

Tutaj widzimy także, że drzewo daje najlepsze rozwiązanie w konstrukcji nawierzchni.

System Mayera daje także najlepsze połączenie z nawierzchnią gościńca.

W Ameryce, w celu uniknięcia tworzenia rowków falistych na szynie, układa się ją na drugiej szynie w kształcie Γ , do której zostaje ona przymocowana przez odgięcia górnego pasa.

Myśl tę wyzyskał Franciszek Melaun z Berlina z tą zmianą, że obie szyny stanowią całość i tylko istnieje różnica w jakości materiału obu części, mianowicie część górna jest z twardego materiału, dolna z miękiego.

Inż. Buchwald proponuje osadzenie szyny na uzbrowieniu belki żelazno-betonowej podkładowej, wyzyskując zasadę, przyjętą przy konstrukcji nawierzchni żelbetowej dla linii głównych, omówionej w niniejszym artykule do rys. 7 do 9. Osadzenie szyny wedle myśli Buchwalda zapowiada się rzeczywiście jako dość elastyczne. Wypadki wojenne nie pozwoliły jednak jeszcze rzecz wprowadzić w czyn i zebrać odnośne doświadczenia.

IV.

Wypadki wojenne stały wogóle na przeszkodzie udoskonaleniom nawierzchni, żyło się zdobyczami dawnych czasów, będąc zadowolnionymi, że ma się potrzebne materiały w zapasie a uzupełnienie braków może pokryć bieżąca produkcja.

Doświadczenie pouczyło nas, że posiadanie znacznych zapasów materiałów jest bardzo ważnym czynnikiem i nie powinno się w normalnych czasach występować wobec nich ze zbyt wielką oszczędnością. Doświadczenie nauczyło nas, że w chwilach poważnych nie można także zbyt licznie na wytwórczość prywatną i dostawy z zewnątrz, gdyż te zawiodą zbyt często.

Przy dzisiejszej gospodarce w drzewostanie za jakich 50 lat i w Polsce zabraknie drzewa, użytecznego na podkłady kolejowe, ale zalesiając od dzisiaj należące do kolei obszary ziemi, możemy już mieć pewien procent własnych progów.

Państwo Polskie musi posiadać własne walcownie szyn, fabryki narzędzi, urządzeń sygnalizacyjnych, własne tłuczkiarnie żwiru itd.

Nie odnosi się to tylko do nawierzchni, ale całego kolejnictwa. We wszystkich wydziałach musimy

się uniezależnić tak od zagranicy jak i do pewnego stopnia, krajowego prywatnego przemysłu.

Koleje powinny posiadać własne kopalnie węgla, warsztaty parowozów i wagonów, konstrukcji mostowych, narzędzi kolejowych, urządzeń mechanicznych, drukarnie itp.

Nie mówię, by zabijać w ten sposób przemysł prywatny, i owszem, popierać go, ale samemu być w stanie do pewnego stopnia zaspokoić się, gdy ten niedopisze.

Nie należy kierować się nierozumną oszczędnością tam, gdzie jej niepotrzeba, jak to było np. w Austrii, gdzie potrzebne warsztaty kolejowe poczęto budować dopiero w czasie wojny¹⁾, a ma się rozumieć do końca wojny tych nieukończono.

Nie należy wogóle rozpoczynać budowli krótkowidząco, gdzie zanim ukończy się nową budowę, a czasem zanim ukończy się projekt na nową budowlę, okazuje się, że jest już za szczupłą.

Tego rodzaju budowle, jak warsztaty, remizy, stacje przetokowe i zestawnicze, magazyny, a nawet budynki mieszkalne, powinny być ponad doraźną potrzebę obszerniej zakładane, by w razie potrzeby można się było ścieśnić i wytwórczości pracy we własnym zarządzie powiększyć.

Zawsze należy się liczyć z tem, by była możliwa ekspansja pracy we własnym zarządzie, by się zupełnie uniezależnić i nie być zawisłym od niespodzianek.

Zarząd polskich kolei państwowych i ich organizacja nie jest to rozdzielenie pewnej ilości intratnych posad i furmanienie na zajętych liniach, lub ostatecznie przeistoczenie dawniej drugorzędnych linii kolejowych na pierwszorządne i odwrotnie, ale uorganizowanie całego ciała z przydaniem mu wyczerpujących źródeł samodzielnego istnienia.

Istnienie państwa naszego, jako narodowego, nie obliczamy na dziesiątki lat, jak to było z Austrią, ale na zawsze. Wedle tego winny płynąć inwestycje i należy z góry być przygotowanym, że na razie koleje będą kosztowną rubryką w budowie państwa, co się jednak z korzyścią odbije w przyszłości.

Oszczędza ten, kto rozumnie wydaje.

Kraków, 23 lutego 1919 r.

¹⁾ *Czasopismo techniczne* r. 1918, str. 214.

SPRAWY PUBLICZNE.

Jeszcze słów kilka o tymczasowych przepisach o zarządzie drogami kołowymi.

Podał inżynier M. Nestorowicz.

(Dokończenie).

Omówimy tu sprawy drobniejsze, przez niego poruszane:

1. Jako przeszkodę poważną przeciw „autonomizowaniu dróg“ p. Bratro wytacza względy natury „strategicznej“.

Śmiemy twierdzić, a zdaje się, że i sztab generalny polski potwierdziłby to zdanie, że polityka strategicznych dróg, stosowana w czasie pokoju tak przez Austriaków jak przez Rosyan na ziemiach

polskich, zbankrutowała sromotnie. Drogi uznane za „strategiczne“ przed wojną, w czasie wojny okazały się albo zupełnie „niestrategicznymi“ albo bardzo strategicznymi dla nieprzyjaciół (jak np. szosy strategiczne rosyjskie idące od Baranowicz i Lidy na zachód) i szosy strategiczne w Galicyi, biegnące działami wód (nie dolinami) unikane w czasie wojny, jako wystawione na działania artylerii, więcej niż biegnące dolinami. Zdaje się, że odnośne sfery woj-

skowe nabyły przekonania, że drogi strategicznie ważnymi mogą się stać dopiero w czasie wojny w zależności od działań wojennych.

2. Sprawa dróg specjalnie automobilowych dla Polski nie jest na razie aktualna. Musimy doprowadzić przede wszystkim do porządku istniejącą sieć, rozbudować ją dla potrzeb codziennych, a dopiero wtedy myśleć o budowaniu specjalnych dróg automobilowych. Zresztą przystosowanie istniejących dróg do ruchu automobilowego przez organy samorządowe tam, gdzie zajdzie potrzeba — nie jest rzeczą niemożliwą. Dowodem tego jest Anglia, której małe względnie jednostki samorządowe: gminy i okręgi znakomicie dają sobie radę z problematami ruchu samochodowego na drogach kołowych.

3. Prowadzenie badań nawierzchni i urządzenie stacji doświadczalnych przy autonomicznym zarządzaniu drogami może bardzo łatwo zorganizować Państwo, przez polecenie wykonania na jego koszt odpowiednich prób czy badań swoim inżynierom na drogach autonomicznych.

4. Bardzo słusznie utrzymuje p. Bratro, że budowa większych mostów powinna być prowadzona bezpośrednio przez Państwo, ale dodajmy, przy współudziale finansowym ze strony miejscowych czynników. Natomiast utrzymanie mostów powinno być przekazane, przy odpowiedniej pomocy finansowej ze strony Państwa, miejscowym organom samorządowym.

Tu jeszcze poszlibyśmy dalej niż inż. Bratro.

Sądziłibyśmy, że rękach w Państwa powinny się znaleźć części wytwórni materiałów drogowych (kamieniołomów, klinkiery itp.) w celu wytwarzania danych materiałów do budowy dróg i dostarczania ich na dogodnych warunkach organom samorządowym i wytwarzania do pewnego stopnia konkurencyjnym przedsiębiorstwom prywatnym.

5. Obawy p. Bratro, że wpływ inżyniera powiatowego na personal drogowy niższy: konduktorów, dozorców i droźników, jako mianowanych na jego przedstawienie, ale przez miejscowy organ samorządowy będzie „fikcją” są płonne, gdyż takie nieliczenie się z inżynierem drogowym dowodziłoby tylko, że jest on zbyt bezużyteczny dla sejmiku, któryby bez niego znakomicie sobie dał radę. Tymczasem rzeczywistość wskazuje coś innego i każdy sejmik powiatowy gwałtownie dopomina się o delegowanie inżynierów drogowych. Jeżeli on jest potrzebny i jeżeli działalność jego jest pożyteczna, wtedy każdy sejmik z jego zdaniem będzie się liczył i nie będzie wchodził w jego atrybucję względem służby drogowej.

6. Zupełnie zgadzamy się z inż. Bratro, że sejmiki powiatowe nie będą zakładały szkół dla konduktorów (drogomistrzów), ale wszak ich nie zakładały też okręgowe zarządy budownictwa, natomiast, lub warszawski Okręg komunikacji; jest to obowiązkiem władzy centralnej. Natomiast zupełnie są płonne obawy, że wychowawcy szkół drogomistrzów mogą zostać na koszu, gdyż jak twierdzi p. Bratro, żadna siła nie zmusi ciał autonomicznych do przyjmowania wykwalifikowanych kandydatów. Do tego może zmusić ich inspektor drogowy, ale i zmuszać ich do tego nie trzeba bę-

dzie, bo w sejmikach należy się spodziewać — będą ludzie rozsądni.

Na dowód przytaczam fakt, że w roku obecnym sejmiki jaknajchętniej rozebrały na płatną praktykę letnią wszystkich uczniów I. klasy szkoły drogowej w Warszawie. W czasie okupacji sejmiki okupacji niemieckiej delegowały na urządzone w Warszawie kursy dla dozorców drogowych swoich kandydatów i utrzymywały ich na swój koszt, aby tylko mieć odpowiednio przygotowany personal drogowy.

7. Co do opłat drogowych, pod którymi p. Bratro rozumie myto drogowe, (a dekret rozumie wszystkie opłaty specjalne na cele drogowe nie tylko w postaci myta), to nie podzielamy zbyt skrajnego zapatrywania p. B. Są bowiem wypadki, kiedy ustanowienie opłaty w postaci myta drogowego jedynie w racjonalny sposób rozwiązuje kwestię sprawiedliwego pociągnięcia do opłaty korzystających z dobrodziejstw dróg bitych (np. na granicy Państwa obciążenie opłatą drogową wozów przyjeżdżających z zagranicy).

8. Co do paragr. 9 dekretu, to nie wprowadza on żadnych wątpliwości; 30% na utrzymanie dróg bitych powiatowych daje rząd, zaś drogi powiatowe to 1. dawne drogi państwowe, 2. dawne drogi gubernialne i 3. drogi wybudowane przez okupantów. Jeżeli zaś powiatowe sejmiki zaliczą do kategorii dróg powiatowych jeszcze inne drogi i uchwalą na nie budżet, to ministerstwo robót publicznych może na zasadzie ogólnych praw, dotychczas nie odwołanych, takie zaliczenie uznać lub nie uznać i odpowiednio do tego przyznać lub nie przyznać swego udziału 30% w utrzymaniu tych dróg.

9. Co do opłat adjacentów, to w szczególności wchodzić nie będziemy, nadmienimy, że pociąganie adjacentów na cele drogowe jest bardzo szeroko stosowane w Prusach, gdzie daje doskonałe wyniki. Wcale dobre wyniki na ogół dawał on również w czasie okupacji niemieckiej przybudowie dróg w Polsce. Sprawiedliwy sposób ustalenia opłat tych jest nader trudny. Obecnie wydany jest przez Min. spr. wewnętrznych wzorowy statut o pociąganiu do opłat adjacentów. Zaznaczyć tu należy, że zasada pociągania do opłat drogowych adjacentów uznana była przez zjazdy przedstawicieli sejmików powiatowych w 1917 r. (IX. zjazd 31. I. 1917 i X. zjazd 25. II. 1917 r.), które same zainicjowały opracowanie statutu o pociąganiu adjacentów do opłat na cele drogowe i opracowany przez Biuro pracy społecznej statut zaaprobowano. Nie jest więc pociąganie do opłat drogowych adjacentów czemś dla naszego społeczeństwa niepożądanym; umiejętnie przeprowadzone, jest sprawiedliwą opłatą na cele drogowe.

Nie poruszamy tu jeszcze szeregu drobnych spraw podniesionych w artykule inż. Bratro, jako mających podrzędniejsze znaczenie, poprzestajemy na powyższych ogólnych uwagach, mamy jednak nadzieję, że wymiana myśli w sprawie organizacji tak doniosłej gałęzi gospodarki społecznej, jaką jest gospodarka drogowa, na tem się nie skończy i nasi inżynierowie drogowi jeszcze nieraz zabiorą głos w tej sprawie i będą dawali rzeczową krytykę obecnego stanu rzeczy, lub zarządzeń Rządu w tej sprawie.