

PRZEGLĄD LITERATURY DROGOWEJ SŁOWIAŃSKIEJ.

Bułgarja.

1. Inż. N. Paczew. *„Stopanskata i moralna kryza i rolata na stroitelnosta industrja w stopanskoja zivot na naroditie*. Wydawnictwo Bułgarskiego stowarzyszenia drogowego „Družostwo za rozvitje na putnoto dieło w Błgarja”. Autor — generalny dyrektor departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych — zastanawia się nad przyczynami kryzysu ekonomicznego i omawia sposoby zwalczania tego kryzysu przez wykonywanie robót inwestycyjnych.

2. Inż. N. Paczew. *„Nuždata ot preustroistwoto na putiszczata, uzchodiaszci ot gr. Sofja”*. Broszura wydana również przez wspomniane wyżej stowarzyszenie drogowe Bułgarskie, w której autor zastanawia się nad potrzebą uporządkowania dróg pod Sofją i wyborem odpowiednich nawierzchni.

3. Inż. N. Paczew. *„Putnata problema i putiszczata u nas”*. Wydawnictwo urzędowe. Autor w obszernem studjum przedstawia stan gospodarki drogowej w różnych państwach i jej wyniki, porównywa je ze stosunkami bułgarskimi. W szczególności zastanawia się nad wynikami gospodarki drogowej w latach 1925 — 26 — 27 na drogach państwowych i samorządowych i potrzebami gospodarki na przyszłość. Całość daje dokładny obraz stanu gospodarki drogowej w Bułgarji, tembardziej, że opracował ją wieloletni kierownik tej gospodarki.

4. Inż. N. Paczew. *„Nastawlenja po naprawiata i podderzata na putiszczata i prinadleżnostitie im”*. Wydawnictwo Ministerstwa Robót Publicznych, zawiera praktyczne wskazówki i instrukcję dla utrzymania dróg bitych.

Jugosławja.

„Glasnik Jugosłowienskoğ drusztwa za putowie”. Wydawnictwo Jugosłowiańskiego stowarzyszenia drogowego „Jugoslovensko drusztwo za putowie”, zawiera szereg artykułów propagandowych i programowych, w celu zobrazowania potrzeb Jugosławji w zakresie gospodarki drogowej. Prawdopodobnie z „Glasnika” powstanie stały organ Jugosłowiańskiego stowarzyszenia drogowego.

Prezes tego Towarzystwa inż. Stanislav Josifović w przedmowie nakreślił historję powstania Stowarzyszenia i cele jego, a w dwóch artykułach umieścił streszczenie programu robót drogowych w Jugosławji; między innemi poruszył zagadnienie budowy wielkiej międzynarodowej drogi z Londynu przez Europę do Konstantynopola — Damaszku, zkąd jedna „odnoga” miałaby iść poprzez wschodnią Afrykę aż do Cape-Town, a druga „odnoga” aż do Kalkuty.

Drogę tę zaprojektował Międzynarodowy Związek Turystyczny (Alliance Internationale de Tourisme) na zjeździe w Kopenhadze w 1932 r.; droga ta przecina Jugosławję w poprzek.

Pozatem porusza ogólny problem drogowy w Jugosławji, ilustrowany

mapą ważniejszych dróg. Pozatem umieszczono szereg artykułów wybitnych przedstawicieli Jugosławii jak Dr. Jankowicza b. Ministra i prezesa Autoklubu Jugosławii, Dr. Cyryla Žitka wiceprezesa Stowarzyszenia, Prof. A. Tomicza i asystenta Uniwersytetu Inż. E. Bradna oraz M. Najdanowicza sekretarza Stowarzyszenia, poruszających różne dziedziny z zakresu gospodarki drogowej w Jugosławii.

Zasylamy serdeczne życzenia dalszego rozwoju „Głosnika” dla pożytku gospodarki drogowej w Jugosławii. (M. N.).

PRZEGLĄD CZASOPISM TECHNICZNYCH.

I. Zagadnienia finansowe, ekonomiczne i organizacyjne gospodarki drogowej.

1. Engineering News Record — Nr. 8 — 23 sierpnia 1934 r. *Czy drogi kołowe w Stanach Zjednoczonych P. A. otrzymują specjalną subwencję z funduszy federalnych?*

Od czasu wprowadzenia subwencji z funduszy federalnych dla stanowych dróg kołowych w r. 1917 rząd federalny Stanów Zjednoczonych P. A. przeznaczył w okrągłych cyfrach 2.000.000.000 dolarów na budowę dróg. Suma ta zawiera 800.000.000 dolarów w postaci nadzwyczajnej subwencji w związku z walką z bezrobociem; reszta — ostatnia transza tej subwencji będzie wypłacona poszczególnym stanom z przeznaczeniem jej na opłatę siły roboczej i na zakup materiałów dopiero pod koniec 1935 r.

W roku budżetowym, który się dopiero co ukończył, właściciele pojazdów mechanicznych w Stanach Zjednoczonych P. A. wpłacili ogółem 309 milionów dolarów w postaci podatków państwowych; $\frac{1}{3}$ tych opłat stanowią opłaty inne niż podatek od benzyny. W przeciągu ostatniego roku ci sami właściciele pojazdów mechanicznych uścili w postaci podatków lokalnych i stanowych okrągłą sumę 932.000.000 dolarów. W przybliżeniu wydatki na budowę dróg w roku 1934 ocenić można na 650.000.000 dolarów, a wydatki na konserwację dróg można obliczyć na 200.000.000 dolarów. Wobec tego zestawienia wypada że właściciele pojazdów mechanicznych zapłacili za roboty drogowe, wykonane w roku 1934, o wartości 800 milionów dolarów, w postaci podatków i specjalnych opłat drogowych sumę 1.200.000.000 dolarów. Wypada więc, że w rzeczywistości właściciele pojazdów mechanicznych w Stanach Zjednoczonych P. A. nie otrzymują na cele drogowe żadnych subwencji z funduszy federalnych i że stawiany im niejednokrotnie zarzut, że opłaty i podatki od samochodów są niedostateczne, jest conajmniej niesłuszny.

2. Asphalt und Teer Strassenbautechnik. Nr. 40 — 3 października 1934 r. *Autostrada Berlin — Frankfurt nad Odrą.*

22 września 1934 r. rozpoczęto budowę drogi samochodowej, która ma w przyszłym — 1935 roku — połączyć Berlin z Frankfurtem nad Odrą.

Na wiosnę 1935 roku będą w pełnym biegu roboty na odcinku o dłu-