

W tym celu przebudowano statek żaglowy „Buckau“ o 900 t pojemności i 1000 m² powierzchni żagli w ten sposób, że zastąpiono żagle przez dwa walec pionowe o 15,6 m wysokości i 3 m średnicy, zaopatrzone u dołu i u góry denkiem wystającym poza obwód walca. Walce wykonano z blachy żelaznej o grubości tylko 1–1,5 mm i zawieszono je, każdy z osobna, na maszcie sięgającym do połowy wysokości walca; u podnoża masztu znajduje się drugie łożysko. Ciężar walców wraz z masztami wynosi tylko jedną piątą ciężaru żagli, które były na statku. Ruch obrotowy otrzymują walec za pośrednictwem kół ząbionych od dwóch motorów elektrycznych, każdy o mocy do 15 HP. Walce mogą się obracać dowolnie w jedną lub drugą stronę. Przy szybkości wiatru 10 m/sek. i 130 obrotach na minutę dosięga wartość poprzecznego oddziaływania na oba walec 5 t.

Schematyczna rycina 11 pozwala łatwo przeniknąć warunki jazdy statku Flettner'a przy pewnej prędkości v wiatru wiejącego w zaznaczonym na rycinie kierunku. Wiadomą jest rzeczą, że człowiek znajdujący się na statku będącym w ruchu z prędkością s odczuwa wiatr w kierunku strzałki w z prędkością w , czyli t. zw. prędkość względną wiatru. Jak łatwo zauważyć, jest t. zw. prędkość „bezwzględna“ v wypadkową (sumą geometryczną) prędkości w i s . Rzecz jasna, że tylko wiatr „względny“ o prędkości w wywołuje efekt Magnus'a, a więc siłę poprzeczną Q na walec. Ponieważ oprócz Q działa jeszcze na walec napór W wiatru względnego w kierunku prędkości w , przeto walec obracający się w zaznaczonym kierunku doznaje w ogólności siły wypadkowej R , z której tylko składowa S w kierunku prędkości s statku występuje jako siła „użyteczna“.

Przy zmianie kierunku obrotów walców zmienia się przy niezmiennym kierunku wiatru kierunek jazdy na wprost przeciwny. Jeśli jeden walec obraca się w kierunku zgodnym z ruchem wskazówki na tarczy zegara, drugi zaś w kierunku wprost

przeciwnym, natenczas statek obraca się wkółko, nie ruszając z miejsca. Z powyższego widać, jak łatwo może jeden człowiek manewrować statkiem Flettner'a nie opuszczając swego stanowiska na mostku komendanta.

Doświadczenia w laboratorium Prandtl'a wykazały, że przy stosunku prędkości obwodowej walca do prędkości wiatru równym 4 występuje największa siła oddziaływania poprzecznego. Jeśli zatem przy niezmiennionej prędkości obwodowej walca wzrośnie szybkość wiatru, to siła poprzeczna maleje. Jest to bardzo ważne w wypadku burzy, gdy prędkość wiatru wzrasta do 30–40 m/s. Natenczas wartość oddziaływania poprzecznego maleje szybko, a jeżeli zatrzymamy motory, natenczas napór wiatru na walec jest nawet mniejszy aniżeli na równorzędny statek żaglowy, z którego zdjęto żagle. Z tego widać, że burza nie przedstawia wielkiego niebezpieczeństwa dla statku Flettner'a, co potwierdziła też jazda próbna statku Buckau w czasie burzy. Nie potrzeba dodawać, że w zupełnie odmiennych warunkach znajduje się statek żaglowy, jeśli go burza zaskoczy zniemacka.

Warto może też podnieść znaczną różnicę co do ilości załogi koniecznej dla obsługi statku „rotorowego“ i statku żaglowego, którego żagle zatrudniają cały sztab marynarzy.

Należy zaznaczyć, że Flettner nie zamyśla budować statków wyłącznie „rotorowych“, lecz zamierza zastosować rotory i to w liczbie trzech jedynie do pomocy na wielkich ciężarowych statkach motorowych.

Wypada wstrzymać się na razie od rozważań na temat ekonomii statku Flettner'a aż do czasu, gdy nie doświadczenia laboratoryjne, lecz jazdy tych statków na morzu wykażą prawdziwy stan rzeczy. Jakkolwiek jednak wypadną te próby, musimy przyznać, że dorobek współczesnej nauki powiększył się znowu o nowe poznanie, które odsłania nam oblicze Natury ku chwale nauki a może i na pożytek ludzkości.

Ustrój Administracji Drogowej w Polsce.

Referat Inż. M. Nestorowicza dla Nadzwyczajnego Komisarjatu Oszczędnościowego przy Radzie Ministrów.

(Ciąg dalszy).

Dyskusja nad referatem inż. M. Nestorowicza w Sekcji Samorządowej Państwowej Rady Oszczędnościowej.

Sekcja Samorządowa Państwowej Rady Oszczędnościowej pod przewodnictwem Senatora J. Zdanowskiego poddała dyskusji wyżej wymieniony referat na pięciu posiedzeniach w dniu 29. grudnia 1924 r., 30. stycznia, 4., 14. i 20. lutego 1925 r.

W dyskusji przyjmowali udział: 1. członkowie stali Sekcji Samorządowej Nadzwyczajnego Komisarjatu Oszczędnościowego pp.: St. Moskalewski, Nadzwyczajny Komisarz oszczędnościowy, senator Julian Zdanowski, przewodniczący Sekcji Samorządowej Państwowej Rady Oszczędnościowej, oraz członkowie tej Rady J. Weinfeld, Stanisław Leśniowski, Antoni Olszewski, Piotr Drzewiecki, K. Koralewski, P. Kłosowski, E. Zienkowski, Senator L. Janta-Półczyński, poseł P. Romocki. 2. Przedstawiciele związków samorządowych: naczelnik wydziału budownictwa w starostwie krajowym w Poznaniu inż. M. Pospieszalski, starosta krajowy w Toruniu dr. J. Wybicki i jego zastępca dr. H. Żeleński, przedstawiciele Rady Zjazdów Sejmików powiatowych: Senator J. Zdanowski prezes tej Rady, wiceprezes starosta W. Gajewski i członek Rady p. Z. Tyralski (przedstawiciel Związku Rad powiatowych czterech województw małopolskich). 3. Przedstawiciele interesowanych Ministerstw: Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych M. Rybczyński, Wice-Minister Skarbu B. Markowski, Dyrektor Departamentu Samorządowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych dr. Wł. Wejsbrod, Naczelnik Wydziału w Ministerstwie Skarbu G. Tworzydło, Komisarz drogowy Sztabu generalnego ppłk. A. Tarczyński, Naczelnik Wydziału Samorządowego Urzędu Woje-

wódzkiego w Lublinie G. Szajnowski; Dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie inż. W. Tryliński, b. Dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie, obecnie Naczelnik Wydziału Budownictwa w Magistracie m. Warszawy inż. Z. Słomiński, Dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Łodzi inż. B. Stawiski wreszcie 5. przedstawiciel Związku państwowych inżynierów drogowych, działającego na terenie b. zaboru rosyjskiego, inż. St. Siła-Nowicki, naczelnik oddziału drogowego Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie.

Widzimy więc, że udział w dyskusji przyjmowały interesowane czynniki rządowe, samorządowe i fachowe; wśród tych ostatnich byli zwolennicy różnych kierunków administracji drogowej.

Po wygłoszeniu referatu rozwinęła się bardzo ożywiona dyskusja. Dyskusja podzielona została na trzy części stosownie do treści referatu:

1. O ustroju administracji drogowej, jaki jest wskazany w Polsce po powołaniu do życia samorządu w całej jego rozciągłości, a więc samorządu wojewódzkiego, powiatowego i gminnego.

2. O zmianach, jakie należy przeprowadzić w obecnej administracji drogowej ze względów oszczędnościowych i ze względu na przyszły ustrój administracji drogowej.

3. O sprawach, dotyczących się służby drogowej.

W niniejszym sprawozdaniu podane zostały w streszczeniu najważniejsze momenty dyskusji, odzwierciedlające poglądy różnych sfer miarodajnych i interesowanych na sprawę admi-

nistracji drogowej oraz uchwały, zapadłe co do tego postanowienia przez referenta.

Część pierwsza dyskusji.

O przyszłej organizacji administracji drogowej.

Tezy wysunięte przez referenta o przyszłym ustroju administracji drogowej, gdy samorząd zostanie powołany do życia w całej pełni, przewodniczący p. senator J. Zdanowski sformułował w sposób następujący:

1. Zasadniczo administrację dróg państwowych Państwo powierza samorządom z wyjątkiem dróg w pewnych okolicach, których administrację ze względu na szczególną wagę Państwo zatrzymuje w swoim zarządzie.

2. Drogami państwowymi (w razie ich przekazania), wojewódzkimi i powiatowymi powinien administrować samorząd wojewódzki.

3. Należy utrzymać źródła pokrycia kosztów gospodarki drogowej, przewidziane przez ustawę drogową z 10. grudnia 1920 r. Wysokość opodatkowania na cele drogowe winna być określona indywidualnie w zależności od miejscowych warunków.

4. Aparat techniczny wojewódzki (jego organy wykonawcze) administruje także drogami gminnymi.

5. Zarząd drogowy wojewódzki posiada organy wykonawcze okręgowe działające na terenie poszczególnych powiatów.

6. W powiatach funkcjonują powiatowe komisje drogowe, które kontrolują czynności okręgowych organów drogowych.

Środkami ciężkości dyskusji były tezy pierwsza i druga.

Przedstawiciele Rady Zjazdów samorządów powiatowych, senator J. Zdanowski i starosta Gajewski, wypowiedzieli się przeciwko centralizacji gospodarki samorządowej w samorządzie wojewódzkim, a za decentralizacją tej gospodarki pomiędzy powiaty, motywując swoje stanowisko tem, że ich zdaniem powiat jest tą jednostką samorządową, która ma te cechy, jakie powinna mieć jednostka administrująca drogami w myśl uchwały międzynarodowego Kongresu Drogowego z 1913 r. przytoczonych w referacie inż. Nestorowicza.

W szczególności przedstawiciele Rady Zjazdów Sejmików powiatowych wypowiedzieli się jak niżej.

P. starosta Gajewski. Nie podziela też wysuniętych przez referenta z wyjątkiem tezy trzeciej. Ze względów oszczędnościowych jest przeciwnikiem tworzenia dwutorowego zarządu i uważa za ideał ześrodkowanie administracji w jednym ręku wszystkich dróg. Za najprostszą i najracjonalniejszą konstrukcję uważa zarządy drogowe powiatowe, działające pod nadzorem samorządu wojewódzkiego lub urzędu wojewódzkiego. Zarządy okręgowe na kilka powiatów miałyby wadę, gdyż byłoby to twory biurokratyczne, nie mające bliskiego, bezpośredniego kontaktu ze społeczeństwem; zarządy takie wymykałyby się z pod kontroli społeczeństwa. Komisje powiatowe nie posiadające odpowiednich kompetencji nie spełnią swego zadania.

Urzędnicy techniczni takich zarządów drogowych byłiby z konieczności uniezależnieni od starostów-przewodniczących sejmików powiatowych — i nie mogliby być przez nich kontrolowani.

Lepiej byłoby, gdyby w każdym powiecie byli urzędnicy drogowi choćby o mniejszym wykształceniu i gorzej wynagradzani a zależni od miejscowych samorządów.

Samorządy powiatowe są w zupełności przygotowane do prowadzenia całkowitej gospodarki drogowej; odczuwają one jaknajlepiej potrzeby gospodarki drogowej; dowodem — znaczne pozycje na cele drogowe w budżetach sejmików powiatowych mimo nadzwyczaj ciężkich czasów.

Zdaniem mówcy, samorząd wojewódzki będzie miał małą styczność z miejscowym społeczeństwem. Aby personel techniczny powiatowych zarządów drogowych stał na wysokości zadania winien być art. 14 ustawy drogowej z dnia 10. grudnia 1920 r. znowelizowany w kierunku umożliwienia samorządom wojewódzkim usuwania nieodpowiedniego personelu samorządów powiatowych.

Ze względów oszczędnościowych, ze względu na największą ilość dróg powiatowych, na możliwość związania admi-

nistracji drogowej bezpośrednio ze społeczeństwem - gospodarzem, na możliwość najlepszego wykorzystania współdziałania władz administracyjnych, zarząd drogami powinien być oddany samorządowi powiatowemu, przy jednoczesnym zabezpieczeniu samorządowi wojewódzkiemu (obecnie wojewodzie) wpływu na dobór personelu technicznego i na sposób gospodarki drogowej przez rozszerzenie uprawnień przysługujących władzy nadzorczej na mocy art. 14 ust. drog. z 10. grudnia 1920 r. na: 1. możliwość usunięcia nieodpowiedniego kierownika technicznego powiatowego zarządu drogowego i 2. możliwość wstawienia do budżetu kwot potrzebnych dla wykonania niezbędnych robót drogowych i wykonania tych robót przez specjalnie zaangażowany personel na koszt samorządu powiatowego.

Zarząd dróg gminnych należy pozostawić w rękach gmin, gdyż art. 14 ust. drog. z dnia 10. grudnia 1920 roku odpowiednio znowelizowany może w sposób dostateczny zabezpieczyć skuteczność oddziaływania wydziałów powiatowych na zarządy gmin.

P. senator Zdanowski jest zdania, że administracja dróg państwowych i Rząd powinien mieć możliwość przekazania administracji tych dróg samorządom; należy to pozostawić swobodnemu uznaniu Rządu; dopuszcza dwutorowość administracji drogowej: jednej w ręku Państwa dla dróg państwowych; co się zaś tyczy dróg samorządowych, to te wszystkie winny być w ręku samorządu powiatowego.

Przy odpowiedzi na pytanie, czy administracja dróg państwowych ma być przekazana samorządowi wojewódzkiemu, czy też powiatowemu, wypowiada się za utrzymaniem tych dróg raczej w rękach organów państwowych, jedynie tam przekazywać samorządowi powiatowemu, gdzie można to zrobić ze względu na rozwój samorządu powiatowego i inne względy państwowe. Jest zdania, że środek ciężkości działalności samorządów we wszystkich jego dziedzinach powinien znajdować się w samorządzie powiatowym, a samorząd wojewódzki nie powinien być rozbudowywany i powinien być raczej organem nadzorczym.

P. wice-starosta krajowy Żeleński twierdzi, że inna organizacja powinna być tam, gdzie dróg bitych jest dużo i trzeba drogi te utrzymywać, inna tam, gdzie przeważnie trzeba budować drogi bite, a istniejących jest mało.

Jest zdania, że należy stanowczo odrzucić trzytorową gospodarkę drogową; natomiast dwutorowości nie uważa za szkodliwą i sprzeczną z zasadami oszczędności, gdyż drogi o znaczeniu magistralnych arterii muszą być inaczej zarządzane, niż drogi o znaczeniu dla jednego powiatu względnie dla kilku gmin. Dwutorowość (samorządową, ale skoordynowaną) osiągnąć można, przekazując drogi państwowe w zarząd samorządów wojewódzkich.

Co się zaś tyczy dróg samorządowych t. j. wojewódzkich i powiatowych należy rozmaicie traktować województwa, w których sieć dróg bitych nie jest jeszcze rozbudowana, gdzie przeto główny ciężar pracy iść będzie w kierunku wybudowania nowych linii komunikacyjnych i w województwach, gdzie sieć dróg bitych jest już rozbudowana (dotyczy to głównie województw Poznańskiego, Pomorskiego i Śląskiego), gdzie chodzi głównie o należytą konserwację sieci dróg.

W pierwszym wypadku zarząd dróg powinien spoczywać w ręku organów samorządu wojewódzkiego jako tych, które będą rozporządzać lepszym personelem technicznym i mogą lepiej ogarnąć politykę drogową na większym terytorjum.

W drugim wypadku mogłyby samorządy wojewódzkie przekazywać drogi poszczególnym powiatom wraz z funduszami potrzebnymi na ich budowę i utrzymanie pod ścisłą kontrolą techniczną samorządów powiatowych.

Drogi o znaczeniu lokalnym, t. j. drogi gminne powinny być zarządzane przez powiaty, przyczem aparat techniczny samorządów wojewódzkich może służyć samorządom powiatowym.

Przekazanie dróg państwowych samorządom wojewódzkim oraz objęcie przez te samorządy zarządu dróg wojewódzkich i powiatowych niczem nie przesądza istniejącego podziału na kategorie dróg. Jak dotychczas, tak i przy nowym ustroju administracyjnym powinny drogi dzielić się stosownie do ich znaczenia dla komunikacji na drogi państwowe, wojewódzkie i po-

wiatowe, a dla każdej kategorii tych dróg winien być oznaczony zasadniczy typ drogi pod względem szerokości, spadków, łuków, dopuszczalnych obciążeń mostów i t. d.

Samorząd wojewódzki ustalałby oddzielnie budżet konserwacji dróg państwowych, które utrzymuje się wyłącznie z funduszy państwowych; oddzielnie zaś dla dróg wojewódzkich i oddzielnie dla dróg powiatowych.

Wydatki na drogi wojewódzkie pokrywałyby się z podatku wojewódzkiego rozkładanego równomiernie na wszystkie powiaty, na drogi zaś powiatowe z podatków rozkładanych na te powiaty w stosunku do długości sieci dróg powiatowych w każdym powiecie.

W razie przekazania zarządu dróg powiatom, przekazywałyby samorząd wojewódzki samorządom powiatowym kwoty potrzebne na ich utrzymanie w stosunku do długości sieci drogowej. Podobny rozdział wydatków miałyby miejsce przy wydatkach inwestycyjnych (budowa nowych dróg i mostów).

P. dyrektor inż. W. Tryliński wypowiada się za odrębną administracją dróg państwowych w rękach organów państwowych na całym terenie Rzeczypospolitej z wyjątkiem województw Poznańskiego i Pomorskiego.

Zarządy państwowe dróg państwowych będą miały tę dodatnią stronę, że będą miały dobry personel, będą prowadzić gospodarkę drogową lepiej pod względem technicznym, niż samorządy, i będą niejako pod tym względem przykładem dla samorządów.

Co się tyczy gospodarki drogowej samorządowej, to powinna być ona ześrodkowana w samorządzie powiatowym.

Samorząd wojewódzki powinien jednoczyć, reprezentować gospodarkę drogową powiatów, wykonywać niektóre (ważniejsze) roboty.

Przekazanie dróg państwowych samorządom powiatowym uważa za przedwczesne i niewskazane, a komisje powiatowe dla kontroli, zdaniem jego, nie będą pożyteczne.

Co do finansowania gospodarki drogowej jest zdanie, że:

1. Fundusze samorządu powiatowego na cele drogowe winny być oparte na celowych samoistnych podatkach drogowych.
2. Najlepszą formą samorządowego podatku drogowego jest podatek od zwierząt pociagowych, jako najsprawiedliwszy.
3. Fundusze państwowe na cele drogowe powinny być oparte na podatku pośrednim od benzyny.

P. Wice-Minister B. Markowski. Przez dłuższy czas samorządy nie będą mogły przeznaczać na cele drogowe tyle, wiele potrzeba; gospodarka drogową z konieczności nie będzie mogła mieć takiego rozmachu, jakby należało; przeważnie będzie miała na celu utrzymanie tego, co istnieje. Przy małych środkach potrzebna jest koncentracja środków, z tego względu skupienie gospodarki drogowej nie w samorządach powiatowych, a w samorządzie wojewódzkim uważa za celowe. Akceptuje tezy referatu i idzie nawet dalej, gdyż uważa za możliwe przekazanie dróg państwowych samorządom wojewódzkim nawet na wschodzie, gdyż Rząd na samorząd wojewódzki zawsze będzie miał dostateczny wpływ. Nie zgadza się na postawienie sprawy finansowania gospodarki drogowej w sposób określony przez referenta, gdyż nie zgadza się on z ogólną polityką i teorią skarbową.

Minister P. Rybczyński podkreśla, że środki finansowe na dany cel winny być podstawą organizacji. Widzi konieczność koncentracji gospodarki drogowej. Zbyt małe jednostki dla gospodarki drogowej są niecelowe. Gospodarka drogową winna być ześrodkowana w samorządzie wojewódzkim, gdyż przez to uniknie się nierównomierności w wydatkach na cele drogowe w poszczególnych powiatach.

Nieskonkretyzowanie dotychczas zakresu działania samorządu powiatowego i wojewódzkiego utrudnia do pewnego stopnia decyzję. O ile samorząd wojewódzki ma być daleko posunięty, winien mieć gospodarkę drogową w swoim ręku. O ile samorząd wojewódzki będzie mało rozwinięty, jako czynnik wykonawczy, winien przy nim zostać nadzór, a administracja drogową może być przekazana powiatom.

Naczelnik Szaynowski jest zwolennikiem odrębnej państwowej administracji dróg państwowych. Co do tezy drugiej uznaje wyższość samorządów wojewódzkich nad powiatowymi. Nie uznaje obiekcyj p. Gajewskiego co do samorządu wojewódzkiego; będzie w nim taki sam czynnik obywatelski, jak w samorządach powiatowych.

Za samorządem wojewódzkim przemawia możność racjonalnej gospodarki i możność przeprowadzania większych inwestycji drogowych. Pozatem referat przewiduje możność przystosowania administracji drogowej do warunków miejscowych, co jest dobre.

Nie zgadza się, aby dla administracji dróg gminnych używany był aparat techniczny samorządu wojewódzkiego; winien być do tego powołany specjalny aparat techniczny przez powiaty. Uznaje za niemożliwe powiatowe komisje kontrolujące z tego względu, że komisje te wyłonione z samorządu powiatowego kontrolowałyby czynności samorządu wojewódzkiego.

P. senator Janta Polczyński twierdzi, że organizacja administracji drogowej winna uwzględnić różnorodność warunków w różnych dzielnicach. Wpływ Państwa powinien być silnie zawarowany. Zwraca uwagę, że rozkwit gospodarki drogowej w samorządach, jak widzimy z praktyki samorządów w Prusach, zależy prawie wyłącznie od jednostek, które gospodarkę tę ujmą w swoje ręce i poprowadzą; chodzi o to, aby jednostek takich było jak najwięcej.

Referent inż. Nestorowicz ze względu na aktualność i związek z referatem zakomunikował o najnowszych zamierzeniach w dziedzinie gospodarki drogowej we Francji:

1. O projekcie ustanowienia przy Ministerstwie Robót Publicznych „Urzędu Drogowego“ („Office des Routes“), który ma stanowić jednostkę prawną i autonomiczną z prawem zaciągania pożyczek, dyspozycji funduszami, podatkami i opłatami pobieranymi bezpośrednio lub pośrednio z używania dróg, podatkami i opłatami celnymi, nakładanymi na materiały pędne i oleje, opłatami drogowymi od przemysłu za używanie dróg i t. p.

„Office des Routes“ ma być według powyższego projektu, wniesionego przez rząd francuski do parlamentu, oprócz powyższych atrybucyj organem doradczym w sprawach technicznych oraz ma udzielać pomocy finansowej na utrzymanie tych dróg departamentalnych i innych komunalnych, które zaliczone będą do „marszrut o wielkim, względnie o wyjątkowym ruchu“. Projekt tego urzędu, wywołany jest potrzebą skoordynowania wysiłków finansowych i technicznych państwa i samorządów z powodu przewrotu w stosunkach komunikacji kołowej, jaki wywołany został przez rozwój ruchu samochodowego.

Komitet „Office des Routes“ ma być złożony z fachowców, urzędników państwowych i komunalnych oraz osób korzystających z dróg.

2. O projekcie ustawy wniesionym dnia 2. kwietnia 1924 r. do parlamentu francuskiego o zmianie klasyfikacji dróg. Według projektu tego sieć drogową francuską ma być podzielona tylko na trzy kategorie (obecnie jest aż siedem):

a) państwowe obejmujące obecne drogi narodowe (Routes nationales), drogi departamentalne (Routes departementales), drogi wycinalne główne (Chemins vicinaux de grande communication), drogi wycinalne ogólnego znaczenia (Chemins vicinaux d'interet commun).

b) drogi komunalne, obejmujące drogi wycinalne zwyczajne (Chemins vicinaux ordinaires) i drogi wiejskie (Chemins vicinaux ordinaires) i drogi wiejskie (Chemins ruraux),

c) drogi miejskie (Voies urbaines).

Pierwsza kategoria licząca około 38.000 + 13.000 + 172.000 + 76.000 = 300.000 km, t. j. połowę wszystkich dróg bitych w całej Francji, ma być administrowana przez rządowe organy, przytem na utrzymanie dróg departamentalnych i wycinalnych a zaliczonych do tej kategorii mają wpłacać utrzymujące dotychczas te drogi samorządy departamentalne sumy w wysokościach dotychczasowych.

(D. n.)