 96.390 \text{ m}^3$$

$$\text{„ „ pow. } 766 \times 140 = 107.240 \text{ m}^3$$

Razem 203.630 m³

Ponieważ obliczenia przeprowadzamy dla warstwy tłucznia od 10,1 do 15,0 cm., przeto dla dróg z podkładem (poz. e) tj. dla 458 km dróg wojew. i 573 km. dróg powiat. podobne obliczenia stosownie do założenia odpadają.

Potrzebna zatem ilość tłucznia dla pogrubienia dróg wymienionych pod b), c) i e) wynosi:

$$\text{dla dróg wojew. } 1.172.492 \text{ m}^3$$

$$\text{„ „ pow. } 1.992.732 \text{ m}^3$$

Razem 3.165.224 m³

W ten sposób poddalibyśmy odnowie 3106 km. dróg wojew. i 5561 km. dróg powiatowych; natomiast resztę dróg musi się poddać remontowi cząstkowemu tj.

$$\text{dróg wojew. } 9810 - 3106 = 6734 \text{ km.}$$

$$\text{„ pow. } 17261 - 5561 = 11700 \text{ km.}$$

Z przeprowadzonych obliczeń pomiarów ruchu i grubości nawierzchni z 1934 r. wynika, że na 1 km. na łatanie jezdni potrzeba 38 m³ (dr. wojew.) i 35,8 m³ (dr. pow.); zatem potrzebna ilość tłucznia dla wyżej wymienionych dróg wyniesie:

$$\text{dr. wojew. } 6734 \times 38 = 255.892 \text{ m}^3$$

$$\text{„ pow. } 11700 \times 35,8 = 418.860 \text{ m}^3$$

Razem 674.752 m³

Ostatecznie:
 dla dróg wojew. i powiat. na odnowę 3.165.224 m³
 „ „ „ „ na remont cząst. 674.752 m³
 Razem 3.839.976 m³

Ilość 3.839.976 m³ tłucznia jest realną w stosunku do potrzeb dróg wojewódzkich i powiatowych, natomiast jest nierealną w stosunku do możliwości produkcyjnych wszystkich kamieniołomów (dotychczas zanotowana maksymalna produkcja roczna kamienia wynosiła 3,3 miliona m³) i w stosunku do środków finansowych byłby to bowiem roczny wydatek około 54 milionów zł tylko na sam materiał kamienny.

Podóczas całkowite koszty utrzymania wszystkich dróg wojew. i pow. wynosiły:

1. materiał kamienny $3.840.000 \times 14 = 53.760.000$ zł
2. robocizna walcowania i remontu cząstk. $3.840.000 \times 5 = 19.200.000$ „
3. roboty na poboczach, rowach, przebudowy i remont małych mostów, zadrzewienie dróg, walka z zaspami śnieżnymi i inne t. p. (9488* + 19843*) $300 = 8.799.300$ „
4. koszt służby drogowej na drogach tłuczniowych $29331 \times 250 = . . . 7.332.750$ „
5. koszt utrzymania dróg brukowanych (1157* + 2996*) $1000 = . . . 4.153.000$ „
6. koszt utrzymania nawierzchni ulepszonych (317* + 365*) $1500 = . . . 1.023.000$ „
7. koszt utrzymania dróg gruntowych (3657* + 12622) $400 = 6.511.600$ „

Razem 100.779.650 zł

Dotychczas najwyższa kwota na utrzymanie dróg wojew. i powiat. wynosiła w 1928/29 r. — 49.033.381 zł.

Zaniedbanie prowadzenia normalnej konserwacji dróg w latach ubiegłych pociągnęło za sobą przedstawiony tutaj ten wysoce niebezpieczny, a na niektórych odcinkach katastrofalny, stan dróg tłuczniowych i te wysokie ilości potrzebnego materiału kamiennego, które przy dalszym zaniedbywaniu sprawy odnowy jezdni będą się stale powiększać.

V.

Przy istniejącej niewspółmierności środków i potrzeb trudno mówić o realności wykonania programu maksymalnego. Załóżmy teraz, że mamy doprowadzić nawierzchnię dróg tłuczniowych bez podkładu do stałej grubości 13,0 cm. a z podkładem do 7,0 cm.

Przy takim założeniu, potrzeby dróg tłuczniowych w 1938/39 r. powinny wynosić:

1. dla dróg wymienionych pod b) przy szerokości jezdni 4,5 m. (dr. woj.) i 4,0 m. (dr. pow.) i grubości warstwy tłucznia 0 cm. potrzeba dla dopełnienia jej do 13 cm. tłucznia na 1 km 819 m³ (dr. woj.) i 728 m³ (dr. pow.), natomiast dla jezdni o grubości warstwy tłucznia 7,0 cm. potrzeba dla dopełnienia jej do 13 cm. tłucznia na 1 km 378 m³ (dr. woj.) i 336 m³ (dr. pow.). Ponieważ w poz. b) mówi się o jezdniach od 0 do 7,0 cm., przeto bierzemy średnią sumę cyfr tj. 598,5 m³ (dr. woj.) i 532 m³ (dr. pow.) i te ilości potrzebnego tłucznia na 1 km. drogi przyjmujemy do obliczenia:

Dla dróg bez podkładu:
 dla dróg wojew. $315 \times 598,5 = 187.527$ m³
 „ „ pow. $909 \times 532 = 483.588$ m³
 Razem 671.115 m³

Dla dróg z podkładem o grubości warstwy tłucznia od 0 do 7,0 cm. przyjmując dane obliczone w programie maksymalnym:

dla dróg wojew. $235 \times 220,5 = 51.817$ m³
 „ „ pow. $681 \times 196 = 133.476$ m³
 Razem 185.293 m³

2. dla dróg wymienionych pod c) przy szerokości jezdni 4,5 m. (dr. woj.) 4,0 m. (dr. pow.) i grubości warstwy tłucznia 7,0 cm. potrzeba dla dopełnienia jej do 13,0 cm. tłucznia na 1 km. 378 m³ (dr. woj.) i 336 m³ (dr. pow.), natomiast dla jezdni o grubości warstwy tłucznia 10,0 cm. dla dopełnienia jej do 13,0 cm. potrzeba tłucznia na 1 km. 189 m³ (dr. woj.) i 168 m³ (dr. pow.).

Ponieważ w poz. c) mówi się o jezdniach o grubości od 7,1 do 10,0 cm, przeto bierzemy średnią sumę cyfr, tj. 288,5 m³ (dr. woj.) i 202 m³ (dr. pow.) i te ilości potrzebnego tłucznia na 1 km. drogi przyjmujemy do obliczenia:

dla dróg woj. bez podkładu $1944 \times 288,5 = 560.844$ m³
 „ „ pow. bez podkładu $3205 \times 202 = 647.410$ m³
 Razem . . . 1.208.254 m³

Ponieważ obliczenia przeprowadzamy dla warstwy tłucznia od 7,1 do 10,0 cm., przeto dla dróg z podkładem (poz. c), tj. dla 1454 km dróg wojew. i 2398 km. dróg powiat. podobne obliczenia stosownie do założenia odpadają.

3. drogi wymienione w poz. e) o grubości warstwy tłucznia od 10,1 do 15,0 cm. poddamy ze względu na braki finansowe tylko remontowi cząstkowemu.

Potrzebna zatem ilość tłucznia dla pogrubienia jezdni dróg wymienionych w poz. b) i c) wynosi:

dla dróg wojew. 800.188 m³
 „ „ pow. 1.264.474 m³
 Razem . . . 2.064.662 m³

Otrzymane ilości tłucznia potrzebnego dla pogrubienia jezdni do 13,0 cm. tylko części dróg wojewódzkich i dróg powiatowych są tym minimalnym programem robót pogrubienia jezdni, który w 1938/39 r. budż. powinien być bezwzględnie wykonany, aby uratować część możliwych do uratowania dróg od ich kompletnej ruiny.

Według stanu na 1.IV.1937 r. posiadamy dróg tłuczniowych wojewódzkich 9488 km. i dróg powiatowych 19.843 km., ponieważ odnowie nawierzchni poddamy 2494 km. dróg woj. i 4795 km. dróg pow. przeto do remontu cząstkowego pozostaje:

dróg wojewódzkich 9488 — 2494 = 6994 km.
 „ powiatowych 19843 — 4795 = 15048 „
 Razem 22042 km.

Na podstawie doświadczeń z praktyki i z przeprowadzonych obliczeń pomiarów ruchu i grubości nawierzchni z 1934 r. wynika, że na 1 km. na łatanie jezdni potrzeba 38 m³ (dr. woj.) i 35,8 m³ (dr.

*) drogi woj. i pow. na 1.IV.1937 r.

pow.); zatem potrzebna na ten cel ilość tłucznia wynosi:

dla dróg wojew.	$6.994 \times 38 = 265.772 \text{ m}^3$
„ „ powiat.	$15.048 \times 35,8 = 538.718 \text{ „}$
Razem . .	804.490 m^3

W wyniku powyższych obliczeń otrzymaliśmy, że na odnowę i łatanie jezdni potrzebna ilość tłucznia wynosi:

dla dróg wojew.	$1.065.960 \text{ m}^3$
„ „ pow.	$1.803.192 \text{ m}^3$
Razem . .	$2.869.152 \text{ m}^3$

1. Licząc średnio po 14 zł za 1 m.³ tłucznia loco droga:

$$2.870.000 \text{ m}^3 \times 14 = 40.180.000 \text{ zł}$$

2. Koszt walcowania i łatania od 1 m.³ tłucznia, jak to wyżej przyjęliśmy — wyniesie:

$$2.870.000 \text{ m}^3 \times 5 = 14.350.000 \text{ zł}$$

3. Koszt utrzymania poboczy i rowów, przebudowy i naprawy małych mostów i przepustów, remontu walców i narzędzi, zgarniania błota, zmiatania śniegu, budowy zasłon śnieżnych, zamiany i utrzymania znaków drogowych, pachołków, barier, naprawy zjazdów, domków dróżniczych, sadzenia i utrzymania drzew przydrożnych i innych nieprzewidzianych wydatków obliczamy 300 zł na 1 km. drogi:

$$(9488^* \times 19.843^{**}) 300 = 8.799.300 \text{ zł.}$$

4. Koszt utrzymania służby drogowej na drogach tłuczniowych. Pod tymi kosztami rozumie się koszty utrzymania dróżników, nadzorców dróg i mostów, kierowców maszyn drogowych i samochodów inspekcyjnych, stróżów mostowych i magazynierów; przyjmując za zasadę, że dróżnik obsługuje średnio 6 km., nadzorca średnio 60 km. dróg, koszt służby drogowej wyniesie łącznie ze świadczeniami socjalnymi 250 zł na 1 km.:

$$29.331 \times 250 = 7.332.750 \text{ zł.}$$

5. Koszt utrzymania dróg brukowanych wraz z kosztami służby drogowej, licząc po 1000 zł na 1 km wyniesie:

$$(1.157 + 2.996) 1000 = 4.153.000 \text{ zł.}$$

6. Koszt utrzymania dróg z nawierzchnią ulepszoną wraz z kosztami służby drogowej, licząc koszt utrzymania 1 km. nawierzchni typu ciężkiego 1000 zł, średniego 1500 zł, i lekkiego 2000 zł wyniesie:

$$(317 + 365) 1500 = 1.023.000 \text{ zł.}$$

7. Koszt utrzymania dróg gruntowych wraz z kosztami służby drogowej, licząc po 400 zł na 1 km wyniesie:

$$(3657 + 12622) 400 = 6.511.600 \text{ zł.}$$

Sumując otrzymane od 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 koszty otrzymamy:

1. Koszt materiałów kamiennych	40.180.000 zł
2. Koszt walcowania i łatania	14.350.000 „
3. Inne koszty rzeczowe utrzymania dr.	8.799.300 „
4. Koszt utrzymania służby drog. na dr. tłuczniowych	7.332.750 „
5. Koszt utrzymania dróg brukowanych	4.153.000 „
6. Koszt utrzymania dróg ulepszonych	1.023.000 „
7. Koszt utrzymania dróg gruntowych	6.511.600 „

Razem 82.349.650 zł — 83 mil. zł

W granicach minimalnego programu wymagającego jednak nakładu 83 mil. zł można by porobić pewne „oszczędności“, które polegać będą na:

1. zaniechaniu remontu dróg gruntowych; (z wyjątkiem powiatów bez dróg bitych z wyjątkiem remontu mostów).

2. zaniechaniu remontu dróg brukowanych; (z wyjątkiem remontu mostów);

3. zaniechaniu stawiania nowych znaków drogowych, poręczy, pachołków itp.;

4. zaniechaniu czyszczenia rowów, zmiatania śniegu, budowy zasłon śnieżnych.

„Oszczędności“ te dadzą około 10 — 12 mil. zł, która to suma pozwoliłaby przerobić około 631.500 m.³ tłucznia, co daje w kilometrach pogrubionej jezdni dróg o grubości warstwy tłucznia od 0 do 7,0 cm. do grubości 13,0 cm. około 2.150 km.

Sięgnijmy jeszcze do innych możliwości w granicach 83 mil. zł.

Można przypuścić (nastrajając się optymistycznie), że świadczenia naturalne ludności będą wykorzystane w dużej części na rzecz robót przy dowozie tłucznia, kamienia i przy pomocy niekwalifikowanych robotników przy walcowaniu jezdni na drogach tłuczniowych wojewódzkich i powiatowych. Zamieniając te świadczenia na równowartość w gotówce otrzymamy z tego tytułu około 5 mil. zł. Ta kwota użyta na kupno i walcowanie kamienia da nam możliwość pogrubienia jeszcze około 1000 km. dróg. Pozostałoby jednak tylko dla remontu cząstkowego 22042 — 3150 = 18892 km. I tutaj kończą się wszelkie mniej więcej racjonalne koncepcje „oszczędnościowe“.

Zachodzi tedy konieczność wydatnego podniesienia opłat drogowych i z powiększonych w ten sposób wpływów drogowych przeznaczenie 83 mil. zł na wykonanie programu minimalnego.

Nie wykonywanie całości robót rocznego minimalnego programu siłą rzeczy pogorszy stan już istniejący i w konsekwencji powodować będzie coraz większy nakład finansowy nawet w następnym 1939/40 roku.

Eres.

*) Suma dróg wojew. wg stanu na 1.IV.1937 r.

**) Suma dróg powiat. wg stanu na 1.IV.1937 r.

Sprawy bieżące

PODSTAWY NOWYCH ORDYNACJI WYBORCZYCH DO SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO.

W dniu 24 czerwca 1938 r. w Klubie Sprawodawców Parlamentarnych odbyła się konferencja

prasowa, poświęcona ustawom samorządowym. Na konferencję tę przybyli p.p.: premier Sławoj - Składkowski i wiceminister spraw wewnętrznych Korsak w towarzystwie dyr. dep. Podwińskiego.

Na wstępie premier gen. Sławoj - Składkowski

zwrócił się do dziennikarzy w następujących słowach:

Szanowni państwo! Przywiązuję dużą wagę do źródłowego informowania prasy i dlatego chętnie przybyłem na tę konferencję.

Jeżeli poproszę szanownych państwa ażeby byli łaskawi zwrócić uwagę na ustawy samorządowe, które Rząd wniósł obecnie do Sejmu, to zgodzą się szanowni państwo, że jest to największy szlagier, którym mogę im służyć. Nie moja to wina, że jest może troszeczkę więcej mocny, niż efektowny. Ale te ustawy są konieczne, są zrebem samorządu i wskutek tego propozycję prezesa Klubu Sprawozdawców, że prasa chciałaby je poznać bliżej i zainteresować się nimi, celem wyjaśnienia ich istoty społeczeństwu — uważam za szczęśliwą i dziękuję bardzo, że mam tu możliwość tę kwestię omówić. Instykt samozachowawczy całkowicie nakazuje mi zostawić sobie drugą rolę w wyjaśnieniu tych spraw. Wyjaśni je państwu największy znawca spraw samorządowych w Rządzie p. wiceminister Korsak“.

Z kolei zabrał głos p. wiceminister Korsak:

„Zbliża się chwila — rozpoczął p. wiceminister — w której wkraczamy w okres wyborów samorządowych i to na płaszczyźnie bardzo szerokiej, bo na jesieni lub na początku zimy r. 1938 rozpocznie się okres wyborów do rad miejskich: Warszawy, Poznania, Łodzi i Krakowa, dalej do 229 rad miejskich miast na ogólną liczbę 321 w województwach zachodnich i południowych, do zarządów miejskich w województwach południowych i zachodnich, a wreszcie w szerokim zakresie wybory do rad gromadzkich w województwach centralnych i wschodnich (29.993 rad gromadzkich) i do rad gminnych w 1660 gminach. W dalszej kolejności odbędą się w r. 1939 wybory do pozostałych jednostek samorządowych.

W tym stanie rzeczy, mając na względzie obserwacje płynące z życia i stosując się do sugestii ciała parlamentarnych, skonkretyzowanej w rezolucji sejmowej z lutego b. r., wystąpił Rząd z kilkoma projektami ustaw, normujących zagadnienie wyborcze w samorządzie ziemskim (gromada, gmina, powiat) i miejskim.

Początkowo zagadnienie wyborów miejskich miało być załatwione dwiema ustawami: jedną dla 6 miast największych, a drugą dla miast pozostałych, ale te dwie ustawy połączone z zgodą Rządu w jedną, a to ze względu na przekonanie, że wysunięte w projekcie ustawy wyborczej dla 6 miast nowe zasady nie znalazły jednak uznania wśród większości parlamentarzystów oraz w opinii publicznej. Mimo głębokiego przekonania o słuszności i konieczności szukania nowych rozwiązań dla tej sprawy (a ta odrębność płynie z odrębności sytuacji i znaczenia tych 6 miast w życiu całego państwa) Rząd jednak, ze względu na tendencję polepszenia całokształtu przepisów, zgodził się na taką formę przeprowadzenia tej sprawy przez Izby.

Przy rozważaniu tych projektów w prasie spotykamy się w różnych organach z całą masą najróżniejszych nieporozumień i twierdzeń, nie znajdujących dostatecznej podbudowy w samym tekście projektów ustaw. Naturalnie, samorząd jest zagadnieniem natury nie tylko prawnej, ale i politycznej — stąd płynie duży indywidualizm w ocenie wiążących się z nim problemów, także problemu wyborczego. My musimy jednak stać na stanowisku, podyktowanym nam przez konstytucję, która w sposób niedwuznaczny rozstrzygnęła rolę samorządu w państwie, czyniąc zeń instytucję, w której realizuje się współdziałanie czynnika społecznego z czynnikiem państwowym. Z tego współdziałania powstają organa wykonujące pewien zakres administracji państwowej. Konstytucja nasza zerwała zatem z indywidualistycznym poglądem XIX wieku, opartym na przekonaniu, że samorząd opiera się na pewnym prawie przyrodzonym (czyli jest niejako urządzeniem, gwarantującym pewną sumę wolności politycznej wobec państwa). Tego rodzaju pogląd na samorząd został zaniechany w wielu ustawodawstwach, a w szczególności w krajach demokratycznych, bo jest przeniesieniem do współczesności pojęć z okresu feudalizmu. Obecnie bowiem samorząd w Polsce nie jest bastionem służącym do obrony wolności przeciw własnemu państwu, ale instytucją współtworzącą to państwo.

Rzecz prosta, to jest pogląd polski, odpowiada on w całości poglądom narodu — przynajmniej może odpowiadać — ze względu na to, że naród polski nie jest w tym położeniu, aby przeciw państwu własnemu sypać musiał jakiegokolwiek umocnienia. Rodzi on jednak w konsekwencji także pewien pogląd na metody konstruowania organów samorządowych, a więc i wybierania rad.

Rady są to organa stanowiące w gospodarce samorządowej, tj. decydujące o najważniejszych sprawach gospodarki finansowej, polityki podatkowej itd. — oczywiście w tych rozmiarach, w jakich samodzielność stanowienia w tym zakresie jest w ogóle udostępniona poprzez istniejący system naszej skarbowości publicznej. Cały bowiem ten system musi być wsparty o świadomość szczupłości środków, jakimi dla celów publicznych możemy dysponować, a stąd powstaje konieczność skoncentrowania uwagi wszystkich czynników publicznych na pewnych zagadnieniach naczelnych. Na pierwszy plan wysuwają się zagadnienia obrony narodu i państwa, a co za tym idzie — sposób używania ogólnych środków musi być tak rozstrzygnięty, aby te cele naczelnie związane z obroną państwa, ze spotęgowaniem jego sprawności gospodarczej, z podniesieniem poziomu oświaty miały preferencję przed wszystkimi innymi.

Stąd płyną nie rzadko narzekania i twierdzenia, jakobyśmy nie mieli w Polsce samorządu, podczas gdy w istocie mamy samorząd szeroki, udostępniony każdemu obywatelowi, który ukończył lat 24, a więc przeszedł przez szeregi wojska. W naszych warunkach bowiem wojsko jest nie tylko szkołą sprawności fizycznej i rzemiosła żołnierskiego, ale także elementarnego nauczania oraz uświadczenia obywatelskiego. Z tego też właśnie powodu ustaliliśmy dolną granicę czynnego prawa wyborczego na 24 lat. Zagadnienie to zostało rozstrzygnięte już w ustawie samorządowej z r. 1933.

W tejże ustawie zostało również rozstrzygnięte zagadnienie prawa biernego. Wychodzono wtedy z założenia, że ponieważ rady gminne mają stanowić o dobrej administracji miejscowej, udział w nich musi być udostępniony tylko dla tych, co do których można się domniemywać, że potrafią dobrze gospodarować na swoim. Stąd powstała granica wieku 30 lat. Jest ona obecnie kwestionowana, bowiem komisja administracyjno-samorządowa przesunęła ją do lat 27, wychodząc z założenia, że powinna istnieć pewna marża między granicą biernego prawa wyborczego do Sejmu (lat 30) i do samorządów tak, aby w jej granicach mógł się zmieścić udział w pracach samorządowych, jako pewnego rodzaju szkoła wyrobienia obywatelskiego. Rozumowaniu temu nie można odmówić słuszności. Zresztą nie obala ono wyrażonej wyżej zasady. Możnaby dyskutować na temat wyboru takiej, czy innej granicy wieku, ale nie to jest zagadnieniem dominującym nad sprawą.

Dominującym jest to, że w ustawach, obecnie zaprojektowanych, znalazła wyraz w silniejszym stopniu, niż w ustawie w r. 1933 i w regulaminach wyborczych z r. 1934, zasada wprowadzenia czynnika społecznego do kontroli nad aktami wyborczymi. A więc członkowie komisji wyborczej powołują działające kolegiально zarządy gmin t. zn. nie tylko ich naczelnicy i zastępcy, ale także ławnicy. Ważnym dalej z punktu widzenia kontroli społecznej nad aktami wyborczymi jest ustanowienie instytucji meżów zaufania i określenie ich praw, a przede wszystkim prawa obecności przy czynnościach komisji oraz czynienia zastrzeżeń i uwag do protokołu.

W wielu organach prasowych, a również i w kołach parlamentarnych poddawano krytyce przyjęcie za podstawę procedury wyborczej podziału miast na okręgi. Muszę jednak stwierdzić, że nie jest to bynajmniej rzecz nowa, bo ta zasada została już wprowadzona i realizowana dla większości miast w r. 1933. Potrzeba stosowania okręgów płynie stąd, że już w ustawie z r. 1933 za podstawę realizacji praw wyborczych przyjęto szukanie takiego systemu, który umożliwiałby wyborcy głosowanie nie na jakąś grupę, ubiegającą się o rządy lokalne, ale na nazwiska kandydatów jako jednostek; zrealizowanie zaś takiego systemu nie jest możliwe bez podziału miasta na okręgi. Podział ten, stąd łatwość tworzenia grup drobnych, jest potrzebny, znajduje on uzasadnienie także w potrzebie wyodrębnienia pewnych części gminy z punktu widzenia ich interesów i zapewnienia im reprezentacji, która by dawała tym interesom obsługę. Niemal każde miasto ma takie wyodrębniające się dzielnice, czy to nowopowstające, czy oddawna wyodrębniające się wskutek położenia, struktury gospodarczej itp. W przyjętym przez nas systemie chodzi o to, aby w reprezentacji gminnej znalazły przede wszystkim odbicie potrzeby gospodarcze danego okręgu, a dopiero w drugim rzędzie ta gra sił politycznych, jaka się wśród ludności danego związku samorządowego rozgrywa. Ordynacja samorządowa bynajmniej nie zmierza do wyzuwania ludzi z ich poglądów; tendencją jej jednak jest sprzyjanie oparciu rad nie na grze stronnictw, lecz na reprezentacji interesów.

To są zasadnicze przesłanki, które przyświecają obywatelom ustawom. Zastosowano w nich również pewne rozszerze-

nie terminów dla poszczególnych czynności wyborczych, mając na oku interesy wyborców, ale byłoby to już szczegóły, w które nie będę wchodził. Poruszę jeszcze tylko sprawę ilości podpisów, która jest wymagana przy zgłaszaniu kandydatur. Ustaliliśmy dla wielkich miast cyfrę 200 podpisów, jako w każdym wypadku wystarczającą i na tym tle spotkaliśmy się z zarzutami, że jest to wymóg zbyt wygórowany. Nie jest to sprawa zasadnicza, jednak zbyt obniżenie granicy nie zdawałoby się rzeczą wskazaną, istnieje bowiem wśród nas dość indywidualistyczne nastawienie wobec zagadnień natury publicznej, a stąd łatwość tworzenia grup drobnych która mogłaby doprowadzić do zawalenia wprost komisji wyborczych masa list kandydeckich, nie mających żadnych szans wyboru. Wymóg pewnej ilości podpisów usuwa te obawy. Przytaczano wprawdzie przykłady, że w Anglii wystarczą dwa podpisy, ale zapomniano przy tym, że kandydat musi tam złożyć dość wysoką kaucję, która przepada jeśli nie zostanie wybrany: tego rodzaju hamulców nie możnaby w Polsce nakładać. W każdym razie jednak jestem usposobiony liberalnie w stosunku do zgłoszonych poprawek, aby to quantum potrzebne do zgłoszenia listy obniżyć, nie chciałem tylko iść przy tym zbyt daleko, aby nie spowodować wnoszenia nadmiernej ilości list kandydatów.

Ponieważ w praktyce wyborów samorządowych zdarzało się często wycofywanie podpisów w ostatniej chwili skutkiem czego brakujące podpisy do ważności listy nie mogły już być uzupełnione i cała lista stawała się nieważna, przeto w naszych ustawach wyborczych postarano się o dokładniejszą sformułowanie konsekwencji wycofania podpisów ze zgłoszonej listy. Komisja administracyjna Sejmu stanęła jednak na stanowisku jeszcze dalej idącym: że podpisy w ogóle nie mogą być wycofane, niejako jakgdyby były żyrem na wekslu. Jest to jeszcze jeden czynnik sprzyjający realizacji naczelnego hasła, jakie nam przyświeca: czystości i rzetelności wyborów. Rzadwi chodzi jak najbardziej o to, aby wybory odbyły się w sposób czysty, uczciwy i rzetelny, aby stąd powstałe reprezentacje były istotnie realizacją zasady współdziałania czynnika społecznego z państwowym.

To są myśli przewodnie, które naszej pracy przyświecają. Nie odchodzimy od zasad, wysuniętych przez ustawę z r. 1933, bo nie znajdujemy najmniejszego uzasadnienia do odstępowania, od wówczas ustalonego zasadniczego poimowania roli samorządu w państwie. Jego zadań i znaczenia. Nie damy się też snrowadzić z tej drogi poprzez głosy, czerpiące swoje natchnienie z reminiscencji już przeminionych ustroików. Ustrój obecny jest realizacją zasadw dobra Państwa Polskiego i Narodu Polskiego. To są dwa kanony, które nam przyswiecały przy rozwiązywaniu wszvstkich zagadnień, które mieliśmy do rozwiązania. Staraliśmy się je rozwiązywać zawsze zgodnie z poczuciem praworządności i sprawiedliwości“.

ELEKTRYFIKACJA OKRĘGU PODSTOLECZNEGO.

Sprawa elektryfikacji miejscowości podstolecznych ma doniosłe znaczenie, gdyż okręg podstoleczny nabiera obecnie cech nie tylko osiedli, zamieszkiwanych przez ludność miejscowa, lecz ośrodków stałego zamieszkania ludzi, którzy związani są ze stolicą. Wymaga to przystosowania osiedli podstolecznych do nowej ich roli. W pierwszym rzędzie należy tutaj elektryfikacja tego okręgu. Obecnie na tym terenie znajduje się cały szereg drobnych elektrowni.

Obecnie powstała spółka elektryfikacyjna, do której przystąpiły: Zarząd Miejski w m. st. Warszawie, Międzykomunalny Elektryfikacyjny Związek Okręgu Podstolecznego (M. E. Z. O. P.) i Zjednoczenie Elektrowni Okręgu Radomsko - Kieleckiego.

Nowa spółka ma zelektryfikować powiaty: mińsko - mazowiecki, płoński, pułtuski, radzymiński, prawobrzeżną część powiatu warszawskiego oraz sześć gmin w powiecie garwolińskim.

Plan elektryfikacyjny przewiduje:

w przeciągu trzech lat — zelektryfikowanie wszvstkich miejscowości, liczących ponad 3 000 mieszkańców w powiatach: warszawskim, mińsko-

Następnę p. wiceminister Korsak odpowiadał na pytania, które stawiali mu dziennikarze.

— Czy przy redagowaniu ustaw brano pod uwagę kompetencje rad miejskich, jakie im przysługują przy wyborach sejmowych w myśl obecnej ordynacji?

— Chcieliśmy w naszej pracy uczynić zadość wszelkim potrzebom, jakie stają przed samorządem — odpowiedział p. wiceminister — jednakże nie podchodziliśmy do tych prac z punktu widzenia kształtowania reprezentacji samorządowej pod kątem widzenia politycznym. Samo wysunięcie głosowania na osoby nie sprzyja realizacji zasady przedstawicielstwa partyjnego, którą najbardziej chroni system proporcjonalności i sztywnych list. Czyli: w granicach obecnych ordynacji samorządowych te konieczności, jakie się wiążą z udziałem samorządów w akcie wyborów sejmowych, najzupełniej znajdują swoje rozwiązanie.

— Według projektu Gdynia ma być na pewien czas wyłączona z pod działania ogólnych przepisów samorządowych. Czy to jest na trwałe, czy do pewnego terminu?

— Gdynię wyłączono na lat pięć z przepisów ustawy ustrojowej o samorządach z powodów specyficznych, gdyż miasto to powstało nie tylko dzięki wysiłkowi czynników miejscowych, ale dzięki ofiarom całego państwa, które zresztą i nadal dotuje Gdynię kilku milionami rocznie. Dlatego rada miejska składa się tu w jednej czwartej (12 członków) z osób mianowanych przez ministra spraw wewnętrznych. Jednakże 36 radnych wychodzi z wyborów powszechnych i co do ich wyboru będą także miarodajne przepisy ustawy, która obecnie jest przedmiotem prac Sejmu.

— Jak się Rząd ustosunkował do projektu oddzielnej kurii dla ludności żydowskiej?

— Problem ten jest dyskutowany w prasie, ale na terenie parlamentarnym nie był dotąd wysunięty i dlatego stanowić zagadnienie czysto teoretyczne, na które mógłbym wypowiedzieć jedynie swoje osobiste poglądy. Jeśli chodzi jednak o kwestie kurii narodowościowych w samorządzie w ogóle, to uważałbym, że jakkolwiek są one konstytucyjnie dopuszczalne (o ile nie zawierająby ścieśnienia praw danej grupy), to jednak mają tyle ujemnych stron, że przyspieszać moment ich realizacji nie wydawałoby mi się rzeczą wskazaną.

— Co spowodowało decyzję Rządu, by przy głosowaniu w gminach wiejskich wprowadzić t. zw. głosowanie ścieśnione, tj. na jedną czwartą tej liczby osób jaka ma być wybrana?

Jest to pewne uproszczona forma wyborów proporcjonalnych. Proporcjonalność jest systemem zbyt trudnym, by ją stosować powszechnie na wsi. Dla zapobieżenia jednak majoryzowaniu mniejszości wprowadziliśmy głosowanie ścieśnione, gdyż zapewnia ono ochronę mniejszości nawet 20-procentowej, a w pewnych wypadkach nawet nieco mniejszej.

mazowieckim i radzymińskim, a w ciągu sześciu lat (od chwili uzyskania koncesji) będą zelektryfikowane na tym terenie wszystkie miejscowości, liczące ponad 2.000 mieszkańców, w powiatach: płońskim, pułtuskim i garwolińskim zelektryfikowane zostaną w ciągu sześciu lat wszystkie miejscowości liczące ponad trzy tysiące mieszkańców, a w ciągu 9 lat wszystkie miejscowości liczące ponad 2 tysiące mieszkańców.

Poza tym spółka ta ma obowiązek rozbudowy okręgowych i rozdzielczych sieci elektrycznych i przyłączenie odbiorców.

Również rozpatrywana jest sprawa elektryfikacji miejscowości, położonych na lewym brzegu Wisły.

ELEKTRYFIKACJA WOJEWÓDZTWA STANISŁAWOWSKIEGO.

W Stanisławowie odbyło się zebranie, mające na celu utworzenie Międzykomunalnego Związku Energetycznego dla wyzyskania naturalnych sił wodnych w województwie stanisławowskim i przeprowadzenia elektryfikacji i gazyfikacji województwa.

Na zebraniu tym, na którym obecni byli przed-

stawiciele powiatowych związków samorządowych i miast wydzielonych województwa stanisławowskiego, zapadła uchwała, powołująca do życia M.ędzykomunalny Związek Energetyczny woj. stanisławowskiego.

Następnie wyłoniono Komitet Wykonawczy, na czele którego stanął prezydent m. Stanisławowa.

Plan elektryfikacji województwa obejmuje w pierwszej swej fazie przeprowadzenie prac elektryfikacyjnych na terenie następujących powiatów: stanisławowskiego, kołomyjskiego, tłumackiego, kossowskiego, śniatynskiego, horodenskiego i rohatyńskiego.

BIURO INFORMACYJNE LETNISKOWO-TURYSTYCZNE ZWIĄZKU POWIATÓW.

Na podstawie wyrażonego przez przedstawicieli P. Z. S. i komisji letniskowych życzenia na konferencji porozumiewawczej odbytej w Warszawie dnia 26 kwietnia br., uruchomił Związek Powiatów z dniem 15 czerwca br. Biuro Informacyjne Letniskowo - Turystyczne. Biuro to mieści się w gmachu Hotelu Polonia przy Al. Jeruzolimskiej 39, wprost Dworca Głównego. Celem biura stosownie do wytycznych powziętych na wspomnianej konferencji jest umożliwienie licznym rzeszom ludności miejskiej informowanie o letniskach z szczególnym uwzględnieniem racjonalnej propagandy mniej znanych małych letnisk.

Już pierwsze dni pracy nowego biura wykazały jak ono było potrzebne. Dzienna frekwencja kilkudziesięciu osób i liczne zgłoszenia telefoniczne o informacje świadczą o celowości nowo-zorganizowanej placówki.

Aby jednak Biuro Informacyjne Letn.-Tur. dobrze spełnić mogło swe zadanie koniecznym jest posiadanie możliwie wyczerpujących materiałów dotyczących wszystkich letnisk. Posiadane materiały, choć obejmują z górą 600 letnisk całej Polski, są jeśli chodzi o pewne województwa i powiaty, dotychczas niepełne.

Związek zwraca się przeto tą drogą z apelem do poszczególnych P. Z. S. i Komisji Letniskowych o przyspieszenie znajdujących się w terenie kart miejscowości (zielonych) i kart pomieszczeń (białych) i przesłanie ich natychmiast Związkowi.

Ponadto, celem dokładnego zobrazowania letnisk o których wyjeżdżający pragną mieć wszechstronne i dokładne informacje konieczne jest nadsyłanie Związkowi wszelkiego rodzaju broszur propagandowych, prospektów, afiszów, ulotek, map itp. W końcu należy również nadesłać:

- 1) 4 — 5 zdjęć ilustrujących walory krajobrazowe danego letniska,
- 2) kilka zdjęć pensjonatów i will o ile takie znajdują się w danej miejscowości;
- 3) kilka zdjęć wnętrza tych will, pensjonatów;
- 4) kilka zdjęć domów włościańskich odnajmowanych letnikom;
- 5) kilka zdjęć wnętrza tych domów.

Przesłany materiał będzie nie tylko użyty do celów informacyjnych w Biurze Związku — lecz także do wydawnictw propagandowych o letniskach jakie ukazują się nakładem Związku.

ZE ZWIĄZKU REWIZYJNEGO SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO.

W dniach 17 i 18 czerwca br. obradowała Rada Związku, której posiedzenie poprzedziły obrady Zarządu w dniach 10 i 18 bm. Prezes Związku złożył sprawozdanie z prac ZRST za rok 1937/38, które Rada postanowiła przyjąć do zatwierdzającej wiadomości.

W sprawozdaniu swym Prezes Związku podkreślił, że dla powołanego do życia rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24.X.1934 (Dz. U. R. P. Nr 94, poz. 847 ex 1934) Związku Rewizyjnego Sam. Teryt. rok 1937/38 był drugim rokiem normalnej działalności. W ramach nadanego Związkowi rozporządzeniem Min. Spraw Wewnętrznych z dnia 24.IV.1935 r. (Dz. U. R. P. Nr 34, poz. 244) statutu, utrwaliła się organizacja Biura Związku. Przedstawia się ona obecnie, jak następuje:

Na czele Biura stoi Prezes Związku, który kieruje całością prac Związku i koordynuje prace poszczególnych działów. Biuro dzieli się na działy względnie samodzielne referaty. Mianowicie: 1. dział inspekcji ogólnej, 2. dział przedsiębiorstw komunalnych, 3. dział naukowo - badawczy, 4. referat organizacyjno - prawny i 5. dział administracyjny Związku.

Trzonem działalności Związku jest oczywiście działalność inspekcyjna. W okresie sprawozdawczym wykończone zostały we wszystkich związkach samorządowych będących członkami Związku (powiatowe związki samorządowe, miasta wydzielone, prócz m. st. Warszawy i członkowie dobrowolni) *pierwsze rewizje generalne*. Kolejno przystąpiono do *rewizji powtórnych* w terminach mniej więcej dwuletnich a nawet krótszych od momentu pierwszych rewizji.

Pod koniec maja 1938 roku *zbaadano powtórnie* 83 powiatowe związki samorządowe oraz 17 miast wydzielonych, w 8 zaś miastach wydzielonych przeprowadzono rewizje częściowe. Ponadto przeprowadzono lustrację gospodarki lasów, gruntów oraz wspólnot samorządowych (Związek rozporządza w tej dziedzinie specjalistą) w 13 powiatach oraz specjalną lustrację robót melioracyjnych na terenie 1 powiatu.

W ostatnim okresie nasilono również akcję zmierzającą w kierunku stałego (periodycznego) instruowania *komisji rewizyjnych rad związków samorządowych*. W końcu okresu sprawozdawczego rozpoczęto bowiem drugą turę *konferencji z komisjami rewizyjnymi* biorąc za temat referatów instrukcyjnych *technikę badania rzetelności rocznych zamknięć rachunkowych*. Aby ułatwić i potanić koszty dojazdów na konferencje, a jednocześnie, aby instruowanie odbywało się w mniejszych grupach, zastosowano obecnie *konferencje regionalne*, obejmujące 5 do 10 powiatów. Do końca maja 1938 r. przeprowadzono 10 konferencji instrukcyjnych w 8 województwach; w konferencjach wzięły udział komisje rewizyjne z 71 powiatowych związków samorządowych.

Działalność Związku w zakresie inspekcji ogólnej przedstawia się w liczbach w okresie sprawozdawczym, jak następuje:

Związek dysponował w r. 1937/38 ogólną liczbą 8665 *inspektoro - dni*. Z tej liczby nie wyłącza się świąt ze względu na wielką trudność takiej elimina-

cji, zwłaszcza w wypadku wyjazdu na teren. Na wyjazdy inspekcyjne i inne wyjazdy służbowe, związane z inspekcją zużyto 3884 inspektoro - dni, tj. 44,8%; na prace w biurze (opracowanie sprawozdań inspekcyjnych i wniosków oraz inne prace związane z inspekcją) 3915 inspektoro-dni, tj. 45,2%; na urlopy, choroby, ćwiczenia wojskowe 866 inspektoro-dni, tj. 10%.

W okresie tym przeprowadzono inspekcje:

	generalne	częstkowe	razem
1. Miasta wydzielone	18	6	24
2. Pow. związki samorz.	134	1	135
3. Miasta niewydzielone	2	2	4
4. Woj. związki samorz.	1	—	1
5. Związki międzykom. i spółki samorz.	3	—	3
razem	158	9	167

Jeśli chodzi o poszczególne miasta w województwach, to inspekcje generalne przeprowadzono: w woj. warszawskim — Włocławek (dokończenie); w łódzkim — Łódź, Tomaszów Maz.; w woj. kieleckim — Kielce, Ostrowiec, Radom; w woj. lubelskim — Siedlce; w woj. białostockim — Białystok (dokończenie), Grodno (dokończenie); w woj. wołyńskim — Kowel, Luck; w woj. poznańskim — Gniezno; w woj. pomorskim — Toruń; w woj. krakowskim — Tarnów; w woj. lwowskim — Drohobycz, Rzeszów, Borysław (dokończenie); w woj. wileńskim — Wilno, oraz w miastach niewydziałonych: Ciechocinek i Ciechanów.

Ponadto rewizję częstkową przeprowadzono w następujących miastach wydzielonych: Białystok, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec, Piotrków, Zgierz, oraz w miastach niewydziałonych: Otwock i Ostrów Wlkp.

Zrewidowano również działalność Poznańskiego Wojewódzkiego Związku Komunalnego oraz Związku Międzykomunalnego Kalisz - Turek - Świecie, Międzykomunalnego Związku Szpitalniczego Kalisz i Pomorskich Kamieniołomów Samorządowych, Spółka z o. o.

Co się tyczy powiatowych związków samorządowych w poszczególnych województwach, to inspekcje generalne przeprowadzono:

woj. warszawskie: Błonie, Ciechanów, Gostynin, Kutno, Maków, Mińsk Maz., Mława, Płock, Przasnysz, Pułtusk, Radzymin, Rawa, Warszawa; woj. łódzkie: Łask, Sieradz; woj. kieleckie: Iża, Kielce, Będzin, Częstochowa, Koźnice, Opatów, Pińczów, Radom, Sandomierz, Włoszczowa, Zawiercie; woj. lubelskie: Biała, Biłgoraj, Hrubieszów, Krasnystaw, Lubartów, Lublin, Radzyń, Sokołów, Tomaszów Lub., Węgrów, Włodawa; woj. białostockie: Białystok; woj. wileńskie: Dżisna, Święciany, Wilejka; woj. nowogródzkie: Baranowicze, Nieśwież, Nowogródek, Wołożyn; woj. poleskie: Brześć n. B., Drohiczyn, Kobryń, Łuniniec, Pruzana; woj. wołyńskie: Dubno, Horochów, Kostopol, Kowel, Równe, Sarny, Włodzimierz; woj. poznańskie: Chodzież, Czarnków, Gniezno, Jarocin, Kalisz, Kępno, Koło, Konin, Krotoszyn, Leszno, Mogilno, Oborniki, Ostrów, Poznań, Szamotuły, Śrem, Środa, Wągrowiec, Września, Żnin; woj. pomorskie: Brodnica, Bydgoszcz, Grudziądz, Inowrocław, Lipno, Wejherowo, Nieszawa, Rypin, Sępólno, Szubin, Świecie, Toruń, Wąbrzeźno, Włocławek,

Wyrzysk; woj. krakowskie: Jasło, Kraków, Nowy - Targ, Dębica, Tarnów, Wadowice, Żywiec; woj. lwowskie: Dobromil, Jarosław, Kolbuszowa, Lesko, Łańcut, Rzeszów, Sanok, Sokal, Tarnobrzeg, Turka, Żółkiew; woj. stanisławowskie: Dolina, Kałusz, Ronatyn, Stanisławów, Tłumacz, Żydaczów; woj. tarnopolskie: Borszczów, Brody, Brzeżany, Buczacz, Czortków, Kamionka Strum., Kopyczyńce, Podhajce, Przemyślany, Radziechów, Skala, Tarnopol, Trembowla, Zaleszczyki, Zbaraż, Zborów, Złoczów.

Częstkowej inspekcji poddano jedynie Powiatowy Związek Samorządowy w Zdołbunowie, gdzie specjalnie zbadano zagadnienie K. K. O.

Specjalne światło rzuca na działalność Związku fakt, iż w ostatnim okresie daje się zauważyć wyraźne rozszerzenie działalności Związku również na instytucje i związki samorządowe nie będące dotychczas członkami Związku. Wyraża się to zarówno we wzmożonym przystępowaniu ich na dobrowolnych członków Związku jak też w zwiększonej liczbie inspekcji dokonywanych na zapotrzebowanie ze strony władz nadzorczych poszczególnych związków samorządowych oraz na życzenie władz nadzorczych Związku. I tak Związek ostatnio przeprowadził na życzenie Urzędów Wojewódzkich względnie Wydziałów Powiatowych inspekcje w miastach niewydziałonych: Pułtusku, Nakle, Białej Krakowskiej oraz inspekcję specjalną we Włocławku poza normalnym programem inspekcyjnym.

Pogłębia się również znacznie praktyka korzystania z usług Związku przez jego władze nadzorcze. Na życzenie Ministerstwa Skarbu Związek przeprowadził rewizje stanu finansowego miast ułenowskich. Bardzo szeroko z usług Związku w dziedzinie inspekcji pozaobowiązkowych korzysta obecnie p. wojewoda pomorski, na którego życzenie przeprowadzona została rewizja gospodarki spółki samorządowej Pomorskie Kamieniołomy Samorządowe Spółka z o. o., oraz pp. wojewodowie krakowski i warszawski. Daje się zauważyć rozszerzenie działalności Związku również na instytucje i związki samorządowe niebędące dotychczas członkami Związku.

Poza inspekcją związków samorządowych prowadzono inspekcję przedsiębiorstw komunalnych. Przeprowadzono specjalne rewizje w 14 przedsiębiorstwach i jednym zarządzie drogowym. Zbadano mianowicie 4 elektrownie miejskie i międzykomunalne (w Tarnopolu, w Ostrowcu n. K., w Tarnowie, Związek Elektryfikacyjny Chełmno - Świecie - Toruń), 3 gazownie miejskie (Bydgoszcz, Kraków i Piotrków), 3 przedsiębiorstwa wodociągowo - kanalizacyjne miejskie (Rzeszów, Przemyśl i Grudziądz), 4 przedsiębiorstwa komunikacyjne (Autobusy p. z. s. w Warszawie, Tramwaj Miejski w Grudziądzu, Kolej Wąskotorowa Kalisz - Turek, Tramwaj Miejski we Lwowie). Ponadto zbadano techniczną stronę gospodarki drogowej w Siedlcach. Rozpoczęto w okresie sprawozdawczym badanie Gazowni Miejskiej w Łodzi, Elektrowni Wodnej w Janowie (pow. Trembowla), Tramwaju Miejskiego w Krakowie, Poznańskiej Kolei Elektrycznej.

Ponadto przepracowane zostały następujące problemy oraz instrukcje dotyczące przedsiębiorczości komunalnej: a) zagadnienia elektryfikacyjne na Pomorzu, b) gospodarka magazynowa w przedsiębiorstwach komunalnych, c) instrukcja dla używa-

nia smarów w autobusach w Gdyni, d) wskazówki w sprawie ryczałtów na utrzymanie samochodów we Lwowie, c) schemat kosztów własnych produkcji wraz z wykazem w przedsiębiorstwach komunikacyjnych, elektrowniach, gazowniach, zakładach wodociągowych i kanalizacyjnych, w rzeźniach (w związku z pracami nad ustawą o przedsiębiorstwach komunalnych). W opracowaniu: normy dla gospodarki autobusowej w samorządach oraz ochrona skór zwierzęcych.

O ile chodzi o inne prace Związek przygotował opracowania syntetyczne wyników rewizyj w poszczególnych dziedzinach gospodarki komunalnej: a) działalność powiatowych związków samorządowych w dziedzinie popierania rolnictwa — opracowanie drugie (Biuletyn Nr 1); b) działalność miast wydzielonych w zakresie oświaty, kultury i sztuki (Biuletyn Nr 2); c) działalność p. z. s. i miast wydzielonych w zakresie opieki społecznej (w przygotowaniu do druku), d) gospodarka drogowa p. z. s. — opracowanie drugie (w przygotowaniu do druku); e) wydatki na zarząd ogólny w miastach wydzielonych (w przygotowaniu do druku). W toku opracowania jest działalność p. z. s. i miast wydzielonych w zakresie zdrowia publicznego, polityka terenowa i mieszkaniowa miast, zagadnienie powszechności korzystania z usług przedsiębiorstw o charakterze zakładów użyteczności publicznej. Zamierzone jest opracowanie szpitalnictwa p. z. s. i miast wydzielonych, gospodarki drogowej miast wydzielonych, ludowych szkół rolniczych.

Ponadto opracowany został projekt ustawy o przedsiębiorstwach komunalnych (Biuletyn Nr 4) oraz statut organizacyjny biura zarządu miejskiego (Biuletyn Nr 3). W opracowaniu są projekty rozporządzeń wykonawczych do ustawy o przedsiębiorstwach komunalnych, a mianowicie: projekty przepisów dotyczących budżetowania, rachunkowości, kasowości oraz inwentaryzacja majątku.

Z prac naukowych *stricto sensu* wspomnieć należy również zapoczątkowanie badania nad wymiarem podatku gruntowego na różnych obszarach prawnych Państwa Polskiego, szacunkowe obliczenie obciążenia świadczeniami na rzecz samorządu gruntów, przemysłu i nieruchomości miejskich, obliczenie kosztów pełnej realizacji nauczania powszechnego i inne drobniejsze prace.

W okresie sprawozdawczym Związek wkroczył na drogę wydawania generalnych instrukcyj dla pewnych zagadnień organizacyjnych i gospodarczych. W zakresie instrukcji organizacyjnych opracowano i rozesłano miastom wzór statutu organizacyjnego biur zarządów miejskich mniejszych i średnich miast wydzielonych, tj. tej kategorii miast, które najbardziej takiego wzoru potrzebowały. Statut przed ostatecznym opracowaniem był poddany opinii inspektorów Związku i rozesłany zarządom miejskim wszystkich miast wydzielonych do wypowiedzenia się. Ponadto przepracowano zagadnienie powierzenia K. K. O. prowadzenia kas powiatowych związków samorządowych.

W opracowaniu są:

a) wzór regulaminu wewnętrznego zarządów miejskich miast wydzielonych wraz z instrukcją kancelaryjną,

b) wzór regulaminu kontroli miejskiej,
c) wzór statutu organizacyjnego biura wydziałów powiatowych.

Należy również nadmienić, iż Związek wydaje Przegląd Bibliograficzny zagadnień samorządowych oraz Biuletyn Związku.

II ZJAZD NAUKOWY, POŚWIĘCONY ŚRODKOWYM I WSCHODNIM KARPATOM POLSKIM.

Realizując uchwałę I zjazdu naukowego poświęconego Ziemiom Wschodnim, który odbył się w Warszawie 20 — 21 września 1936 r. powołany na tym Zjeździe Komitet Wykonawczy zwołuje w Krakowie na dzień 30 i 31 października 1938 r. II zjazd naukowy, poświęcony środkowym i wschodnim Karpatom Polskim. Zjazd ten będzie miał za zadanie przedstawienie znawcom odpowiednich dziedzin nauki polskiej i innym osobom, interesującym się zagadnieniami Karpat Polskich, wyników badań, dotyczących tego regionu.

Na Zjeździe wygłoszone będą następujące referaty:

W dziale gospodarczym: 1) bogactwa mineralne Karpat Polskich, — prof. dr. B. Świdorski, 2) lasy Karpat Polskich, 3) struktura własności rolnej w Karpatach Polskich, dr L. Grodzicki, 4) problem hodowlany w Karpatach Polskich, 5) przemysł ludowy w Karpatach Polskich, dyr. H. Mianowski, 6) przemysł turystyczno-letniskowy i uzdrowiskowy w Karpatach Polskich, dr St. Leszczycki, 7) ochrona przyrody w Karpatach Polskich, dr Wł. Szafer, 8) ochrona swojszczyzny w Karpatach Polskich, dr S. Seweryn, 9) referat generalny — „Możliwości rozwoju gospodarczego Karpat Polskich“ — nac. St. Mallessa.

W dziale humanistycznym: 1) ruch ludności w Karpatach Polskich, doc. dr W. Ormiński, 2) granica polsko - ruska w Karpatach Polskich i osiedla polskie na obszarze ruskim Karpat, doc. dr B. Zaborowski, 3) etnografia górali ruskich, dr. J. Falkowski, 4) zagadnienie wołoskie w Karpatach Polskich, prof. dr K. Dobrowolski, 5) sprawozdanie ze stanu badań nad szlachtą zagrodową w Karpatach Polskich, mgr. J. Paczosa, 6) referat generalny — „Zróżnicowanie (językowe, wyznaniowe, etnograficzne, narodowościowe) ludności Karpat Polskich i tendencja do zmian“ prof. dr J. Smoleński.

Niezależnie od wymienionych referatów, każdemu z uczestników zjazdu przysługuje prawo zgłoszenia do 10.IX. rb. własnego referatu. W ramach Zjazdu zostanie zorganizowana wystawa prac, dotyczących środkowych i wschodnich Karpat Polskich. Uczestnikom przysługują zniżki kolejowe.

Sekretariat Zjazdu prowadzi Biuro Organizacji Naukowych Badań Ziemi Wschodnich (Pałac Rady Ministrów, W-wa). Zgłoszenia udziału w Zjeździe będą przyjmowane do 15 października roku bież.

KONFERENCJA W SPRAWIE RZEMIOSŁA I PRZEMYSŁU CHAŁUPNICZEGO NA TERENIE C. O. P.

W Rzeszowie (woj. lwowskie) odbyła się konferencja, zorganizowana przez Komisję do Spraw Rzemiosła i Chałupnictwa na terenie C. O. P.

W konferencji tej wzięli udział m. in. przedstawiciele władz wojskowych i Izby Rzemieślniczej

Kieleckiej, delegaci związków i przedsiębiorstw komunalnych zainteresowanych w akcji organizacji przemysłu chałupniczego i rzemiosła województw: lwowskiego, lubelskiego, kieleckiego i krakowskiego.

Na konferencji omówiono szereg zagadnień pro-

gramowych, zmierzających do rozwoju rzemiosła i przemysłu chałupniczego na terenie C. O. P. Opracowany został prowizoryczny plan prac organizacyjnych oraz postanowiono stworzyć biuro informacyjnych dla przemysłu chałupniczego i rzemiosła w C.O.P.

Wiadomości zagraniczne

Zwalczanie t. zw. czarnej pracy w Prusach. W okresie silnego natężenia bezrobocia zdarzają się dosyć często wypadki, że bezrobotny znajduje pracę na własną rękę i nadal pobiera zasiłki bądź z tytułu zabezpieczenia na wypadek bezrobocia bądź też z tytułu opieki społecznej, wykonywanej przez związek samorządowy. Zarobkowanie przez bezrobotnego, pobierającego jednocześnie zasiłek, nazywa się czarną pracą. Ponieważ tego rodzaju wypadki zdarzały się dosyć często na terenie Prus, wydano zarządzenie policyjne na podstawie ustawy o administracji policji, na mocy którego każdy zatrudniający osobę, o której wie lub wiedzieć winien, że pobiera zasiłek z tytułu bezrobocia lub opieki społecznej, podlega karze do 150 marek, a w niektórych wypadkach nawet do dwóch tygodni bezwzględnej aresztu. Przepis ten nie ma zastosowania do tych pracodawców, którzy przyjęli pracownika do pracy za pośrednictwem urzędu pracy lub o ile pracodawca zgłosił do urzędu pracy nowoprzyjętego pracownika z podaniem wysokości wynagrodzenia. Zarządzenie to obowiązuje do 31.III.1941 r.

Służba pomocnicza kobiet dla sprawowania opieki społecznej i opieki nad chorymi. Jak już w swoim czasie podawaliśmy, w Niemczech obliczają brak fachowego personelu żeńskiego w dziedzinie zdrowia publicznego i opieki społecznej (higienistki, pielęgniarki, wywiadowczynie i t. p.) na około 30.000 osób. Braki te powstały w ostatnich latach wskutek upośledzenia zakonów żeńskich oraz wskutek porzucania swego zawodu przez personel świecki po wyjściu z armii. Celem uzupełnienia tych dotkliwych braków, wypowiedano się w czasie odbytego w końcu kwietnia r. b. ogólnie - niemieckiego zjazdu siostr - pielęgniarek za zwiększeniem liczby szkół pielęgniarskich oraz za skróceniem czasu nauki. Ostatnio zaś przywódczyni kobiet Rzeszy (Reichsfrauenführerin) przystąpiła do organizowania pomocniczej służby kobiet dla sił fachowych w dziedzinie zdrowia publicznego i opieki społecznej, wzywając wszystkie niemieckie niezamężne kobiety do dwuletniej honorowej służby w tej dziedzinie. Zgłaszać się mogą niezamężne kobiety, pochodzące z różnych warstw społecznych, posiadające specjalne wykształcenie bądź też bez wykształcenia, niezatrudnione i zatrudnione. Kobiety zatrudnione po zgłoszeniu gotowości objęcia dwuletniej służby pomocniczej zostaną zawiadomione o terminie przyjęcia, co pozwoli im na ustawowe rozwiązanie dotychczasowej umowy o pracę.

Służbę ochotniczą można odbyć w dziale zdrowia, jako siłą pomocniczą siostr, oraz w dziale opieki społecznej, jako siłą pomocniczą pielęgniarek i ochraniarek. Obowiązek wykonywania służby ochotniczej w wypadku zgłoszenia trwa dwa lata i rozpoczyna się po zawarciu umowy, która jednak nie ma charakteru umowy o pracę. Pełniącą służbę ochotniczą osoba otrzymuje mieszkanie wraz z pełnym utrzymaniem, 20 fenigów kieszonkowego dziennie w pierwszym półroczu, a pół marki dziennie w następnym okresie, ubranie służbowe, 15 dni urlopu w pierwszym, a 18 dni w następnym roku, oraz pomoc lekarską i szpitalną. W wypadku, gdy kobieta po odbyciu dwuletniej służby ochotniczej wychodzi z armii, otrzymuje pensję w wysokości 1.000 marek. Po półtorarocznej służbie może być dana osoba skierowana do szkoły dla przygotowania jej do zawodu higienistki, pielęgniarki lub ochraniarki, przy czym czas nauki w szkole skraca się o pół roku przez zaliczenie służby ochotniczej najwyżej do pół roku.

Sanacja finansów gminnych w Austrii. Jak donosi prasa niemiecka, finanse gmin austriackich znajdują się w rozpaczliwym stanie. Jeszcze przed wcieleniem Austrii do Rzeszy w całym szeregu gmin groziła licytacja majątku miejskiego. Gminy austriackie pod względem obszaru są jednostkami małymi, stąd też pochodzi ich słaba zdolność finansowa. Na ogólną liczbę 4397 gmin tylko 72 gminy liczą powyżej 5.000 mieszkańców, 1025 gmin od 1.000 — 5.000 mieszkańców, a 3.100 gmin poniżej 1000 mieszkańców. Szereg gmin dla wykonania swych zadań, które przekraczały ich możliwości finansowe, łączyły się w związki międzykomunalne, chcąc w ten sposób lepiej zaspokoić potrzeby ludności na danym obszarze, nie tracąc swej samodzielności jako jednostka samorządu te-

rytorialnego. Lwią część dochodów pochłaniają wydatki na opiekę społeczną. Na 249 gmin w Karyntii (były kraj związkowy) 97 wydawało na opiekę społeczną 30% budżetu, 152 ponad 30%, a 27 ponad 50% swego budżetu. Obecnie rządy narodowo - socjalistyczne, pragnąc ożywić działalność gmin, zamierzają przystąpić do uzdrowienia finansów komunalnych przez akcję oddłużeniową, motywując to między innymi niemożnością podniesienia podatków, obarczających ludność już w dość wysokim stopniu. O dotacjach ze Skarbu Rzeszy dla wzmocnienia finansów gmin austriackich narazie się nie mówi ani nie pisze.

Tendencje rozwojowe budownictwa mieszkaniowego w Niemczech. Według prowizorycznych obliczeń w 1937 r. wybudowano w Niemczech około 340.000 nowych mieszkań. Odliczając ubytek mieszkań na 10.000 pozostaje około 330.000 mieszkań nowych, które pokrywają z nadwyżką zapotrzebowanie na mieszkania wskutek zakładania nowych gospodarstw domowych. Rok 1937 pod względem budownictwa mieszkaniowego zrównał się z latami wysokiej koniunktury t. j. 1928 i 1929, w których to latach wybudowano taką samą liczbę mieszkań. Mimo to głód mieszkaniowy nie został jeszcze całkowicie zaspokojony, gdyż istnieją jeszcze nadal zaległości z lat ubiegłych, w których budowano znacznie mniejszą liczbę mieszkań od liczby corocznie nowozakładanych gospodarstw.

W budownictwie mieszkaniowym następują w ostatnich latach pewne zmiany. Rośnie przede wszystkim procent małych, a stopniowo maleje procent mieszkań średnich i dużych. W 1937 r. wybudowano najwięcej małych mieszkań (49,3% ogółu nowowbudowanych mieszkań). W tym samym okresie na nowowbudowane mieszkania średnie przypada 46,7%, a na duże 4%. Stosunek ten w 1935 r. przedstawiał się następująco: 44,1% dla małych, 50,8% dla średnich i 5,1% dla dużych mieszkań. Maleje również udział w budownictwie mieszkaniowym związków samorządowych i kapitału prywatnego, wzrasta natomiast udział budownictwa o charakterze społecznym, jak spółdzielnie mieszkaniowe oraz różne inne formy społecznego budownictwa. Udział związków samorządowych i innych korporacji prawa publicznego w budownictwie mieszkaniowym spadł z 7,3% w 1935 r. na 5,5% w 1937 r., budownictwa prywatnego z 62,5% w 1935 r. na 47,6% w 1937 r., podczas gdy udział budownictwa o charakterze społecznym wzrósł z 30,2% w 1935 do 46,9% w 1937 r. Zaznaczyć jednak należy, że budownictwo społeczne jest w znacznym stopniu finansowane przez związki samorządowe i Rzeszę. W r. 1937 wydatkowano około 2,2 miliardów marek, nie osiągając jeszcze cyfry z lat 1928 - 29, w których wybudowano nowe mieszkania kosztem około 3 miliardów marek. Cyfry brakujących jeszcze mieszkań w miastach są w każdej publikacji inne, natomiast liczbę brakujących mieszkań na wsi dla robotników rolnych i rzemieślników określa się na 300.000 mieszkań.

Współpraca związków samorządowych z prasą. Minister Spraw Wewn. Rzeszy wydał w kwietniu b. r. zarządzenie w sprawie współpracy związków samorządowych z prasą niemiecką. Stosunek związków samorządowych do prasy winien być życzliwy, oparty na wzajemnym zaufaniu i wolny od wszelkich zadrażnień. Prasa ma pełną swobodę omawiania życia związków samorządowych, a więc nie można jej ograniczać do podawania tylko tych informacji, komunikatów i artykułów, które nadsyła zainteresowany związek samorządowy, często za pośrednictwem swego referatu prasowego. Zaznajamiając miejscową prasę z działalnością związków samorządowych oraz z jego planami na przyszłość nie należy krępować prasy w swobodzie wypowiedzenia swych poglądów, gdyż niejednokrotnie z jej strony może wyjść dobra myśl i inicjatywa w kierunku podjęcia pewnych prac przez dany związek sam.

Następnie w zarządzeniu powyższym minister położył znaczny nacisk na popieranie prasy przez zamieszczanie płatnych ogłoszeń w miejscowej prasie oraz kasowanie w gminach wiejskich, miastach i powiatowych związkach samorządowych własnych urzędowych czasopism i organów. W sprawie ogło-

szef minister poleca zawarcie umowy z prasą, na mocy której wszelkie ogłoszenia (konkursy, przetargi i t. d.) byłyby zamieszczane w rubryce ogłoszeń z 25% rabatem z wyjątkiem ogłoszeń reklamowych przedsiębiorstw samorządowych. Ogłoszenia winny być umieszczane tylko w pismach partyjnych t. j. narodowo - socjalistycznych. Związki samorządowe, zwłaszcza mniejsze, winny przystąpić choćby już ze względów na gospodarke surowcową do kasowania swych t. zw. „urzędówek“, wchodząc w porozumienie z miejscową prasą, która na podstawie zawartego porozumienia winna za określoną kwotę w określonym miejscu danego czasopisma drukować wszelkie dane niezbędne, jakie związek samorządowy winien podawać do wiadomości publicznej. W zarządzeniu swym minister przewiduje, że tylko stosunkowo nieliczne i duże jednostki samorządowe będą mogły nadal wydawać swoje „urzędówki“, gdyż umieszczanie w prasie miejscowej ogłoszeń, komunikatów i zarządzeń pociągnęłoby za sobą większe niż dotychczas wydatki. Wreszcie minister poleca rządowi krajowemu, by w terminie do 1 listopada 1938 r. podały mu, ile „urzędówek“ na ich terenie zostało po wydaniu zarządzenia skasowanych. Z zarządzenia tego wynika, iż chodzi raczej o popieranie prasy partyjnej niż o współpracę.

Popieranie budowy łaźni na wsi w Niemczech. Prezes państwowego zakładu ubezpieczeń na wypadek bezrobocia i pośrednictwa pracy wydał zarządzenie do urzędów pracy, by w przyszłości urzędy te popierały budowę łaźni na wsi bez żadnych ograniczeń, przeznaczając na ten cel środki z funduszków na produkcyjną pomoc dla bezrobotnych. Z funduszków tych prace przy budowie łaźni na wsi winny być prowadzone przede wszystkim w miesiącach zimowych, o ile to jest tylko możliwe, a przy budowie należy zatrudniać głównie bezrobotnych, zdolnych do pracy, a którzy tej pracy gdzie indziej uzyskać nie mogą.

Sytuacja finansowa związków samorządowych we Francji. Kryzys ekonomiczny i wzrost bezrobocia pogorszył w ostatnich latach sytuację finansową francuskich gmin i departamentów, a zwłaszcza położenie gmin, których we Francji jest około 38.000. Ogólna suma wydatków budżetowych gmin i departamentów wynosi 25 miliardów franków; budżet-

ty te trudno zrównoważyć, gdyż z jednej strony wzrastają ustawicznie wydatki na opiekę społeczną i walkę z bezrobociem, a z drugiej — wskutek kryzysu — spadają dochody z podatków i opłat. Ponadto wzrosły ostatnio wydatki administracyjne wskutek zwyczajnie płac urzędniczych oraz zwiększyły się ustawowe wydatki na budowę szkół wskutek reformy ustrojowej szkolnictwa. Wskutek tego niektóre gminy znalazły się w sytuacji tragicznej; cytowano niedawno w Izbie Deputowanych przykład pewnej gminy miejskiej na północy Francji, która musiała pożyczyć 12 milionów, by podolać wydatkom, związanym ze zwalczaniem bezrobocia.

Tą sytuacją zajął się ostatnio rząd francuski i korzystając z pełnomocnictw legislacyjnych poświęcił finansom komunalnym ostatnią grupę dekretów z mocą ustaw (decrets-lois). Zajmują one 180 kolumn „Dziennika Urzędowego“ („Journal Officiel“). Pomocą dla gmin mają się według tych ustaw zająć 3 instytucje: Kasa Depozytowa (Caisse des depots et consignations), Towarzystwo Kredytowe Ziemskie (Credit Foncier) i Kasa Kredytu dla departamentów i gmin. Kasa Depozytowa ma przeznaczyć w r. 1938 — miliard franków, jako kredyt dla departamentów i gmin (a więc o 200 milionów więcej niż w roku 1937). „Credit Foncier“ pożyczki związkom samorządowym 700.000.000 franków, a Kasa Kredytu dla departamentów i gmin rozporządzać będzie sumą 1 miliarda 285 milionów, częściowo pochodzących z kredytów Skarbu Państwa (na mocy układu z 3 grudnia 1936). Ponadto Kasa Kredytu dla gmin i departamentów otrzyma, począwszy od r. 1941, jedną czwartą wolnych funduszków Kas Ubezpieczeń Społecznych od starości i niezdolności do pracy. Wreszcie w budżecie państwowym jest przewidziany na rok 1938 kredyt 30 milionowy na te operacje. Ważne są postanowienia specjalnego dekretu, które zmierzają do koordynacji akcji kredytowej samorządów w kasach kredytu rolnego, górniczego i t. d. Zostanie mianowicie utworzony Komitet Kooperacji; pożyczki nie będą mogły być odtąd udzielane bezpośrednio związkom samorządowym, lecz tylko za pośrednictwem wspomnianego Komitetu.

Są to pierwsze ważniejsze akty ustawodawcze w sprawie francuskich finansów komunalnych od czasów deflacyjnych dekretów Laval'a.

W. N.

Wiadomości gospodarcze

KURSY WALUT.

(Notowania z dn. 30 VI. 1938 r.)
 1 dol. St. Zjedn. — 5.30 zł
 100 frank. szwajc. — 121.80 zł
 1 funt. szterl. — 26.29 zł.
 100 frank. franc. — 14.80 zł.

CENY ZBOŻA.

W dn. 30.VI. 1938 r. Warszawa. (Cena za 100 kg)
 Zyto 22.75 — 23.25 zł.
 Pszenica 27.00 — 28.00 zł.
 Jęczmień 17.25 — 18.25 zł
 Owies 20.00 — 22.75 zł.

Poradnik samorządowy

1. *Pytanie:* Jeden z Wydziałów powiatowych na terenie województw południowych zapytuje:

W § 15 ust. (2) regulaminu obrad rady powiatowej strona 8 wydanej nakładem Związku Powiatów z 1935 r. broszurki pt. „Regulaminy Obrad Organów i Komisji Powiatowego Związku Samorządowego“ jest mowa o ustawowej liczbie członków Rady Powiatowej. Ponieważ określenie „ustawowa liczba członków Rady“ budzi wątpliwości, chodzi o wyjaśnienie:

1) czy pod zwrotem „ustawowa liczba członków Rady“ należy rozumieć liczbę członków, która jest w obecnej kadencji Rady, niższej od możliwej i dopuszczalnej ustawowo, gdyby wszystkich członków Wydziału wybrano spoza Rady;

2) czy Przewodniczącego Rady należy doliczać do tej ustawowej liczby, aczkolwiek nie bierze udziału w głosowaniu.

Przykład. Powiat posiada 10 gmin poniżej 10.000 mieszkańców, zatem gminy te wybierają 20 członków Rady. Poza tym miasto niewydzielone po-

niżej 15.000 mieszkańców 3 członków Rady, razem 23 członków Rady. Ponieważ do Rady wchodzi cały Wydział w liczbie 6-ciu winno być 29 członków i Przewodniczący, jest tylko 24 członków i Przewodniczący, ponieważ członkowie Wydziału z wyjątkiem jednego wychodzą z Rady.

Odpowiedź: W broszurze z 1935 r. pt. „Regulaminy obrad organów i komisji powiatowego związku samorządowego“ regulamin rady, jak wskazuje jego wstęp, został opracowany w uwzględnieniu postanowienia dekretu z dn. 4.II.1919 r. (Dz. Pr. P. P. Nr 13, poz. 141), a więc może on być zastosowany w dosłownym tekście na terenie województw centralnych, wschodnich i południowych. Ponieważ zaś na terenie województw zachodnich ustawą ustrojową dla powiatowych związków samorządowych jest ordynacja powiatowa z 13.XII.1872 r. ze zmianami, wprowadzonymi późniejszymi przepisami oraz nową ustawą z 23.III.1933 r., a nie dekret z 4.II.1919 r., przeto regulamin obrad rady musi uwzględnić obowiązujące dotychczas postanowienia ordynacji z 1872 r.

Na tle przepisów powyższej ordynacji oraz ustawy z dnia 23.III.1933 r. poruszona w zapytaniu kwestia przedstawia się następująco:

ad 1) w myśl § 121 ordynacji z 1872 r. rada powiatowa może uchwalać, jeśli jest obecnych więcej, niż połowa członków rady. Zgodnie zaś z art. 56 ustawy z dn. 23.III.1933 r. członkami rady powiatowej są radni i członkowie wydziału powiatowego, przy czym na podstawie § 4 rozp. Min. Spr. Wewn. z dn. 3.XI.1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 101, poz. 918) wybrany na członka wydz. pow. może być kandydat bez względu na to, czy jest radnym pow., czy nim nie jest.

Z zestawienia zatem powyższych przepisów wynika, iż quorum rady powinno się obliczać od faktycznej ilości wybranych w danej kadencji osób, a nie od liczby teoretycznie możliwej, skoro ona w konkretnym wypadku nie została w pełni wykorzystana. Sztuczne bowiem powiększenie liczby członków rady przez podwójne liczenie osób, łączących w sobie

mandaty radnych i członków wydziału powiatowego, byłoby nieuzasadnione.

ad 2) Starosta nie jest członkiem rady powiatowej ani wydziału powiatowego, gdyż w myśl art. 5 ust. 1 ustawy z dn. 23.III.1933 r. nie może on, jako funkcjonariusz właściwej terytorialnie władzy powiatowej administracji ogólnej, wchodzić w skład organów ustrojowych. Z woli ustawy ustrojowej (§ 118 ordynacji z 1872 r.) starosta zwołuje radę, przewodniczy na niej, kieruje obradami i utrzymuje porządek. Skoro zatem starosta nie jest członkiem rady, to nie może być brany pod uwagę przy obliczaniu quorum, ani też nie bierze udziału w głosowaniu.

Jeżeli więc w konkretnym wypadku rada liczy 23 radnych, a do wydziału powiatowego wybrano 5 radnych i 1 członka z poza rady, to dla ustalenia quorum miarodajną jest liczba 24 (23 + 1), czyli posiedzenie jest ważne przy obecności 13 (połowa + 1) członków rady, poza przewodniczącym. J. B.

Przegląd wydawnictw

Stanisław Staszyński — Monografia szkoły rolniczej w Starym Brześciu pow. wrocławskiego. Wrocław 1938. Skład Główny w Książnicy dla rolników w Warszawie — Kopernika 30. Str. 286.

„Ażebym naszym dorobkiem i zdobytymi oświadczeniami podzielić się ze wszytkimi, którzy kochają wieś i pragną jej postępu kulturalnego i gospodarczego, postanowiliśmy ogłosić drukiem materiały naszej pracy szkolnej“ — tak pisze Autor we wstępie do powyższego wydawnictwa. Aczkolwiek szkoła istnieje dopiero 12 lat — to jednak bogatą ma już przeszłość za sobą. W trudach i mozolach organizowana przez dłuższy okres czasu nie mogła się doczekać jaśniejszego dnia, był okres, w którym już myślano o likwidacji szkoły. Dopiero ostatnie lata są latami pełnego rozwoju szkoły, należytego jej funkcjonowania, mając 45 uczniów tj. tyle, na ile jest obliczona.

Monografia szkoły jest publikacją niezmiernie ciekawą. Nie tylko dlatego, że przedstawia nam poszczególne okresy w historii szkoły, a więc budowę i organizację szkoły, gospodarstwo szkolne, organizację nauczania skład grona nauczycielskiego i młodzieży szkolnej oraz wychowanków szkoły, lecz że na tle warunków gospodarczych i kulturalnych powiatu przedstawia nam rezultaty działalności szkoły. Są one dużo większe i lepsze niż gdzieindziej, ale też struktura rolna powiatu wrocławskiego jest daleko lepsza i zdrowsza, niż w innych powiatach, utrzymujących również szkołę rolniczą. Niewątpliwie dużą zasługę przypisać należy również kierownictwu szkoły i gronu nauczycielskiemu, gdyż jak już zaznaczyliśmy, dopiero ostatnie lata przyniosły znaczną poprawę. Poprawa ta uwydatnia się w zwiększonej frekwencji uczniów oraz w zmniejszonej dopłacie pow. zw. sam. do utrzymania szkoły (dopłata wynosiła 1930/31 około 26.000 zł — w 1937/38 — 6.000 zł.).

Ciekawe dane znajdujemy o pracy wychowanków po ukończeniu szkoły, z których 12% pracuje samodzielnie na gospodarstwie, 44% pracuje na gospodarstwie rodziców i krewnych, 8% odbywa służbę wojskową, 2% zmarło, o 8% brak wiadomości, a o reszcie można powiedzieć, że przepadała dla wsi. Jest to i tak wyjątkowo duży procent wychowanków, którzy po ukończeniu szkoły wracają na wieś na swoje gospodarstwa, bądź też gospodarstwa swoich rodziców, gdyż gdzie indziej sprawa ta przedstawia się źle.

Monografia szkoły rolniczej należy do monografii udanych. Czyta się ją z zainteresowaniem, a daje nam ona dużo materiałów nie tylko o samej szkole i jej uczniach oraz wychowankach, lecz po przeczytaniu jej można sobie wyrobić pojęcie o poziomie kulturalnym i gospodarczym ludności powiatu wrocławskiego wskutek umiejętnego opracowania przez autora posiadanym materiałem oraz umiłowania swojej pracy oraz wsi naszej, co przejawia się w poszczególnych rozdziałach pracy. Publikacją tą winny zainteresować się związki samorządowe ziemskie oraz organizacje młodzieżowe wiejskie i rolnicze. B.

Mieczysław Fularski — Aktualne problemy turystyki zagranicznej. — Prace Studium Turyzmu Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Tom VI. Warszawa 1938. Str. 127.

W trzech rozdziałach powyższej pracy autor omawia sprawę turystyki jako przedmiotu wymiany międzynarodowej, sprawę turystycznego przysposobienia terenu dla ruchu zagranicznego, wreszcie aktualne zarządzenia prawne w dziedzinie turystyki.

W pracy tej autor przedstawia korzyści, płynące z obcego ruchu turystycznego, podając zarazem powody, dla których turysta zagraniczny mimo znacznych walorów turystycznych naszego kraju, wybiera inne kraje. Z punktu widzenia turystyki książka ta jest dosyć wyczerpująco opracowana. Znajdujemy w niej szereg ciekawych informacji o turystyce zagranicznej, o jej organizacji oraz o wysiłkach, zmierzających do ściągnięcia zagranicznego turysty do swego kraju. Oczywiście, że my zarówno pod względem organizacji zewnętrznej, jak i wewnętrznej, nie możemy się w wielu dziedzinach mierzyć z organizacją tych spraw w innych krajach. Przystosowanie naszego terenu dla ruchu zagranicznego, jak to wykazał autor, pozostawia jeszcze bardzo dużo do życzenia. W tej dziedzinie mamy jeszcze sporo do zrobienia i do odrobienia zaległości, jednakże nie wszystkie postulaty, wysuwane przez autora pod adresem rządu i samorządów, są słuszne. Autor, pisząc np. o przystosowaniu hotelowym, domaga się zniesienia podatku hotelowego na rzecz gmin, gdyż to wpływa na cenę pokoi. Nam się wydaje, że gorszym haraczem od podatku hotelowego, który gnębi każdego turystę, są napiwki, raz wliczane do rachunku hotelowego, a drugi raz uiszczą je turysta przy wyjeździe w czasie uszeregowania się na schodach całej służby hotelowej z wyciągniętą ręką. To jest drobniaczek, ale podraża on cenę hotelu o wiele więcej, niż podatek na rzecz gminy.

Następnie trzeba odróżnić rzeczy ważne od mniej ważnych, czego autor w pracy nie uczynił. Ważną rzeczą jest przygotowanie przemysłu turystycznego do wymogów turysty zagranicznego. A więc większość bolączek w tym przemyśle można usuwać drogą odpowiedniej organizacji bez większych nakładów pieniężnych, bez pomocy zzewnątrz, inne natomiast wymagają już poważniejszych inwestycji, których bez dogodnego tj. taniego i długoterminowego kredytu przeprowadzić się nie da. Dla zwiększenia frekwencji turystów zagranicznych trzeba budować drogi, uruchomić linie autobusowe, rozbudować hotele i schroniska itd. Dla tego rodzaju inwestycji trzeba stworzyć odpowiednie warunki na rynku pieniężnym albo też zgodzić się z faktem, że ruch zagranicznych turystów mimo zwiększania środków na propagandę będzie nadal rachityczny. Pracę trzeba prowadzić wszechstronnie, na wszystkich odcinkach równocześnie i równomiernie. Autor, wpatrzony w organizację turystyki za granicą oraz opanowany chęcią ściągnięcia licznych rzesz turystów obcych do kraju, na te niedomagania i bolączki nie zwrócił należytej uwagi. F.