
WIADOMOŚCI DROGOWE

ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH

INŻ. ANTONI WEJTKO.

ORGANIZACJA W POW. GARWOLIŃSKIM ROBÓT DRO- GOWYCH NA PODSTAWIE NOWEJ USTAWY O ŚWIADCZENIACH W NATURZE.

Ukończenie budowy setnego kilometra drogi bitej powiat garwoliński obchodził już w roku 1929-tym. Od tego czasu ilość kilometrów nowych dróg zwiększa się ustawicznie mimo kryzysu, dzięki wykorzystaniu pomocy ludności, świadomej potrzeb drogowych.

W 1935 roku wybudowano 16.3 km dróg bitych o nawierzchni twardej niemal bez żadnej pomocy zewnętrznej; ogólna długość dróg samorządowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) osiągnęła 282 kilometry (358 km, licząc z państwowemi).

Przeciętny koszt budowy jednego kilometra drogi w miejscowych warunkach — przy szerokości jezdni twardej 4 m — wynosi około 20—30 tysięcy złotych, jednak tylko 10—20% tej sumy — a więc 2 — 6 tysięcy złotych wydaje się gotówką; 80—90% kosztów budowy pokrywana jest świadczeniami gminnymi, które sięgają nieraz 150 — 250% podatków zasadniczych.

W ubiegłym 1935-ym roku gminy gotowe były dostarczyć świadczeń, wystarczających do budowy 32—35 km pod warunkiem, że Wydział Powiatowy udzieli dostatecznych zapomóg gotówkowych. Nadzwyczajny budżet Sejmiku przewidzieć mógł jednak na budowę dróg tylko kwotę 43,000 zł., a więc zarówno ilość ofiarowanych świadczeń jak i program robót musiały być znacznie zredukowane.

Jak widać powiat posiada w tej dziedzinie własną ugruntowaną tradycję i doświadczenie, którego wyniki pozwalam sobie tutaj przytoczyć w nadziei, że będą one mogły być porównane z metodami pracy innych powiatów i spotkają się z przychylną a rzeczową krytyką czytelników.



Rys. 1. Droga gm. st. Garwolin — Budy Uśniackie. Przed budową.



Rys. 2. Droga gm. st. Garwolin — Budy Uśniackie.
Ten sam odcinek po budowie.

Powiat Garwoliński, położony na Południo-Wschód od Warszawy w odległości 45 km od stolicy na prawym brzegu Wisły wzdłuż traktu i kolei na Lwów, posiada kształt wydłużonego równoległoboku, sięgającego aż pod Dęblin; należy do województwa lubelskiego — jednak ciąży wyraźnie ku Warszawie pod względem handlowym i komunikacyjnym. Nasilenie ruchu na niektórych odcinkach drogi państwowej Nr 9 sięga 1000 tonn/dobę.

Równinny teren, lekkie grunta i dość znaczna ilość kamienia narzutowego ułatwiają budowę i utrzymanie dróg bitych. Wyjątek stanowią głównie: południowa część powiatu — bardziej falista i gliniasta, oraz powiśle — żyzne i w zupełności pozbawione materiałow kamiennych. Roczne zapotrzebowanie na nie dla celów własnych sięga blisko 30,000 tonn, nie licząc rozpoczętego w tym roku wyrobu kostki z kamienia polnego i wywozu tego materiału przez prywatnych przedsiębiorców.

Powiat liczy 1,974 km² oraz 159,500 mieszkańców; pod względem administracyjnym podzielony jest na 19 gmin zbiorowych i 2 miasta niewydzielone; pod względem drogowym — na 4 sekcje, obejmujące każda około 85 km dróg bitych oraz 4—5 gmin, powierzonych opiece jednego drogomistrza, do którego należy nietylko utrzymanie, lecz i budowa wszelkich dróg na jego terenie.

Specjalny technik samorządowy, uzależniony bezpośrednio od kierownika Pow. Zarządu Drogowego przygotowuje, organizuje i kontroluje samorządowe roboty drogowe i wykorzystanie świadczeń w naturze. Jemu też polecona została opieka nad spółkami drogowymi, które, w liczbie dwóch, założono w r. 1935 dla budowy wojewódzkiej drogi Nadwiślańskiej na długości 60 kilometrów; udziałowcami są: Wydział Powiatowy i 6 gmin powiśla.

Samorządowy budżet drogowy w roku 1935/36 wynosił 220,000 zł. (bez spółek drogowych).

Do roku 1934/35 wykorzystano prócz tego 254,000 zł. świadczeń za zaległe podatki. Świadczenia w naturze na potrzeby drogowe gmin sięgały ostatnio 300—500 tysięcy złotych rocznie.

I. *Budowa wszystkich nowych dróg bitych* na terenie powiatu prowadzona jest na podstawie wieloletniego programu.

za pośrednictwem gmin pod dozorem technicznym Pow. Zarządu Drogowego.

Program ten, opracowany przez Zarząd, obejmuje wszystkie najważniejsze dla powiatu kierunki dróg, przeznaczone do budowy na lata najbliższe w ilości 235 km, z których połowę już wybudowano na wielu niepołączonych dotąd odcinkach.

Trasy tych dróg oraz ich szerokość została zatwierdzona przez Ministerstwo Komunikacji. Szczegółowe projekty opracowywane są w miarę postępu robót i posiadanych środków—głównie czasu i sił technicznych.

Przy realizowaniu planu stosowane są następujące zasady:

1. Wszystkie budujące się drogi traktowane są jednakowo niezależnie od tego, czy należą do kategorii dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych; dopiero wybudowana droga przechodzi pod zarząd właściwej władzy samorządowej.

2. Subsydja gotówkowe, przyznawane są wyłącznie na drogi, objęte programem w wysokości 3—6 tysięcy złotych na kilometr i przeznaczone na tłuczkę, wałowanie, brukarzy, dozór techniczny, przepusty — częściowo również na zakup kamienia. Wszystkie inne roboty i dostawy wykonywane są świadczeniami w naturze.

3. Ścisła wysokość pomocy pieniężnej ustalona zostaje zawczasu w zależności od uchwalonych świadczeń, ilości przygotowanego kamienia i wydajności robót gminnych w roku ubiegłym; konstrukcja budżetu daje możliwość przeprowadzenia nawet w połowie sezonu dalszych przesunięć,—o ile wykorzystanie zapomogi przez gminę nie jest dostateczne—lub celowe.

4. Samą budowę prowadzą Zarządy Gminne na podstawie projektów, dostarczonych przez Powiatowy Zarząd Drogowy—który czuwa nad robotami przez swe organa techniczne, t. j. technika samorządowego, właściwego drogomistrza i zatwierdzonego przez siebie dozorcę. Wszelkie wypłaty na budowę mogą być czynione przez gminę dopiero po stwierdzeniu rachunków przez odp. drogomistrza. Odbiór robót przeprowadzany jest komisyjnie (Przedstawiciele Gminy, Zarządu Drogowego i Wydziału Powiatowego). W końcu roku Gmina rozlicza się z otrzymanej zapomogi przed Zarządem Drogowym.

Pewien wyjątek stanowią budowy, prowadzone przez *Spół-*

ki Drogowe, które prowadzą roboty same bez pośrednictwa gmin.

Drogi, nie wchodzące w zakres zatwierdzonego programu, nie otrzymują w zasadzie żadnych subsydjów gotówkowych. — Również pomoc techniczna nie zawsze może być tutaj udzielona z powodu niedostatecznej ilości personelu. Jedynie *zabrukowanie osiedli* lub *budowa i remont kapitalny większych mostów gminnych* może w niektórych ważniejszych wypadkach liczyć na pomoc gotówkową lub techniczną Wydziału w miarę szczupłych zresztą środków budżetowych.

Przyjęty sposób budowy dróg posiada wiele *dobrych stron*: gminy współzawodniczą ze sobą w ilości wybudowanych kilometrów, starając się uzyskać możliwie większe subsydja gotówkowe, które są niczem innym, jak utrzymaniem części wpłaconych podatków drogowych dla własnych potrzeb gminy; o ile ta dróg nie buduje — wyzbywa się tej możności, łącząc tem samem na cudze roboty. Umiejętne prowadzenie budowy umożliwia wykorzystanie oszczędności, pozostałej po wypełnieniu ustalonego przez Wydział programu — na inne wewnętrzne potrzeby drogowe — np. zabrukowanie osiedli lub budowę albo remont mostu czy drogi, która zapomogi nie otrzymuje. Są gminy, które nawet tłuczkę kamienia wykonują świadczeniami. Przelanie rachunkowości na gminy odciąża Pow. Zarząd Drogowy i upraszcza formalistykę — gdyż unika się tutaj kilkakrotnego przesyłania dowodów, — nakoniec przyspiesza rozpoczęcie robót i wypłat, uskutecznianych przez gminy.

Ponieważ opłaty drogowe wpływają za pośrednictwem gmin zazwyczaj dopiero w maju i czerwcu, — w ubiegłym roku upoważniono gminy do zatrzymania odpowiedniej części wpływów na bezpośrednie opłacenie rachunków — umożliwiło to istotnie znacznie wcześniejsze uruchomienie robót — dało jednak w rezultacie pewne trudności przy rozrachunku z gminami, które zaczęły przetrzymywać wpływy podatkowe ponad ustaloną normę lub przekraczać przyznane zapomogi. Przyspieszenie terminu uiszczania opłat drogowych: I-ej raty do 15 kwietnia, zaś II-ej — do 15 listopada oraz zastosowanie zniżki w wysokości $\frac{1}{3}$ uchwalonej stawki 75% zasadniczego podatku gruntowego jako bonifikatę dla punktualnych płatników — dało bardzo dobre wyniki.

Do *ujemnych cech* obranej metody należy bez wątpienia niebezpieczeństwo gorszego wykonania robót pod względem technicznym. Pośrednictwo gmin utrudnia należyłą kontrolę, zmniejsza wydajność robót tam, gdzie Zarząd Gminy jest niedostatecznie sprężysty, może powodować konflikty między oszczędnościowymi dążeniami gminy a wymaganiami technicznymi. Konieczne jest: a) ściśle rozgraniczenie kompetencji Pow. Zarządu Drogowego i Zarządu Gminy i, zapewnienie pierwszego decydującego głosu w sprawie zatwierdzania dozorców i podporządkowanie względów gospodarczych zasadom technicznym (patrz Część I p. 4); b) możliwie wczesne ustalenie programu przyszłorocznych robót, zapewnienie i przydział subsydjów, wyjątkowo czujna opieka i współpraca organów Pow. Zarządu Drogowego z Zarządami Gminnymi oraz ich komisjami drogowymi, które należy zmusić do rzeczowego i wydajnego zajęcia się sprawami drogowymi najlepiej przez bezpośrednie zainteresowanie a przynajmniej zwrot kosztów koniecznych wyjazdów i straty czasu (premje, zaliczenie świadczeń i t. d.).

Wcielenie w życie opisanego systemu wymaga dłuższej pracy i wysiłków: trzeba zwalczyć bezwład gmin oraz ich naturalny „patriotyzm” lokalny — który usiłuje prowadzić roboty na wielu odcinkach, najczęściej w poszczególnych gromadach; opanować szereg lokalnych trudności i przeszkód. Absorbuje to wiele czasu i energii,—jednak opłaca się sownie w postaci oszczędnego dorobku drogowego.

II. Szybki rozwój sieci drogowej odbywał się z wyraźną szkodą dla *utrzymania dróg*. Brak dostatecznych środków, wielkie rozproszenie odcinków, wybudowanych w okresie dobrej konjunktury i niedostateczna dbałość o należyte zabezpieczenie dróg gminnych przed zniszczeniem, wysunęły tę sprawę na czoło zagadnień drogowych powiatu tem bardziej, że ludność o wiele chętniej uchwałała świadczenia na rzecz budowy nowych dróg—aniżeli na podtrzymanie istniejących, któremi zawsze łatwiej przejechać w porównaniu z fatalnymi nieraz odcinkami gruntowymi. Usiłowanie Pow. Zarządu Drogowego, by gminy zwróciły baczniejszą uwagę na remont dróg—zwłaszcza bitych—nie znajdowały dostatecznego zrozumienia i oddźwięku. Dopiero wprowadzenie nowej ustawy o świadczeniach drogowych (patrz

nżej), pozwoliło na zdecydowane postawienie sprawy utrzymania istniejących dróg bitych przed budową nowych.

Przyjęto, że na konserwację 1 km. drogi bitej potrzeba przeciętnie (a więc niezależnie od jej stanu i rodzaju nawierzchni) ok. 540 zł. świadczeniami. Suma ta obejmuje najniższą potrzebną ilość robocizny i materiałów, więc: 100 dniówek pieszych, 20 konnych, 20 m³ kamienia i 20 m³ żwiru, które mają być dostarczone na zapotrzebowanie drogomistrza i na odcinki wymagające napraw.

Nałożono na gminy obowiązek uchwalenia tej ilości świadczeń na utrzymanie własnych dróg bitych, utrzymywania stałych dróźników, zatwierdzonych przez Pow. Zarząd Drogowy—jednego na każde 5—6 km. Brak środków w budżetach gminnych zmusił Wydział Powiatowy do przejęcia niektórych odcinków dróg gminnych po ukończeniu budowy,—jednak zasada dostarczania świadczeń w naturze w podanej wyżej wysokości rozciągnięta została na wszystkie drogi samorządowe a więc również na drogi powiatowe i wojewódzkie. Pozwoliło to na obniżenie gotówkowego budżetu Samorządu Powiatowego w dziele utrzymania dróg; ze względu na małą wydajność robocizny szarwarkowej przyjęto tutaj, że wartość świadczeń odpowiada dwukrotnie mniejszej sumie gotówkowej.

Utrzymanie gruntowych dróg gminnych w większości wypadków powierzone było gromadom, które otrzymywały prawo użytkowania na ten cel odp. części nałożonych świadczeń. Roboty sprowadzały się jednak tylko do zasypywania większych dołów, odwodnienia i bronowania odpowiednich odcinków przed mrozami i po roztopach wiosennych. Ulepszenie dróg gruntowych nie było na większą skalę prowadzone — gdyż nie jest ono popularne tam, gdzie ludność pragnie odrazu mieć drogę bitą, możliwą do wykonania nieraz tanim kosztem, z własnego kamienia.

Dobre wyniki daje tutaj podniesienie odpowiedzialności soltysów za stan dróg na terenie danej gromady, karanie opieszalych i nagradzanie starannych, częste objazdy kontrolne przez członków komisji drogowych gminy i powiatu nakoniec wydawanie zarządzeń natychmiastowego przeprowadzania koniecznych napraw doraźnych na brukach.

III. Jeżeli już poprzednio, — to jest do roku 1935, cała akcja budowy wszystkich dróg i utrzymania dróg gminnych oparta była głównie na *świadczeniach w naturze* — to obecnie, po wydaniu ustaw, likwidujących niemal zupełnie zaległości podatkowe oraz w związku z koniecznością dalszej redukcji budżetu — świadczenia gminne stanowiąc będą główne oparcie w realizowaniu programów robót drogowych — (włącznie do utrzymania dróg powiatowych i wojewódzkich).

Jak wiadomo nowa „*Ustawa o świadczeniach na niektóre cele publiczne*” z dnia 26/3 1935 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 27 poz. 204) różni się od poprzedniej głównie tem, że:

1) rozszerza możliwość korzystania ze świadczeń również na cele, nie związane z potrzebami drogowymi, — a więc na roboty wodne, budowlane i t. d.;

2) przeznaczają 25% świadczeń na cele, należące do zakresu działania powiatu;

3) zespala wszystkie świadczenia, ustalając pewne ograniczenia i warunki dla ich wykorzystania.

Ponieważ bliższe szczegóły m. in. najwyższy wymiar świadczeń, okresy pilnych robót, dopuszczalną odległość miejsca robót i t. d. miały być dopiero ustalone przez rozporządzenie wojewody — które do chwili opracowania niniejszej notatki nie zostało opracowane (styczeń 1936 r.) — Wydział Powiatowy, nie chcąc tracić drogiego czasu, a może nawet części sezonu budowlanego — zdecydował się sam na wydanie prowizorycznych zarządzeń, zmierzających do czasowego uregulowania tej sprawy na rok 1936/37. Ustalono następujące *założenia*:

1. Najwyższe dopuszczalne obciążenie świadczeniami na cele, należące do *zakresu działania gminy*, nie powinno przekraczać 150% podatków zasadniczych, przewidzianych w art. 3 ustawy.

2. Dalsze 50% podatków zasadniczych czyli 25% *zasadniczego wymiaru świadczeń* — określonego na 200% podatków (art. 13) przeznaczone są na *roboty przewidziane przez Wydział Powiatowy*.

3. *Zapotrzebowania* na te ostatnie świadczenia na cały rok budżetowy (art. 14) zostaje uchwalone przez Radę Powiatową i rozesłane gminom najdalej do dnia 1 stycznia — dla

umożliwienia wcześniejszego ich rozpisania łącznie ze świadczeniami na cele gminne;

4. Świadczenia na rzecz *Spółek Drogowych* są wliczone do świadczeń na cele gminne w zakresie wspomnianych 150% w wysokości, odpowiadającej uchwałom ogólnych zebrań Spółek—jednak nie wchodzą do normalnych statutów;

5. Świadczenia na cele *regulacji rzek* i kanałów,—nakładane jako udział zainteresowanej w tych robotach ludności w wysokości 30 — 60% kosztorysu, — wówczas, gdy Skarb Państwa opłaca 40% gotówką—są również wliczone do owych 150% i umieszczone w statutach;

6. Świadczenia na rzecz *Związków wałowych* oraz roboty *meljoracyjne* w gromadach nie należą do ogólnej normy 200% podatków zasadniczych — i uchwalane są przez zainteresowane jednostki oddzielnie;

7. Świadczenia na cele drogowe, uważane nadal za najważniejsze, są dzielone racjonalnie pomiędzy utrzymanie i budowę nowych dróg—pod warunkiem, że gminy obowiązane są przede wszystkim zapewnić należyty stan istniejących dróg bitych i gruntowych — oraz uporządkować osiedla — a potem dopiero budować nowe odcinki.

Niezależnie od powyższych zasad—w okólniku wykonawczym ustalono:

8. Wartość poszczególnych jednostek świadczeń (dniówki pieszej na 1.5—2 zł. oraz jednokonnej na 4,5—5 zł.) oraz

9. najdalszą dopuszczalną odległość miejsca robót na 6 km. dla robotnika pieszego, 10 km — dla furmanki oraz 15 km dla akordowego przewozu materiałów.

Pozostałe normy objęte zostały statutem, którego schemat uzupełniony i poprawiony stosownie do miejscowych potrzeb — rozesłany został wraz z okólnikiem i wzorami druków potrzebnych do rozpisania i ściągnięcia świadczeń, załączniki I, II (statut i zapotrzebowanie); III i IV (wezwanie i upomnienie); V (kwit z odrobienia świadczeń); VI (księga biercza świadczeń).

Wydając to czasowe zarządzenie wykonawcze Wydział Powiatowy traktował je jako przejściowe, umożliwiające wcześnie uruchomienie świadczeń i przygotowanie robót; w razie gdyby późniejsze zarządzenie Wojewody ustalało inne zasady—

liczono się z koniecznością ew. wyeliminowania ze świadczeń przymusowych tych wszystkich obciążeń, które zostały przyjęte dobrowolnie—a więc np. udziału w spółkach drogowych.

Przyjęcie 200% podatków zasadniczych jako najwyższej granicy obciążenia świadczeniami nie było normą zbyt wysoką tam, gdzie gminy uchwałyły nawet 300%, a obciążenie poszczególnych gromad sięgało nawet 600%. 200% podatków dla przeciętnego gospodarstwa dziesięciomorgowego dawały 20—40 zł. świadczeniami rocznie w zależności od wartości gruntu; czyniło to 5—8 dniówek konnych. Wymiar był jedynie uciążliwy dla większej własności i miast, stosowano tutaj jednak szeroko zamianę robocizny na materiały lub zróżniczkowanie wymiaru świadczeń w zależności od rodzaju podatku, — np. 200% od gruntowego i 50% od nieruchomości i przemysłu (ważne dla miast).

Jeżeli wartość poszczególnych jednostek robocizny uchwalano zgodnie z rzeczywistymi cenami miejscowymi — to równoważnik pieniężny lub wartość zamienna materiałów w poszczególnych gminach wahała się bardzo znacznie w zależności od potrzeb miejscowych; np. przez podwyższenie ceny kamienia uzyskiwano chętnych do jego dostawy za świadczenia tam, gdzie tego materiału brakło.

Schemat statutu ujednostajnia sposób wykonywania świadczeń (w akordzie — § 2) oraz zamiany dobrowolnej robocizny na gotówkę lub pieniądze (§ 3), zmuszał gminy do jednolitego obliczenia i programowego podziału świadczeń (§ 4), nakonieć do możliwie wczesnego ich wykonania (§ 7); jak wykazała praktyka najlepiej jest ustalać dwa terminy wykonania świadczeń: dla 70% ogólnej ich ilości — 15 czerwca, dla pozostałych 30%—1 listopada każdego roku,—bowiem największe natężenie i wydajność robót osiągnąć można przed żniwami wzgl. nawet sianokosami; jesienne roboty pozwalają jedynie na wykończenie budowy.

Ogólny program wykorzystania świadczeń w naturze, opracowany na powyższych przesłankach — powinien odpowiadać nie tylko rzeczywistym potrzebom gmin i powiatu — ale i możliwościom gotówkowym, ujętym w odpowiednich budżetach tych jednostek samorządowych.

Wnioski na posiedzeniu Rad Gminnych winny być uprzed-

nio przygotowane przez komisje drogowe, które objeżdżają wszystkie drogi gminne, porównywiają potrzeby i obliczają ilość świadczeń na poszczególne cele w zależności od ich pilności i zasobów gminy w środki pieniężne i materiałowe.

Powiatowy Zarząd Drogowy układa projekt zapotrzebowania w formie wniosku na Wydział a następnie Radę Powiatową, — uwzględniając zagadnienia i możliwości powiatowe — w granicach ustalonych 50% podatków zasadniczych gmin wiejskich (miasta uzyskaly inną stawkę) — jako wielkości stałej, obliczonej na podstawie wykazu podatków, opracowanego w porozumieniu z Urzędem Skarbowym.

Miarę zagadnienia dają sumy świadczeń, uchwalonych na rok 1936/37 w powiecie garwolińskim. Przy 200% obciążenia maksymalnego (niektóre gminy uchwałyły mniejsze stawki) — ogólna ilość świadczeń wyniosła ok. 730.000 zł., z czego 145.000 zł. na potrzeby powiatu.

Wobec tak znacznej kwoty Pow. Zarząd Drogowy stanął przed koniecznością rozszerzenia i przygotowania sił technicznych nietylko dla własnych potrzeb, jak to przewiduje § 10 Ustawy, którego p. (2) posiada następujące brzmienie:

„Gdy obowiązek świadczeń w naturze nałoży Rada Powiatowa—powiatowy związek samorządowy winien dostarczyć kierownictwa technicznego (sporządzenie projektu, kosztorysu, dozór techniczny)“.

ale i dla robót prowadzonych świadczeniami, uchwalonemi dla potrzeb ściśle gminnych, — bowiem gminy, nie posiadające dostatecznych środków gotówkowych, potrzebują ustawicznej pomocy i opieki technicznej.

Jeżeli administracja i dozór techniczny przy robotach gotówkowych kosztuje ok. 3 — 5% ich sumy kosztorysowej — to analogiczne koszta przygotowania, zorganizowania i prowadzenia robót szarwarkowych zwiększyć należy conajmniej w dwójnasób. Wpływa na to nietylko mała wydajność i nieregularność wykonywania świadczeń—ale i ogromne rozproszenie robót na terenie całego powiatu: budowa dróg prowadzona jest np. z reguły w 20—30 małych odcinkach naraz.

Stosowanie akordu oraz przelanie znacznej części dozoru na komisje drogowe gminne i sołtyzów zwiększa wydajność robót szarwarkowych i rozwiązuje prowizorycznie sprawę dozoru

dla łatwiejszej części robót—głównie konserwacyjnych. Jednak śmiało można założyć, że conajmniej połowa uchwalonych świadczeń wymaga fachowego kierownictwa. Dla powiatu garwolińskiego—przy połowie 800.000 zł. świadczeń—i wspomnianych 6—10% wyniosłoby to 25—40 tys. złotych na przygotowanie i dozór robót—suma płatna gotówką, a więc przekraczająca możliwości finansowe powiatu i gmin, — chociaż bezwarunkowo konieczna dla należytego przeprowadzenia robót, wykonywanych za świadczenia w naturze.

Idealnym rozwiązaniem byłby podział powiatu na rejony techniczne po 2—4 gminy w każdym, podporządkowane technikom rejonowym — koszt ich utrzymania opłaciliby się sownie przez podniesienie wydajności świadczeń i wartości wykonywanych robót.

Brak dostatecznych środków zmusza do obrania drogi pośredniej: zmniejszenie ilości etatów technicznych i zastąpienie ich przez większą ilość sezonowych dozorców robót, wyszkolonych we własnym zakresie i podporządkowanych drogomistrzom, którzy sprawują nadzór nad wszystkimi robotami, prowadzonymi na terenie przydzielonych sobie dróg i gmin.

Pewne odciążenie drogomistrzów a zarazem fachowe uzupełnienie ich pracy stanowi technik dróg samorządowych (patrz wyżej), który sporządza łatwiejsze projekty, kontroluje i odbiera część robót w zastępstwie Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego.

Ów technik, czterech drogomistrzów i 30 — 40 dozorców stanowią całokształt technicznej służby drogowej w okresie robót sezonowych — nie licząc dróżników oraz dodatkowych sił dla specjalnych robót państwowych na drogach oraz wodnych,

Zaangażowanie prócz tego 2—3 sezonowych techników na okres 3—5 miesięcy letnich wydaje się koniecznością.

Dozorcy robót są wybierani starannie z pośród wypróbowanych pracowników Pow. Zarządu Drogowego, który dąży do ujednostajnienia ich poziomu i podniesienia kwalifikacji drogą organizowania corocznych *kursów*. Odbywają się one zwykle przed rozpoczęciem nowego sezonu budowlanego i mają na celu praktyczne przygotowanie kadr dozorców odpowiednio do przewidywanego planu robót. Wydział Powiatowy daje pomocy naukowe i płaci skromne djety powołanym przez siebie na

kurs, który trwa 4—7 dni i wydaje odp. zaświadczenia uprawniające do przyjęcia na roboty w miarę zapotrzebowania i w kolejności lokat (zał. VII i VIII — program i rozkład zajęć kursu).

IV. Różnorodność i rozproszenie są najbardziej charakterystycznymi cechami pracy Pow. Zarządów Drogowych, które obejmując nietylko sprawy drogowe—ale również wodne i budowlane powinny się właściwie nazywać „Zarządami Technicznymi”; szczupłość personelu oraz przeciążenie ogromną ilością wymaganych czynności biurokratycznych (sprawozdania, rachunkowość, ubezpieczalnie, komisje i t. d.) potrzebuje tem większej uwagi i skoordynowania prac i terminów. Dotyczy to również czynności w dziedzinie dróg samorządowych, bowiem od dostatecznie wczesnego ustalenia budżetu i programu świadczeń, uzgodnienia tych czynników i przygotowania robót w terminie zależy realizacja zamierzeń i osiągnięcie nieraz znacznych oszczędności.

W tej myśli na zakończenie przytaczamy *Terminarz* tych *najkonieczniejszych prac* — jako próbę ich usystematyzowania. Nie wnosi on właściwie nic nowego dla samych Zarządów Drogowych,—jednak przyczynić się może do ujednostajnienia czasu wykonywania pewnych czynności, uzgodnienia niektórych terminów z wymaganiami Urzędów, наконец do ugruntowania wśród czynników, nie obznajmionych z trybem pracy Powiatowych Zarządów Drogowych, — świadomości, że są *one conajmniej tak samo zajęte zimą,—jak latem.*—(zał. IX).

Należy bowiem, niestety, stwierdzić, że mimo kilkunastu lat samodzielnej gospodarki państwowej, brak w nas dotąd rutyny i gruntownego zrozumienia oczywistych faktów, że:

1. dla należytego przygotowania i przeprowadzenia określonych robót technicznych *winien istnieć pewien stały stosunek pomiędzy sumą przerobionych pieniędzy a ilością niezbędnych sił technicznych.* Nie zachowanie tego stosunku odbija się ujemnie na wartości robót oraz ich kosztach, narażając wykonawcę na straty, zaś kierownika—na niestuszną odpowiedzialność za wynikłe stąd usterki;

2. *brak programu robót na dłuższą metę oraz późne ustalenie budżetów uniemożliwiają zachowanie ciągłości robót, wno-*

szą z musu moment tymczasowości i powierzchowności w pracy ze względu na zbyt późne przygotowanie projektów, materiałów, narzędzi i wykwalifikowanych robotników i personelu— a co zatem idzie—dalsze straty na wykonaniu i kosztach robót.

Jeżeli do tych wszechwładnie panujących niedomagań wszelkich robót, prowadzonych we własnym zarządzie dodamy powtarzające się z roku na rok *opóźnienie w uruchomieniu* — a bodaj ustaleniu *kredytów państwowych*, — ciężące w następstwie na całym życiu gospodarczym kraju, — otrzymamy obraz chronicznej choroby naszego „systemu gospodarki technicznej”, przynoszącego marnotrawstwo wielu milionów ciężko gromadzonego grosza publicznego.

Gmina.....
Pow. Garwoliński

Załącznik I
(Do art. A. Wejtko)

STATUT

o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne

na terenie gminy

na rok 19.....

Nr. / —

Niniejszy statut został zatwierdzony przez Wydział Powiatowy w Garwolinie na posiedzeniu dnia 193 r.
z zastrzeżeniami jak w zarządzeniu z dnia /
193 r. Nr.
.....
.....
.....

Przewodniczący Wydz. Pow.

Starosta Powiatowy

Zgodnie z Ustawą o świadczeniach na niektóre cele publiczne z dnia 26. III. 1935 r. (Dz. Ust. Nr. 27 poz. 204) Rada Gminy na posiedzeniu w dniu 19... r. uchwaliła niniejszy statut w sprawie świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg publicznych

§ 1

Świadczenia w naturze polegają na odrobieniu pewnej ilości dni roboczych pieszych lub dostarczeniu środków przewozowych na określony przeciąg czasu, przyczem odnośne świadczenia wymierzone będą w **akordzie** przez prowadzącego roboty według ustalonego programu robót i rozkładu świadczeń.

§ 2

Każdy obowiązany do świadczeń w naturze, zamiast ich odbywania, ma prawo przed wyznaczonym terminem ich odbycia, w każdym razie nie później niż do dnia 30 kwietnia 19... r.

1) wnieść do Kasy Gminnej równoważnik pieniężny w wysokości.

zamiast dniówki roboczej pieszej	zł.
" " jednokonnej	zł.
" " parokonnej	zł.

2) zadeklarować wywiezienie własnego materiału, którego wartość zamienna z dostawą wynosi:

1 m. ³ kamienia szabrowego	zł.
1 m. ³ kamienia brukowego	zł.
1 m. ³ piasku	zł.
1 kopy faszyny	zł.
.....	zł.

§ 3

Od świadczeń w naturze zwolnione są:

1. osoby, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności co do środków przewozowych, przeznaczonych do ich urzędowego użytku;

2. zakłady oraz urzędy państwowe i samorządowe, utrzymujące środki przewozowe na podstawie etatów organizacyjnych;

3. posiadacze środków przewozowych, służących do przewożenia poczty;

4. instytucje użyteczności publicznej, jak: zakłady dezynfekcyjne, szpitale, pogotowia lekarskie, ratunkowe oraz straże ochotnicze, — co do środków przewozowych, niezbędnych dla ich działalności.

5. stadniny, stacje ogierów i żrebięciarnie państwowe;

6. posiadacze licencjonowanych ogierów i klaczy, używanych tylko w celach hodowlanych, klaczy wysokożrebnych i klaczy ze żrebiętami ssąciami w okresie dwóch miesięcy, — co do tych ogierów i klaczy;

7. posiadacze koni, stale pracujących w kopalniach pod powierzchnią ziemi.

§ 4

Ogólną ilość świadczeń w naturze, potrzebnych do wykonania zamierzonych w roku robót, ustala się na:

a) dniówek roboczych pieszych oraz

b) " " jednokonných;

co po obliczeniu wg cen, ustalonych w § 2, czyni kwotę, stanowiącą% zasadniczych podatków, wymienionych w § 5 niniejszego statutu.

Świadczenia te przeznaczone są na następujące cele gminy:

1. utrzymanie gminnych dróg bitych km po zł. zł.	
2. utrzymanie gm. dróg gruntowych i mostów pg zał. 1	zł.
3. budowa dróg gminnych pg zał. 2 (bez Spółek Drog.)	zł.
a) objętych programem Wydz. Pow.	zł.
b) nieobjętych programem Wydz. Pow.	zł.
4. uporządk. osiedli wraz z ich ew. zabruk. (zał. 3).	zł.
5. budowa szkół (zał. 4)	zł.
6. roboty regulacyjne (zał. 5)	zł.
7. inne cele (zał. 6)	zł.
	<hr/>
Razem	zł.

§ 5

Określona w § 4 ilość świadczeń w złotych podlega rozdziałowi między wszystkich mieszkańców gminy, opłacających podatki bezpośrednie, w stosunku do wysokości tych podatków przypadających na każdego płatnika, a zatem w stosunku do opłacanych: a) zasadniczego państwowego podatku gruntowego od gruntów prywatnych i idealnego podatku gruntowego od gruntów państwowych; b) państwowego podatku przemysłowego, uiszczonego przez nabycie świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych; c) państwowego podatku od nieruchomości.

§ 6

Rozkładu świadczeń pomiędzy poszczególne kategorie płatników i pomiędzy poszczególne jednostki podatkowe, dokony-

wa Zarząd Gminy, przyczem każdy z obowiązanych do świadczeń winien być zawiadomiony osobnem wezwaniem (nakazem).

§ 7

Wymierzone świadczenia w naturze winny być przez poszczególnych płatników wykonane w terminie, wyznaczonym przez Zarząd Gminny, nie później jednak aniżeli 70% do dnia 15 czerwca 193 r. oraz 30% do dnia 1 listopada 193 r.

§ 8

Przeciwko wysokości wymierzonych świadczeń w naturze przysługuje zainteresowanym prawo odwołania się w terminie 14-dniowym od dnia otrzymania wezwania, przez Zarząd Gminy do Wydziału Powiatowego w Garwolinie, który rostrzyga ostatecznie. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje obowiązku wykonania świadczeń.

§ 9

W razie nie wykonania świadczeń w naturze w wyznaczonym terminie ew. w razie nie wpłacenia do Kasy gminnej równoważnika pieniężnego, przed terminem, określonym w § 2 niniejszego statutu, lub nie dostarczenia zadeklarowanego dobrowolnie materiału — Zarząd Gminny, w myśl przepisów, zawartych w Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. „o postępowaniu administracyjnem (Dz. U. Nr. 36 pz. 341) oraz o postępowaniu przymusowem w administracji” (Dz. Ust. Nr. 36 poz. 342), spowoduje przymusową egzekucję równoważnika w gotówce. Niezależnie od tego zastosowane zostaną kary, przewidziane w wymienionych rozporządzeniach.

§ 10

Gdyby Zarząd Gminny z powodu osiągniętej oszczędności w rozchodowaniu świadczeń w naturze lub z jakichkolwiek innych powodów nie wykorzystał w roku 193... całkowitej ilości świadczeń, ustalonej w § 4 niniejszego statutu, — niewykorzystana część wymierzonych świadczeń użyta będzie do wykonania robót szarwarkowych w roku następnym t. zn. w roku 19...

§ 11

Zarząd Gminny obowiązany jest wyjednać u władzy nadzorczej zatwierdzenie niniejszego statutu.

§ 12

Statut niniejszy wchodzi w życie z dniem jego ogłoszenia. Ogłoszenie winno nastąpić w sposób przyjęty w gminie.

Wójt Gminy
Sekretarz Gminy

Z e s t a w i e n i e ś w i a d c z e ń
w naturze na potrzeby ogólnie powiatu w roku 193 /3 przypadających od gminy.....

Zał. Nr. II.

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 26/III 1935 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 27 poz. 204) o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne, przy uchwalaniu Statutu proszę uwzględnić następującą ilość świadczeń w naturze na ogólne potrzeby powiatu.

L. p.	Wyszczególnienie robót	Miejsce robót	Ilość, wzgl. obliczenie	Obliczenie ilości świadczeń, uwzględniającą dobrowolną zamianę ich części na materiały			Wartość świadczeń zł.
				pięszszych	konkarnych	faszy żwiru ny	
1.	Utrzymanie dróg samorządowych o twardej nawierzchni (wojewódzkich i powiatowych)						
2.	Przewozy materiałów						
3.	Przebudowa istniejących dróg i mostów wojewódz. i powiat.						
4.	Inne cele						
Razem							

Powiat Garwoliński
ZARZĄD GMINNY

Zał. III.

WEZWANIE

W

do wykonania świadczeń w naturze na rok 193

Pozycja księgi szarwarkowej

Do Pana (i)

Nr.

W

Zgodnie z prawomocnym wymiarem świadczeń w naturze, dokonany na podstawie art. 10 ustawy z dnia 26. 3. 1935 r. o świadczeniach na niektóre cele publiczne (Dz. U. R. P. Nr. 27 poz. 204), opartym na uchwale Rady Powiatowej z dnia 20. XII. 1935 r. i uchwalonym przez Radę gminną a przez Wydział Powiatowy w Garwolinie zatwierdzonym statutem o powyższych świadczeniach, Zarząd Gminny wymierza Panu (i) z tytułu posiadane-go przez Pana gruntu, przedsiębiorstwa handlowego, przemysłowego, nieru-chomości, następujące świadczenia w naturze na rok 193

Suma opłacon. pań-siwego pod. grunt.-ceny świadczeń prze-mysłowych i handl.-i pod. ud nieruchomości.			Przykada świadczeń na jednostkę sumy oznaczonej w rubry-ce poprzedniej		Ogólna wartość wy-mierzonych świad-czeń wyszczególnia-nych w rubr. 4 - 8			Świadcz. w naturze polegają mając na dostarczeniu:				Cel	Miejsce dostarczenia świadczeń
Zł.	gr.	Zł.	gr.	Zł.	gr.	Furm. jednokon.-z obsługi	Furm. parakon.-z obsługi	Robotn. pie-szych z łepal.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Razem													

Powyższe świadczenia należy wykonać wg **norm akordowych** w terminie wyzna-czonym przez Zarząd Gminny za pośrednictwem sołtysa.

Wymierzone świadczenia w naturze mogą być w całości lub części zastąpione opłatą w gotówce wg następujących norm: 1 dniówka robocza pieszka zł., jedna dniówka robocza konna zł., 1 dniówka robocza parokonna zł., 1 metr³ kam. bruk. zł., 1 metr³ kam. szabr. zł., 1 kopa faszyny zł. Opłata winna być uiszczona w Kasie Zarządu Gminne-go najpóźniej do dnia 30 kwietnia 193 r.

W razie niewykonania w wyznaczonym terminie świadczeń w naturze lub nie-wpłacenia do Kasy Gminnej opłaty zastępczej, Zarząd Gminny w myśl przepisów zawar-tych w Rozp. Prez. R. P. z dnia 22. 3. 1928 r. o postępowaniu przymusowem (Dz. U. R. P. Nr. 36 poz. 342 art. 44-48) **ukarza Pana administracyjnie grzywną do 100 zł. lub aresztem do 5 dni**, potrzebną ilość robocizny pieszkiej i konnej wynajmie na koszt win-nego, a następnie **spowoduje przymusową egzekucję należnej kwoty.**

Przeciw wymiarowi może być wniesione **odwołanie do Wydziału Powiatowego w Garwolinie** za pośrednictwem Zarządu Gminnego w ciągu 14 dni od daty doręczenia niniejszego nakazu.

Wniesienie odwoł. nie wstrzymuje obowiązku terminowego odrobienia świadczeń. , dnia 193 r.

(Patrz na odwrocie)

(Wójt gminy)

DOWÓD DORECZENIA

Wezwanie z dn. Nr. do wykonania świadczeń w naturze na rok 193 otrzymałem.

dn. 193 r.

(podpis)

W Y J A Ś N I E N I E

1) Celem odrobienia wyznaczonych świadczeń należy zgłosić się do pracy w miejscu wskazanem przez sołtysa **wraz z niniejszym wezwaniem** i własną łopatą **do godz. 7 rano**. Po tej godzinie zgłaszający się do pracy może być nieprzyjęty.

2) **Świadczenia w naturze należy odbywać akordowo** w/g norm ustalonych przez Wydział Powiatowy, po wykonaniu akordu i odbiorze ilościowych i jakościowych robót przez dozorcę, zainteresowany otrzyma kwit, który należy przechować. **W razie niewykonania zadanego akordu** dozorca wyda kwit na faktycznie wykonaną część pracy, lub **może** kwitu wcale nie wydać, żądając wykończenia zadanych robót w dniu następnym.

3) Do pracy przyjmowani będą tylko robotnicy o pełnych kwalifikacjach fizycznych w wieku 17 — 50 lat.

4) W razie stosowania systemu dniówkowego — **czas pracy trwa 8 godzin**.

5) Furmanki zgłaszające się do pracy winne posiadać boczne deski wysokie conajmniej 30 cm.

POWIAT GARWOLIN
ZARZĄD GMINNY

Zał. IV.
193... r.

..... dn.

Nr.

Upomnienie.

Do Pana

w

Wobec nieodrobienia wymierzonych świadczeń wzywam Pana do wpłacenia w terminie 3-ch dni od daty niniejszego

kwoty **zł.** **gr.**

do kasy Zarządu Gminnego w
zgodnie z § 9 zatwierdzonego statutu o świadczeniach przez Wydział Powiatowy w Garwolinie.

W razie niewpłacenia przypadającej kwoty w powyższym terminie na koszt Pana będzie wynajęta potrzebna robocizna, a Zarząd Gminny w myśl przepisów zawartych w Rozp. Prez. P. P. z dnia 22/III-1928 r. o postępowaniu administracyjnem (Dz. Ust. P. Nr. 36 poz. 341 z 1928 r.) oraz o postępowaniu przymusowem w administracji (Dz. Ust. R. P. Nr. 36 poz. 342 z 1928 r.) **spowoduje przymusową egzekucję kwoty wymienionej.**

Wójt gminy

DOWÓD DORECZENIA

Upomnienie Nr. z dnia 193... r.
na wpłacenie kwoty otrzymałem.
..... dnia 193... r.
.....
..... podpis

Gmina

Zał. V.

K W I T Nr. / Nr. wezwania

Nazwisko imię

wieś dostarczył do

Kamienia brukowego (szabr.) m.²

Podwód parokonnnych

Podwód jednokonnnych

Piesznych roboczych dni

Dn. / 193... r.

Dozorujący

Powiatowy Związek Samorządowy

WYDZIAŁ POWIATOWY

Zarząd Drogowy w Garwolinie.

P R O G R A M

czterodniowego kursu dla dozorców drogowych w dn.
15, 16, 17 i 18 kwietnia 1935 r.

- 1) **Kurs trwa 4 dni** — jest bezpłatny i składa się ogółem z 13 godzin wykładów i 15 godzin ćwiczeń. Wykłady odbywać się będą w dawnym budynku gimnazjum przy ul. Kościuszki 35 w Garwolinie. Ćwiczenia (roboty) — głównie w polu.
- 2) **Uczestnicy kursu** w liczbie 40 osób rozlokowani będą w tym budynku — dokąd mają się stawić z własną pościelą dnia 14 kwietnia pomiędzy godz. 18 — 21 i zgłosić się u gospodarza kursu drogomistrza. Dnia 15/IV r. b. o godz. 13 otrzymają po 1 zł. strawnego za całe 4 dni zgóry; żadnych więcej dodatków ani wyżywienia nie otrzymają, należy więc przywieźć ze sobą brakujące środki na utrzymanie, zeszyt i ołówki będą wydane.
- 3) **Gospodarz** prowadzi listę obecności. Wyznacza dyżurnych do sprząwania sal mieszkalnych i wykładowych, prowadzi magazyn.

Kierownik Pow. Zarz. Drog.

Terminarz stałych prac

Powiatowego Zarządu Drogowego w zakresie dróg samorządowych.

L. P.	WYSZCZEGÓLNIENIE CZYNNOŚCI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	U w a g i
		stycz.	lut.	marz.	kw.	maj	czerw.	lipiec	sierp.	wrz.	paźdz.	list.	gr.	
1	Opracowanie programu robót, świadczeń i budżetu													
2	Wykonanie i zatwierdzenie projektów dróg i mostów													
3	Uchwalenie zapotrzebowania na świadczenia przez Wydział i Radę Powiatową													
4	Wydanie okólnika do gmin w sprawie przewidywanych robót i świadczeń													
5	Uchwalenie świadczeń przez gminy i zatwierdz. statutów													
6	Rozpisanie świadczeń w naturze													
7	Wydanie okólnika do gmin w sprawie budżetu drogowego, zapomóg i rozp. robót													
8	Uchwalenie budżetów gminnych i ich zatwierdzenie													
9	Rozpatrzenie budżetu przez Kom. Drogową, przesłanie go do Urz. Wojew., zatwierdzenie przez Wydział i Radę Powiatową — oraz Urz. Wojew.													
10	Oszacowanie i sprzedanie starych drzew przydrożn.													
11	Roboty przeciwprzełomowe na drogach													
12	Wiosenny objazd dróg i lustracja mostów													
13	Sprawdzenie i skompletowanie narzędzi i maszyn drogowych													
14	Przygotowanie materiałów (kamień, żwir, drzewo, drzewka, kołki)													
15	Naprawa i skompletowanie znaków drogowych													
16	Wiosenne sadzenie drzew przydrożnych													
17	Kurs dozorców drogowych, przeszkolenie personelu													
18	Wydzierżawienie trawy i drzew owocowych													
19	Ustawianie i malowanie znaków, bielienie słupów													
20	Sezon budowlany													
21	Zamknięcie rachunków gotówkowych i dr. budowy oraz odbióry robót													
22	Jesienne sadzenie, obcinanie i zabezpieczenie drzew													
23	Jesienny objazd dróg (z drogomistrzami)													
24	Zebranie i opracowanie sprawozdań wewnętrznych													
25	Roboty przeciwniełogowe (plugi, osłony)													
26	Opracowanie i wysłanie sprawozdań dla władz (budowy dróg, zadrzew., mosty)													
27	Opracowanie operatów wykonawczych													
28	Zamknięcie ksiąg i założenie nowych													
29	Opracowanie spr. z gospodarki drogowej													
30	Zamknięcie, obliczenie 1 egz. świadczeń przez gminy (zaległ.)													

U w a g i: Terminy, oznaczone: || należałoby bezwarunkowo zachować;

--- należałoby przedłużyć w stosunku do obowiązujących obecnie.

ROZKŁAD ZAJĘĆ KURSU DOZORCÓW DROGOWYCH W ROKU 1935.

Godz. Dnia	8 — 9	9 — 10	10 — 11	11 — 12	12 — 13	15 — 16	16 — 17	17 — 18
15/IV poniedziałek	Otwarcie oraz org. kursu	Podstawowe wiadomości z geometrii i miernictwa	Utrzymanie dróg	Wyplata. Wydz. narzędzi	Grupa I. Ćwiczenia z miernictwa	Grupa II. Cw. z utrzym. dróg		
16/IV wtorek	Mosty i przepusty	Budowa dróg bitych	Przepisy porządkowe na drogach	Grupa I. Cw. z utrzym. dróg	Grupa II. Cw. z miernictwa			
17/IV środa	Ćwiczenia z budowy dróg. Wymarsz na roboty o godzinie 7-ej.			Organiz. i dozór robót	Ćwiczenia ogólne — udzielenie wyjaśnień, powtórzenia. Sprawozdanie notatek wszyscy wykładowcy			
18/IV czwartek	Obejrzenie robót mostowych w Garwolinie	Nawierchnie z kostki	Budowa dróg bitych i gruntowych	Zakończenie kursu. Odprawa dozorców przy wyrobie kostki	Kierownik Zarządu Drogowego			

INŻ. JAN MIEDZIŃSKI.
Kierownik Pow. Zarz. Drog.
we Włodzimierzu.

ŚWIADCZENIA DROGOWE W NATURZE.

Aczkolwiek praca niniejsza pisana była przed ogłoszeniem ustawy z dnia 26.III.1935 r. o świadczeniach na niektóre cele publiczne i opiera się na ustawie z dnia 10.XII.1920 r., to jednak jest najzupełniej aktualną i zawiera dużo bardzo cennych uwag o stosowaniu świadczeń w naturze, co upoważnia do zwrócenia na nią uwagi.

Redakcja.

Wstęp.

Sprawa świadczeń drogowych w naturze, czyli tak zwanego szarwarku, dla działaczy samorządowych i administracji drogowej jest jednym z ważniejszych i stale aktualnych zagadnień.

Kilkunastoletnia praktyka gmin w dziedzinie gospodarki finansowej dowiodła, że w budżetach swych mogą one przeznaczać na roboty drogowe tylko bardzo nieznaczne kwoty z wpływów ogólnych, co podnosi wagę szarwarku, jako w praktyce jedyne źródła, z którego można czerpać środki na ich utrzymanie czy budowę.

Sama istota szarwarku, tak odmiennego, jako źródło dochodów i metoda pracy, od przyjętych dla dróg wyższych kategorii, tak uzależnionego od wpływu warunków miejscowych, do których należą nie tylko stosunki gospodarcze i stopień możliwości, lecz poziom kultury i charakter mieszkańców gminy, ich przyzwyczajenia, więcej czy mniej fortunny dla spraw drogowych skład zarządu gminy i szereg innych, powodują obok dość luźnych ram ustawowych, że sprawa ustalenia norm, uzgodnienia zasadniczych zapatrywań i wyrobienia form organizacyjnych dłuższy czas jeszcze będzie aktualną.

Nie we wszystkich dzielnicach stopień zastosowania szarwarku jest jednakowy. O ile w centralnych dzielnicach państwa świadczenia drogowe w naturze stosowane zaczęły być bezpośrednio po ich ustawowym wprowadzeniu, w województwach

wschodnich, gdzie problem dróg wyższych kategorii o znaczeniu komunikacyjnym o wiele ważniejszym, niż drogi gminne, nie został jeszcze dostatecznie rozwiązany, siłą rzeczy kwestja szarwarku była pozostawiona sama sobie. W miarę krzepnięcia samorządu gminnego i stabilizowania się stosunków gospodarczych, kwestja dobrego stanu dróg gminnych zaczyna być rozumiana jako potrzeba, staje się otwartą, a z nią zaczynają być aktualne zagadnienia świadczeń w naturze. W budzeniu zainteresowania potrzebami dróg gminnych i jego pogłębianiu poważną rolę odgrywa administracja drogowa, powołana w pierwszym rzędzie do ujęcia dążeń i wysiłków do naprawy stanu tych dróg w formy celowe i racjonalne.

Dla kresów wschodnich rolniczo zacofanych, mało uprzemysłowionych, ubogich w kamień narzutowy, a na znacznych obszarach całkowicie go pozbawionych (np. Wołyń), kwestja drogowej gospodarki gmin kształtować się musi siłą rzeczy odmiennie, niż w dzielnicach pozostałych.

Na kresach, zamieszkałych w olbrzymiej większości przez ludność rolniczą, która, gospodarując w sposób dość pierwotny, ma za dużo czasu, a za mało pieniędzy na to, aby dać się namówić na zamianę świadczeń na opłaty gotówkowe, szarwark wykonywany jest głównie w naturze, bezpośrednio przez obwiązanych do niego. Można więc powiedzieć, że spotyka się go tu, niestety, w jego najczystszej formie; mówię „niestety”, gdyż odbijają się na nim nieudolności i wady „świadczących kmiotków”, gdyż w gospodarce drogowej gmin, szarwarkiem tylko rozporządzających, kwestje takie, jak nabycie kilkunastu klamer do mostu, urastają do zagadnień niepowседневnej miary.

Pozatem szarwark stwarza wiele trudności pod względem księgowości, organizacji ewidencji, trudności, które generalnego, dającego się zastosować wszędzie, rozwiązania dotychczas nie znalazły i prawdopodobnie nie znajdą z racji wielkiego wpływu, jaki na kształtowanie się tych spraw mają warunki miejscowe. Jednak ten wzgląd na wpływ miejscowych czynników nie powinien, moim zdaniem, powodować konieczności urabiania w każdym powiecie, drogą eksperymentów, swoistych metod choćby dlatego, że próby te kosztują zawsze dużo czasu i zużywają energję, która winna wyładowywać się w bardziej określonych

i skutecznych formach. Aby nie eksperymentować, winniśmy wyrobić sobie zdanie na ogólne zagadnienia świadczeń w naturze i form, w jakie najprawidłowiej organizację i wykonanie ich ująć, w zależności od warunków miejscowych, a za podstawę do tego należy wziąć doświadczenia tych powiatów i gmin, które do pewnych określonych rezultatów i zapatrywań już doszły.

Nasza literatura drogowa jest bardzo uboga jeszcze w spostrzeżenia, dotyczące świadczeń drogowych w naturze. Prasa drogowa zamieszcza bardzo nieliczne artykuły na ten temat, dlatego też nie zdążyły się jeszcze wytworzyć ogólne zdania, jako wypadkowe wielu zapatrywań. Dlatego też mając przed sobą do rozwiązania jakieś zagadnienie z organizacji szarwarku, czujemy brak pomocniczego materiału, z którym swoje założenia chcielibyśmy porównać.

Aby choć w drobnej części brak ten usunąć, podaję poniżej garść swych spostrzeżeń, poczynionych na terenie powiatu włodzimierskiego w latach 1930—1934, poprzedzając je rozważaniami ogólnymi. Będąc czynnym przy organizowaniu drogowej gospodarki gminnej w tym powiecie od jej podstaw, miałem możliwość założenia teoretyczne poddać praktycznym próbom. Rozumie się, że pięcioletnie doświadczenia są zbyt szczupłe, aby można na ich podstawie dojść do ogólnych wniosków, tembardziej, że dotyczą one jednego powiatu; wysnuwanie tych wniosków nie jest celem niniejszej pracy — będę uważał, że osiągnęła go ona, jeżeli choć w drobnej mierze wyjaśni wątpliwości tych, którzy w niej pomocy szukać będą

I. Istota i historyczne tło świadczeń drogowych w naturze.

Fakt powszechnego korzystania z dróg publicznych wywołuje za sobą konieczność ich naprawy, utrzymania w należytym stanie i ulepszania, na co potrzebne są środki, zdobywane również drogą powszechnego opodatkowania. Nie sięgając do szczegółów podatków drogowych, możemy podzielić je na dwie zasadnicze kategorie: podatki pieniężne i świadczenia w naturze. Pierwsze, stosowane głównie na rzecz dróg wyższych kategorii, polegają na wpłacie do kas instytucji, utrzymujących drogi, w określonych terminach i wysokościach pew-

nych kwot pieniężnych, należnych od obywateli jako ich udział w kosztach utrzymania dróg; na tej czynności kończą się obowiązki płatnika, a zaczynają starania instytucji, utrzymujących drogi, zmierzające do podtrzymania komunikacji. Z chwilą gdy płatnik podatku, po wymianie posiadanych dóbr, w tym wypadku obojętnie dla nas jakiego rodzaju, na znaki obiegowe—pieniądze, tymi pieniędzmi uiszcza się z ciężących na nim zobowiązań, przerywa się kontakt między nim a instytucją drogową. Ta ostatnia, za pośrednictwem wykonawców robót, dokonuje czynności naprawy czy budowy dróg, przyczem zasadniczo, na osobę wykonawcy robót, miejsce, czas i sposób jego pracy płatnik podatku jako taki, jego miejsce zamieszkania, uzdolnienia, rodzaj posiadanych i produkowanych dóbr wpływu nie wywierają. W tym wypadku fakt i miejsce uiszczenia podatku mogą być oddzielone większym czy mniejszym odstępem czasu i przestrzeni od faktu i miejsca wykonania robót na drodze.

Cechy charakterystyczne drugiej kategorii podatków drogowych — świadczeń w naturze — są zasadniczo odmienne. Tutaj płatnik podatku jest jednocześnie wykonawcą robót; fakt ten pociąga za sobą, siłą rzeczy, szereg ograniczeń, których nie zna pierwsza kategoria — ograniczeń, dotyczących wykonania robót. Fakt uiszczenia podatku zbiega się tak co do osoby, czynność tę wykonującej, jak i co do czasu z faktem wykona robót, a więc: *czas* musi być dostosowany do tego, kiedy płatnik może uiszczyć się z podatku w formie pracy, *miejsce* wykonania robót — uzależnione od odległości do jego miejsca zamieszkania, wreszcie *rodzaj* roboty — do jego umiejętności i wyposażenia w środki przewozowe, a częściowo i narzędzia pracy czy materiały. Wymienione wyżej ograniczenia podkreślają konieczność liczenia się z indywidualnością płatnika przy wykonywaniu robót, przy pomocy świadczeń w naturze, a odbija się ona na sposobie wykonania robót, podczas gdy przy podatkach pieniężnych, jak powiedziano wyżej, nie ma ona zupełnie wpływu.

Z porównania tego widać, że świadczenia w naturze stanowią najbardziej pierwotną formę podatku. Nie mówiąc już o pieniądzu w jego obecnej formie, spłacenie daniny w pewnej

ilości skórek sobolowych, bobrowych czy kunich, praktykowane w zaraniu dziejów, stało na wyższym poziomie, gdyż wymagało uprzedniego zdobycia ich, dowodziło istnienia umowy, że te a nie inne skórki służyły jako znaki obiegowe, jednym słowem, wymagało organizacji wymiany dóbr. Zaspokojenie potrzeb zbiorowych drogą bezpośredniego wysiłku fizycznego członków danej gromady ludzi wymaga jedynie umowy bądź nakazu, a więc może już nastąpić z chwilą istnienia organizacji tej gromady w jej najprostszej postaci i najprymitywniejszych stosunkach ekonomicznych. To też w rozwoju dziejów widzimy, że w miarę wzrastania i udoskonalania się organizacji gromad ludzkich zmienia się i udoskonala sposób świadczeń jednostek na rzecz ogółu od świadczeń w naturze — do podatków pieniężnych. Zauważyć należy, że ta ewolucja odbywała się równoległe ze wzrostem terytorjalnym organizacji społeczeństw i rozszerzaniem się zakresu ich potrzeb; świadczenia w naturze obecnie pozostały tylko jako część opodatkowania i to na rzecz najmniejszej terytorjalnie i najniższej hieratycznie samodzielnej organizacji współczesnego ustroju, jaką jest gmina.

Nasuwa się pytanie, dlaczego polska ustawa drogowa z 1920 roku, ustanawiając podstawy organizacji administracji drogowej i funduszków na utrzymanie i budowę dróg, wprowadziła tak nienowoczesny sposób opodatkowania, jak świadczenia w naturze? Na terenie większości ziem polskich przed wojną europejską, w zaborach rosyjskim i austriackim (do 1907 r.) powinności drogowe były stosowane — czyżby chodziło o utrzymanie tradycji? Jest to wątpliwe, jeżeli zważymy, że całość ustawy tradycji tej nie podtrzymuje. Głównym powodem był tu wzgląd na wybitnie rolniczy charakter państwa i dążenie do nieprzeciążania ludności podatkami pieniężnymi, a wzamian zato produkcyjne zużycie dla zaspakajania potrzeb ogółu okresów czasu, wolnych od pracy na roli, tem bardziej, że przy dość niskim poziomie gospodarki drobnych rolników, okresy te, jako niewyzyskane, stanowiłyby stratę społeczną. Uruchomienie tej marnującej się olbrzymiej ilości energii, zamiast sięgania po zyski z roli, w naszych warunkach ekonomicznych było bardzo celowem i w konsekwencji zmierzającym do pomnożenia bogactwa narodowego.

Podobieństwo drogowych świadczeń w naturze pod względem formy do świadczeń wsi na rzecz pana z okresu pańszczyzny dawało niejednokrotnie przy wprowadzaniu szarwarku na kresach domorosłym trybunom ludu szeroki temat do agitacji przeciw jego uchwalaniu. Argumenty te, niestety, początkowo znajdowały posłuch wśród ciemnego ludu i tem też w części należy tłumaczyć oporność wsi kresowych w stosunku do wprowadzanych świadczeń. Podobieństwo to, jak powiedziałem wyżej, zachodzi, naturalnie, pod względem formy wyłącznie, gdyż i tu i tam świadczenia polegają na dostarczeniu pewnej ilości robocizny. Podczas gdy pańszczyzna stanowiła świadczenia na rzecz jednostki — pana, posiadacza wszystkich gruntów, w tej formie, dla siebie najdogodniejszej, pobierającego tenutę dzierżawną, świadczenia drogowe za cel mają dobro ogółu, a więc każdego, kto z dróg korzysta, przede wszystkim — samego wykonawcy świadczeń. Szarwark jest obowiązkiem zarówno dworu jak i chaty, obciąża wszystkich proporcjonalnie do stanu posiadania, jest więc instytucją demokratyczną, a dając w swych rezultatach widoczne, natychmiastowe i bezpośrednie korzyści ogółu z pracy tegoż ogółu, jest najlepszą szkołą pracy obywatelskiej. W treści więc i celu świadczeń drogowych tkwi zaprzeczenie podobieństwa do pańszczyzny, które stwarza zbliżenie formy—dlatego też wszędzie, gdzie rok — dwa roboty przy pomocy szarwarku celowo były przeprowadzane, argumenty demagogiczne przestają trafiać do przekonania wsi.

Jak powiedziano wyżej, świadczenia w naturze w odniesieniu do dróg na ziemiach naszych nie są nowością, wprowadzoną przez ustawę drogową z 1920 roku, gdyż ustawodawstwo rosyjskie do czasu wojny europejskiej, a austriackie do 1907 roku szarwark uwzględniały jako jedno ze źródeł do zaspakajania potrzeb drogowych. Głębsze zbadanie historii szarwarku na tle polityki drogowej w przeszłości byłoby może dostarczyło bardzo ciekawych materiałów, jednak nie jest ono celem niniejszej pracy, będąc odrębnym dość obszernym tematem. Dlatego też, nie zagłębiając się w wywody historyczne, podam tylko główne zasady świadczeń w naturze według ustaw rosyjskich, jako tych, które przed wojną europejską na znacznym obszarze Rzeczypospolitej miały zastosowanie.

W rosyjskim ustawodawstwie powinności w naturze były dość szeroko traktowane i było ich wiele rodzajów. Poza obchodzącemi nas świadczeniami na rzecz dróg należały do nich: utrzymanie t. zw. biczowników nad rzekami spławnemi, dostarczanie podwód dla przejazdów członków domu panującego (za wynagrodzeniem), utrzymanie podwód dla poczty ziemskiej i rozjazdów urzędników zarządu cywilnego, dostarczanie strażników i pomieszczeń dla aresztantów i t. p. Poza tem mogły być ustanawiane powinności celem tępienia szkodliwych dla pól i łąk owadów i zwierząt (Zbiór praw rosyjskich — tom IV rozdział III „O ziemskich powinnościach, odbywanych w naturze”).

Według tego ustawodawstwa, powinność w naturze była głównym środkiem utrzymania gruntowych dróg t. zw. ziemskich, t. j. będących na utrzymaniu ziemstwa—samorządu terytorjalnego, odpowiadającego obecnym wojewódzkim i powiatowym związkom samorządowym. Na drogach tych przy pomocy środków pieniężnych wolno było budować i utrzymywać tylko te większe objekty jak mosty, tamy, przewozy przez rzeki, drewniane nawierzchnie drogi, słupy wiorstowe, zadrzewienie i t. p., które ze względu na swój charakter, rozmiar lub właściwość gruntu, wymagały od ludzi, którzy tych robót doglądają i je wykonywują, specjalnych wiadomości technicznych. Wszystkie inne roboty winny były być wykonywane przy pomocy świadczeń.

Ponieważ w myśl artykułu 263 cytowanej ustawy do ziemskich należały drogi gruntowe, łączące miasta gubernjalne, powiatowe i inne między sobą oraz stanowiące połączenia z przystaniami, twierdzami i innymi strategicznymi punktami, a wiemy, że tych dróg gruntowych w zaborze rosyjskim była znaczna większość, widzimy stąd, że waga świadczeń w naturze była w gospodarce drogowej bardzo poważna.

Ustalenie wysokości świadczeń i ich ogólny rozkład należały do gubernjalnych i powiatowych ziemstw, zależnie od tego, na jakiej drodze roboty były przewidywane. Ryczałtowa zamiana świadczeń w naturze na opłaty pieniężne ustawowo była możliwa, lecz dość utrudniona, gdyż uchwalona przez ziemstwo wymagała zatwierdzenia ministra spraw wewnętrznych. Rozkład świadczeń na obowiązanych do nich odbywał się w ten spo-

sób, że drogi, na których miały być wykonywane roboty w danym roku, ziemstwo dzieliło na odcinki, przydzielane okolicznym osiedlom, przyczem brano pod uwagę ilość i urodzajność ziemi, wysokość rocznych podatków pieniężnych oraz inne względy miejscowe (art. 275-6). Przydział robót poszczególnym wykonawcom na odcinkach odbywał się na zebraniach zainteresowanych gromad przez samych uczestników. Ze względu na potrzebę materiałów drzewnych do robót drogowych, w myśl art. 290 podział na odcinki winien być taki, aby na każdy z nich był materiał od majątków ziemskich i robocizna od wsi. O ile majątek nie posiadał lasu, winien dać równowartość w gotówce, a drzewo, w myśl ustawy leśnej z 1893 roku zostaje wydane z lasu państwowego za opłatą „popiennego”. Jeżeli na odcinek, utrzymywany przez włościan, brak w pobliżu lasu państwowego, z którego w pewnych wypadkach mogli korzystać bezpłatnie, drzewo było brane z lasu prywatnego, a wynagrodzenie właściciel otrzymywał z pieniędzy, zbieranych drogą składek włościan nie tylko tego terenu, przez który droga przebiegała, lecz całego powiatu czy gubernji. Podkreślić tu należy ustawowe załatwienie sprawy materiału, tak dużo zwykle powodujące kłopotów przy robotach szarwarkowych.

Punkt ciężkości nadzoru nad robotami spoczywał na organach wykonawczych ziemskich. Władze policyjne pomagały przy tych czynnościach ziemstwu przez donoszenie o stanie dróg, niewykonaniu przez obowiązanych swych zadań i ponażaniu ich. W razie niewykonania wyznaczonych prac, władze ziemskie miały prawo wykonania robót sposobem płatnym i ściągania kosztów w drodze administracyjnej.

Oto ogólne zasady świadczeń w naturze według ustawodawstwa rosyjskiego. Pomiąłem tu przepisy, dotyczące formalnej strony zagadnienia, chcąc podkreślić wyłącznie interesujące nas w danym wypadku momenty organizacyjne. Charakterystyczną cechą systemu rosyjskiego było to, że szarwark dla kategorii dróg, którą obsługiwał, w zasadzie nie był wyłącznym źródłem, lecz miał zaspakajać tylko najprostsze potrzeby drogowe, zaś roboty bardziej skomplikowane na tychże drogach ziemstwa miały prawo wykonywać ze specjalnych funduszków tak zwanego kapitału drogowego.

W zasadzie te dwa źródła mogły się wzajemnie uzupełniać, dając dobre rezultaty, jednak przeładowanie formalistyką oraz brak zainteresowania dla spraw drogowych ze strony władz, powołanych do zajmowania się nimi, w praktyce do świetnych rezultatów się nie przyczyniały.

Omówiona wyżej organizacja obowiązywała w naszych województwach kresowych, t. zw. Królestwo Kongresowe, pozbawione samorządu ziemskiego, zdane było pod względem stanu dróg na dobrą czy złą wolę naczelników powiatów, którzy swych uprawnień, odnośnie powinności w naturze w pełni nie wykorzystywali.

II. Gospodarka drogowa gmin w świetle ustaw i rozporządzeń¹⁾

Przejdźcie do omawiania szczegółów świadczeń drogowych w naturze jako źródła dochodów na cele drogowe gmin i metody pracy na tych drogach bez analizy całokształtu gospodarki drogowej gmin, na której należycie oświetlonym tle dopiero wyraźnie znaczenie ich dla gmin się zarysowuje, byłoby zbyt jednostronnym, dlatego też należy szerzej rozpatrzyć prawną i finansową stronę zagadnienia dróg gminnych.

Gminna gospodarka drogowa, jak zresztą każda gospodarka publiczna, ujęta jest w pewne ustawowe ramy; zaczniemy więc od rozpatrzenia jej na tle tych ram, tem bardziej, że są one dość złożone i zmieniały się w ciągu ubiegłych kilkunastu lat od ich powstania.

Fundamentem, na którym oparta została gospodarka i administracja wszystkich dróg publicznych jest Ustawa Drogowa z dnia 10 grudnia 1920 roku.

Z biegiem czasu niejasności i szczegóły tej ustawy znajdowały wyjaśnienia w okólnikach ministerstw Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych, (tego ostatniego — w sprawie dróg samorządowych), w wyrokach Najwyższego Trybunału Administracyjnego, wreszcie w wyjaśnieniach i zarządzeniach władz drugiej instancji, powodowanych lokalnymi względami.

Przejdziemy kolejno te artykuły i działy ustawy drogowej.

¹⁾ Rozdział ten drukowany był z bardzo nieznacznymi zmianami w formie artykułu w Nr. nr. 4, 5 i 6 „Wołyńskich Wiadomości Technicznych” z 1933 roku.

które mówią o gospodarce gminnej, przyczem aby uwypuklić jej stan prawny w obecnej formie, przy omawianiu poszczególnych artykułów, podamy jednocześnie ich oświetlenie przez okólniki czy wyroki N. W. T.

1. Sieć dróg gminnych.

Artykuł 1-szy ustawy drogowej dzieli drogi publiczne na cztery kategorie: państwowe, uznane za takie przez sejm, wojewódzkie, przyjęte przez samorząd wojewódzki, powiatowe — przez samorząd powiatowy, i wreszcie gminne, „do których należą drogi publiczne nie zaliczone do jednej z poprzednich trzech kategorii, uznane za drogi gminne uchwałą rady gminne” (dosłownie).

Siłą rzeczy, proces ustalania sieci dróg poszczególnych kategorii odbywał się, poczynając od najwyższych t. j. państwowych, wojewódzkich, przez powiatowe, kończąc na gminnych. Z tego wynika, że państwo i samorządy wyższych stopni miały wolność wyboru z całości lub znacznej części tych dróg, które według swego uznania za odpowiednie dla danej kategorii uważały. Gminy, w myśl wyraźnego przepisu, że do dróg im pod opiekę oddanych, należą „drogi publiczne, nie zaliczone do jednej z poprzednich kategorii”, chcąc nie chcąc, resztę dróg publicznych za swoje uznać musiały, gdyż następną niższą kategorię stanowią już drogi prywatne, do których, z powodu zasadniczej różnicy, odrzuconej ewentualnie przez gminę części dróg publicznych zaliczyć nie można. O konieczności przygarnięcia tych bogatych pod względem ilości resztek dróg przypomniał wyraźnie ociągającym się gminom okólnik M. R. P. Nr. XII-170 z dnia 18. III. 1921 r. (punkt 10-ty), dlatego też uchwały rad gminnych, o których mówi przytoczony na wstępie artykuł ustawy, mogły być tylko pozytywne.

W takim ujęciu sprawy tkwi pewna niesprawiedliwość w stosunku do gmin. O ile w znaczeniu ekonomicznym i komunikacyjnym dróg gminnych z jednej, a państwowych i wojewódzkich z drugiej strony istnieje poważna różnica, to jest ona prawie nieuchwytna pomiędzy drogami gminnymi i powiatowymi. W okresie pierwszego ustalania sieci dróg wyższych kategorii samorządy powiatowe, nie posiadając praktyki w dziedzinie finansowania potrzeb drogowych, projektowały sieć dróg

powiatowych dosyć szeroko, obecnie jednak, mając kilkunastoletnie doświadczenie, które wykazało niewspółmierność środków finansowych i przerastających je potrzeb, nie mówiąc już o wpływie przesilenia gospodarczego, wykazują raczej tendencję przerzucania na barki gmin kosztów utrzymania części swych dróg, przenosząc je po linii najmniejszego oporu do kategorii gminnych. Ponieważ w myśl artykułu 4-go ustawy drogowej przenoszenie dróg z jednej kategorii do drugiej wymaga uchwał instytucji nietylko oddającej ale i przyjmującej drogę, przeniesienie drogi gminnej do kategorii wyższej jest bardziej utrudnione niż odwrotnie.

Naturalnie, że samorząd powiatowy, będąc zainteresowanym w odciążeniu siebie z obowiązku utrzymania części dróg, jest pozatem, pośrednio przez wydział powiatowy, opiekunem gmin i jako taki, z premedytacją obarczać ich zadaniami ponad siły nie będzie, jednak czasem wiara w „nieograniczone możliwości szarwarku” lub co gorsze, lekceważenie sprawy stanu dróg podrzędniejszych, niebezpieczne dla gmin wywołać może sugiestje.

Cytowany okólnik M. R. P. stara się zmniejszyć ciężar, spoczywający na barkach gmin, polecając podział dróg na bardziej i mniej ważne, jednak, jak praktyka wykazuje, odciążenie z tego powodu, tam gdzie udało się je przeprowadzić, jest minimalne.

Sieć swych dróg gminy miały ustalić w myśl artykułu 36-go ustawy w ciągu roku od jej wejścia w życie; okólnik M. R. P. z dnia 18. III. 21 r. Nr. XII-170 ustalił ten termin na dzień 15. I. 1922 r., jednak nie został on zachowany, a wyrok Najw. Trybunału Admin. z dnia 7. VI. 25 r. pozwolił gminom ustalić swą sieć drogową i po tym terminie. Na wołyniu np. sieć ta została ustalona w 1931 r.

Przy ustalaniu sieci dróg gminnych nie wolno dzielić ich na kategorie czy klasy, gdyż ustawa tego nie przewiduje; można tylko zróżniczkować je na posiadające znaczenie gospodarczo-komunikacyjne dla całości gminy lub jej znacznej części i na drogi o znaczeniu miejscowym, jednak to zróżniczkowanie ma dotyczyć tylko strony sfinansowania kosztów budowy czy utrzymania drogi przez pociągnięcie do udziału w nim zainteresowanych. Podkreślają to: cytowany już okólnik M. R. P.

z dnia 18. III. 21 r. oraz tegoż ministerstwa z dnia 6. 7. 26 r. Nr. XII-711-25 i z dnia 18. XI. 26 r. Nr. XII-950.

2. Administracja dróg gminnych.

Artykuł 12-ty ustawy drogowej mówi: „Budowa i utrzymanie dróg gminnych należy do powiatowego związku samorządowego, który je wykonywa w ramach budżetów poszczególnych gmin z uwzględnieniem ich żądań, bądź też przekazuje je gminom do wykonania”.

W praktyce nie spotykamy się z wypadkami prowadzenia administracji dróg gminnych przez powiatowe związki samorządowe, lecz wszędzie budowa i utrzymanie tych dróg zostały przekazane gminom. Wydziały powiatowe ograniczają się do technicznego nadzoru i spełnianie funkcji, wypływających z obowiązków władzy nadzorczej nad samorządem gminnym. Napozór zdawałoby się, że jeden czy drugi sposób administrowania drogami gminnymi może być z powodzeniem i równym skutkiem zastosowany. Tak jednak nie jest. Moim zdaniem, w treści tego artykułu tkwi poważny sens, tylko, niestety, nie został on należycie zrozumiany.

Upamiętnijmy sobie, że w chwili powstania ustawy (1920 r.) samorząd gminny dopiero się tworzył i jako instytucja w stadium organizacji nie dawał gwarancji należytego prowadzenia spraw drogowych. Weźmy pod uwagę, że na większości naszych ziem w czasach przedwojennych istniał szarwark, lecz w wykonaniu był tak zniekształcony, że zabił wiarę w jego skuteczność, i dla świadczeń w naturze, wprowadzonych przez ustawodawstwo polskie, a pojętych bardziej nowocześnie, tradycja jego w pierwszych latach istnienia państwa stanowiła poważną przeszkodę. Słusznem więc było, że ustawodawca, licząc się z tem, podkreślił główną rolę samorządu powiatowego w prowadzeniu spraw drogowych gmin, ufając, że samorząd ten przez pierwsze lata gospodarkę tę poprowadzi, a skorzysta z uprawnień ostatniego ustępu omawianego artykułu dopiero wówczas, gdy nabierze przekonania, że z jednej strony przeprowadzone w administracji samorządu powiatowego roboty na drogach gminnych swoją jakością i celowością udowodniły ludności ich znaczenie, z drugiej — gminy organizacyjnie będą na tyle już przygotowane, że bez szkody dla sprawy dro-

gowej w dalszym ciągu roboty prowadzić mogą w swoim zakresie.

Samorząd powiatowy w większości poszedł po linii najmniejszego oporu: mając sporo kłopotów ze swoimi sprawami, odrazu przekazał gminom gospodarkę drogową. Nieznacznym procentem powiatów, jednocześnie z tym przekazaniem, troskliwą opieką otoczył drogi gminne, reszta po paru latach gospodarki gmin, prowadzonej swoistymi metodami, lub co gorsze wcale nie prowadzonej, ulegając presji z góry, w ostatnich latach naprawiać zaczęła błędy popełnione. Przysłowie mówi, że lepiej późno, niż wcale, prawda, lecz o ile lepiej przedstawiałaby się gospodarka na drogach gminnych i wiele przeszkód, zwłaszcza na kresach wschodnich, unikniętoby przy przełamywaniu trudności, powodowanych biernością i nieufnością, zarówno władz gminnych jak i samej ludności.

Dzisiaj, jako powszechną, znamy formę, w której administruje drogami samorząd gminny; Wydział Powiatowy, przez Powiatowy Zarząd Drogowy sprawuje nadzór nad stroną techniczną i organizacyjną robót. Brak zainteresowania, niedbalstwo, czy nieumiejętność prowadzenia spraw drogowych przez gminy, czy samorząd powiatowy, przewiduje ustawa w artykule 14-stym, a jako środek zaradczy podaje przejęcie jej wraz z odpowiednimi funduszami przez bezpośrednią władzę nadzorczą. Przepis ten ma bardzo ważne znaczenie pedagogiczne i zastosowany w wypadkach wyjątkowych, ale konsekwentnie i stanowczo, może znakomicie wpłynąć na zwiększenie zainteresowania dla spraw drogowych.

3. Pokrycie kosztów budowy i utrzymania dróg gminnych.

O ile sprawy organizacyjne i techniczne gospodarki drogowej gmin układają się z biegiem czasu coraz lepiej i wyrażają się na tle obowiązujących ustaw i przepisów, pogląd jednolity, o tyle sprawy finansowe nie znalazły dotychczas swego definitywnego rozwiązania i pozostają nadal kwestją otwartą. Jest ona taką nie z powodu braku podstaw, gdyż zarówno ustawa jak i szereg rozporządzeń i okólników ministerjalnych kwestję tę obszernie traktują, lecz dlatego, że ist-

nieje rozbieżność między warunkami i wymaganiami życia, a ustawodawstwem.

Ustawa drogowa 1920 roku, po za określeniem obowiązków, ciężących na instytucjach, utrzymujących drogi, stwarza również podstawy finansowe gospodarki drogowej. Zajmuje się niemi rozdział III zatytułowany „Koszta budowy i utrzymania dróg”, w którym artykuł 19-ty omawia stałe, zasadnicze podstawy — reszta traktuje o innych źródłach, nie mających cech ogólnych i stałych.

W myśl artykułu 19-go koszta budowy i utrzymania dróg państwowych ponosi Skarb Państwa. Ponieważ do roku 1931 państwo nie pobierało podatków specjalnie drogowych, rozumie się, że koszta te pokrywane były z dochodów ogólnych Skarbu. Odnośnie kosztów utrzymania dróg wojewódzkich i powiatowych ustawa wymienia dwa źródła: dochody ogólne i opłaty specjalne na ten cel przeznaczone (tak zwane obecnie „specjalne opłaty drogowe”).

Co do dróg gminnych ustawa mówi: „Budowa i utrzymanie dróg gminnych dokonywa się na koszt gminy na podstawie uchwały rady gminnej lub miejskiej”. To lakoniczne i ogólne rozprawienie się z podstawami finansowymi gospodarki na drogach najliczniejszych w państwie wywołało kłopotliwe pytanie, co należy rozumieć przez wyrażenie „na koszt gminy”? Istnieją tu dwie możliwości co do źródeł pokrycia:

- 1) Ogólne wpływy z podatków.
- 2) Specjalne opłaty na rzecz dróg gminnych.

Na to, że ustawodawca brał pod uwagę, jako główne źródło, ogólne wpływy podatkowe gmin, wskazuje analogja ze źródłami pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg wyższych kategorii. Jak powiedziano wyżej, drogi państwowe miały być utrzymywane z ogólnych wpływów skarbu, zaś drogi wojewódzkie i powiatowe przede wszystkim ze „źródeł ogólnie samorządowych” bądź też z opłat specjalnych; naturalnie, — to samo źródło miało dostarczyć środków na budowę i utrzymanie dróg gminnych.

Co się tyczy opłat specjalnych i kwestji możliwości użycia ich przez gminy na rzecz swoich dróg, sprawa ta ma swoją historję. Podane wyżej szerokie ujęcie źródeł pokrycia kosztów robót na drogach gminnych, pozwoliło na taką jego interpre-

tację, która umożliwiała obłożenie mieszkańców gminy opłatami drogowymi na rzecz dróg gminnych. Że interpretacja taka dłuższy czas nosiła charakter oficjalny, najlepszym tego dowodem jest szereg okólników ministerjalnych.

Okólnik M. R. P. z dnia 1. V. 22 r. wydany w porozumieniu z M. Spraw Wewnętrznych w treści swej wskazuje na możliwość stosowania opłat przez gminy miast wydzielonych w byłym zaborze rosyjskim (ustępy przedostatni i ostatni) oraz podaje w załączniku statut opłat drogowych na rzecz sejmików powiatowych oraz gmin wiejskich i miejskich,

Okólnik M. R. P. nr. XII.76 z dnia 7. II. 1924 r. (a więc wydany w trzy lata po ukazaniu się ustawy drogowej) przynosił, opracowane w porozumieniu z Min. Skarbu i Min. Spraw Wewn. dwa wzory statutu o pobieraniu opłat drogowych — jeden dla gmin wiejskich, miast niewydzielonych i powiatowych związków komunalnych — drugi dla miast wydzielonych.

Wydany w następnym roku przez Minist. Spraw Wewn. w porozumieniu z Min. Skarbu i Min. R. P. okólnik Nr. S. Z. 2870/25 z dnia 22. IV. 25 r. zmienił statut opłat i dopłat drogowych, jednak nie wspominał o ograniczeniach stosowania ich przez gminy.

Dopiero okólnik Min. Spraw Wewn. z dnia 13. III. 26 r. Nr. . S. F. 1864/26 w sprawie zasad poboru w 1926 r. opłat drogowych, wydany w porozumieniu z Min. Skarbu, wprowadza ograniczenie w stosowaniu tych opłat. Przedewszystkiem okólnik wyjaśnia, że opłaty drogowe z reguły mogą wprowadzać tylko powiatowe związki komunalne; gminy miejskie i wiejskie nie powinny tego robić, aby nie obciążać tych samych płatników osobno na rzecz powiatowego związku komunalnego i osobno na rzecz gminy. Z tego widać, że Minist. Spraw Wewn. nie pozwala gminom korzystać z opłat drogowych ze względów fiskalnych, a nie zasadniczych — chodzi mu narazie o płatnika podatków, a nie taką czy inną interpretację ustawy. Okólnik ten stawia i powiatowym związkom komunalnym ograniczenia w stosowaniu opłat drogowych, podkreślając, że można z nich korzystać dopiero wtedy, gdy wydatki drogowe nie starczy pokrycia z ogólnych dochodów.

Należy tu podkreślić charakterystyczne liczenie na poważne zasilenie budżetu drogowego przez t. zw. budżet admini-

stracyjny jeszcze w 1926 roku, co tem bardziej oświetla poglądy na finanse drogowe w czasie, kiedy ustawa drogowa powstawała.

Wreszcie okólnik Min. Spraw Wewn. Nr. S. F. 842/27 z dnia 19. II. 27 r., zmieniający okólnik z dnia 13. III. 1926 r. w punkcie 9-ym rozprawia się zasadniczo z korzystaniem przez gminy z opłat drogowych, twierdząc, że w myśl artykułu 19-go ustawy drogowej, nie mają do tego prawa; tu Minist. Spraw Wewn. występuje jako komentator ustawy drogowej.

Okólnik z dnia 13. III. 26 r., podany wyżej, wskazuje pośrednią drogę do zasilania gmin w środki pieniężne na drogi przez odstępowanie im części opłat przez powiatowe związki komunalne. Ponieważ jest to podane w formie rady, a nie nakazu, naturalnie nie może być uważane przez gminy za źródło, na które można liczyć stale i na dochodach z niego opierać plan gospodarczy, tem bardziej, że samorząd powiatowy, mając wielkie potrzeby własne, naogół nie ma wiele do odstąpienia, szczególnie bez ustawowego obowiązku, czego najlepszym dowodem jest, że udzielane z opłat t. zw. zasiłki dla gmin są pozycją drobną, nie stałą i zmienną co do wysokości.

Rozdział III ustawy drogowej przewiduje po za tem dla dróg wszystkich kategorii następujące źródła dochodu:

- a) zapomogi ze skarbu państwa (obecnie Państw. Fund. Drogowy) według art. 21,
- b) pożyczki z Drogowego Funduszu Pożyczkowego (art. 22)
- c) udział zainteresowanych (adjacentów) w kosztach budowy i utrzymania danej drogi (art. 23).
- d) spółki drogowe dobrowolne, jak i przymusowe (art. 25 — 27).

Źródła te zgrupowałem oddzielnie celem podkreślenia ich odrębności od wyliczonych w art. 19-ym, jak również dla wypuklenia ich wspólnych cech: niestałości, głównie jeżeli chodzi o zapomogi, oraz konieczności posiadania innych źródeł dochodów, celem ich wyzyskania — odnośnie pożyczek, udziału adjacentów i spółek drogowych.

Pożyczki z Funduszu Drogowego gmina nie otrzyma, jeżeli nie da gwarancji, że posiada wpływy stałe, na drogi przeznaczone, z których ją spłacać będzie mogła. Adjacentów można będzie pociągnąć do udziału, a nie przełożyć na nich cał-

kowitych kosztów budowy, czy utrzymania dróg, a więc gmina musi mieć fundusze na ten swój udział. Podkreślają to: wyrok N. T. A. z dnia 9. III. 26 r. (w sprawie utrzymania mostu na rzece Wieprz w pow. lubartowskim) oraz okólnik M. R. P. z dnia 6. VII. 26 r. Nr. XI. 711/25 w sprawie utrzymania dróg gminnych, który mówi, że do udziału w kosztach utrzymania dróg podrzędnych, gminy mogą nawet w bardzo wysokim stopniu pociągać zainteresowanych mieszkańców. W wypadkach, gdy ten udział wyrazić się może dla obu stron, a przynajmniej dla gminy, w świadczeniach w naturze, sprawa jest łatwa, jednak poza wykonaniem robót ziemnych, które w ten sposób dają się zrealizować, do budowy dróg o twardej nawierzchni, szczególnie w okolicach gdzie jest brak kamieni i trzeba go kupić, opłacić robocizną fachową i t. p. potrzeba pieniędzy i rozwiązanie zagadnienia jest trudne.

Przy obciążeniu adjectantów dopłatami w gotówce wchodzi momenty innej też natury — dążenie do nieprzeciążania płatnika podatków. Wiele dróg wojewódzkich i powiatowych nie posiada nawierzchni twardej; pobudować je można będzie. jak wykazuje praktyka, tylko przy udziale adjectantów, dlatego też z kolei rzeczy pierwszeństwo do obłożenia mieszkańców dopłatami posiada samorząd powiatowy, szczególnie tam, gdzie mieszkaniec może być zarówno adjectantem drogi wojewódzkiej lub powiatowej, jak i gminnej, co przy konieczności wyznaczania szerokich pasów adjectanckich dla rozłożenia ciężaru, łatwo przytrafić się może.

Wreszcie spółki drogowe, powstające z inicjatywy, bądź przy udziale gminy nie dadzą się pomyśleć bez jej wkładu pieniężnego. To ostatnie źródło wskutek słabego zainteresowania sprawami drogowymi wśród mieszkańców gmin, co daje się głównie zaobserwować na kresach roli, jaką mogłaby posiadać w akcji rozbudowy dróg, nie odgrywa.

Charakterystyczną cechą dopłat adjectanckich i wpływów spółek drogowych jest ich specjalne przeznaczenie: związane są one z budową czy utrzymaniem danej drogi, użycie ich jest więc ograniczone i nie mogą one zasilać ogólnej kasy drogowej, nie rozwiązują więc całokształtu zagadnienia pokrycia kosztów, związanych z budową i utrzymaniem dróg gminnych.

4. Świadczenia drogowe w naturze.

Specjalnem źródłem, z którego gminy zaspakajają swoje potrzeby drogowe, są świadczenia w naturze tak zw. szarwark. Wobec słabego wyposażenia w fundusze na budowę i utrzymanie dróg gminnych, szarwark jest podstawą budżetu drogowego gmin.

Ustawa drogowa z 1920 r. świadczeniom w naturze poświęca specjalny rozdział IV. W myśl art. 29-go i 30-go ustawy rady gminne względnie miejskie, oprócz opłat w gotówce, mogą uchylać obowiązkowe dla mieszkańców gmin świadczenia drogowe w robociźnie pieszej i środkach przewozowych. Do tych świadczeń obowiązani są wszyscy mieszkańcy gmin, opłacający podatki bezpośrednio, proporcjonalnie do wysokości tych podatków. Artykuł 32 wyjaśnia, na czym te świadczenia mogą polegać: na odrobieniu pewnej liczby dni roboczych pieszych lub środkami przewozowymi, albo na wykonaniu pewnej zgóry określonej ilości pracy lub dostawy materiałów t. j. przy zastosowaniu pracy akordowej, przyczem dostarczenia środków przewozowych można żądać tylko od ich posiadaczy.

Streszczone wyżej brzmienie ustawy nie nasuwa wątpliwości — daje ona gminie możność zdobycia do robót drogowych robocizny pieszej i konnej, określa sposób rozkładu tych świadczeń, sposoby wykonania i nie stawia żadnych ograniczeń co do ich ogólnej wysokości.

Użyty w art. 29-ym zwrot „oprócz opłat w gotówce“ wywołuje często jego mylną interpretację, według której może on służyć za podstawę do uchwalenia przez rady gminne gotówkowych opłat na drogi. Tak jednak nie jest, gdyż zwrot ten jest tylko nawiązaniem do poprzedniego rozdziału ustawy, traktującego o funduszach drogowych. Przez użycie tego zwrotu ustawodawca podkreślił, że świadczenia w naturze, nie są wyłącznym środkiem na utrzymanie i budowę dróg gminnych. Nie jest wykluczonem, że zwrot ten potraktował on jako wyjaśnienie do lakonicznego określenia środków na drogi gminne, podanych w art. 19-ym i że przez to rozciągnął na te drogi prawo pobierania opłat drogowych, jednak pomimo to, zwrot praktycznego znaczenia nie posiada wobec omawianego wyżej okólnika M. S. Wewn. z dnia 19.II. 27 r. oraz ustawy o finan-

sach komunalnych z dnia 11.VIII. 1923 r., która tego rodzaju opłat dla gmin nie przewiduje.

Pewne niejasności zawiera art. 30-ty gdy mówi, że do świadczeń drogowych mogą być pociągani „wszyscy mieszkańcy gminy, opłacający podatki bezpośrednie” — zachodzi tu pytanie, kogo należy uważać za mieszkańca gminy i jakie bezpośrednio podatki brać pod uwagę?

Odnosnie „mieszkańców gminy” spotykamy się tu z niefortunną redakcją, która pozwalałaby przypuszczać, że wolni są od świadczeń płatnicy podatków bezpośrednich, którzy zamieszkują poza terenem gminy.

Logicznie biorąc sprawę, punkt ciężkości spoczywa tu nie na fakcie zamieszkania, lecz płacenia podatków, gdyż sam cel świadczeń — podniesienie i utrzymanie stanu dróg, łączy się z gospodarczym, a nie personalnym związkiem płatnika z gminą, jako że drogi służą przede wszystkim celom gospodarczym, turystycznym zaś dodatkowo. Taką interpretację zaleca reskrypt M. R. P. do Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku L. XI. 917/31 wyjaśniając wyrok N. T. A. z dnia 13.XII. 1930 r. L. rej. 4839/8 w ten sposób, że za mieszkańca gminy należy uważać tego, kto na jej terenie posiada nieruchomości, zamieszkując nawet poza nią.

Kwestje podatków bezpośrednich, których płatnicy mogą być pociągnięci do świadczeń w naturze, wyjaśnia okólnik M. S. Wewn. Nr. S. F. 156/28/ust./R. z dnia 2.III.28 r. w ten sposób, że za podstawę należy brać następujące państwowe podatki bezpośrednie: gruntowy ze 100% podwyżką, progresją i degresją, od nieruchomości w gminach miejskich i niektórych budynków w gminach wiejskich oraz przemysłowy od świadectw, patentów i kart rejestracyjnych. Od gruntów państwowych, które tych podatków nie płacą, należy za podstawę brać sumę podatków komunalnych.

W czasie obrad II-go Polskiego Kongresu Drogowego odbywały się głosy, wskazujące na niesłuszność takiego ograniczenia, polegającego na wyeliminowaniu od obowiązków świadczeń płatników podatku dochodowego i od lokali oraz na niesprawiedliwym obciążeniu gruntów państwowych, stanowiącym 50% obciążenia gruntów prywatnych, podczas gdy należałoby

w stosunku do nich obliczyć idealny podatek, według tych stawek, jakie obowiązują dla gruntów prywatnych.

Pomijając kwestję gruntów państwowych, widać, że M. S. Wewn. w obciążeniu świadczeniami na drogi gminne chciało się zatrzymać na tych kategorjach mieszkańców, którzy ze stanu dróg osiągną największe, najbardziej bezpośrednie i stałe korzyści.

W całokształcie przepisów o świadczeniach w naturze ważną rolę odgrywa treść art. 31 ustawy z 1920 r. pomimo, że wskutek wadliwej, zbyt ogólnikowej redakcji, może być dwojako interpretowany.

Artykuł ten mówi, że świadczenia drogowe może gmina zastąpić opłatą gotówkową w wysokości kosztów najmu robocizny pieszej lub środków przewozowych, pod warunkiem, aby zamiana ta dokonana była mocą uchwały rady gminnej zatwierdzonej przez samorządową władzę nadzorczą, t. j. Wydział Powiatowy.

Wobec ogólnikowego sformułowania artykułu, zachodzi pytanie, czy artykuł ten pozwala na zamianę świadczeń w naturze przez opłatę w gotówce dla wszystkich obowiązanych, czy też odnosi się on do zamian indywidualnych?

I w tym wypadku obserwujemy ewolucję oficjalnego stanowiska. Omawiany wyżej okólnik M. R. P. z dnia 1.V. 1922 roku Nr. XII. 537 wydany w porozumieniu z M. S. Wewn. o środkach na budowę i utrzymanie dróg samorządowych, który wyszczególnia środki na te drogi, omawiając budowę i utrzymanie dróg gminnych, podkreśla: „Należy jednakże mieć na uwadze, iż stosownie do postanowienia art. 31-go świadczenia drogowe w naturze mogą być zastąpione opłatą pieniężną”. Ponieważ ani w treści art. 31, ani w zawartych w omawianym okólniku wyjaśnieniach nie nadmieniono, że zamiana ta dotyczy tylko poszczególnych płatników, którzy nie mogą czy nie chcą świadczeń odrobić w naturze, wynika z tego, że i ustawodawca miał na myśli tu uprawnienie dla gminy zamiany ogólnej świadczeń na gotówkę. Taką interpretację podsuwa też podana w artykule 31 droga dokonania tej zamiany: uchwała rady gminnej, zatwierdzonej przez samorządową władzę nadzorczą. Czyż zastąpienie świadczeń na opłaty dla poszczególnych płatników i to ujęte ustawą, w wypadku drugiego warjan-

tu interpretacji artykułu 31-go, wymagałoby aż tak długiej drogi? Przecież wystarczyłaby tu decyzja zarządu gminy, tem bardziej, że dostateczną jest ona w wypadkach rozłożenia na raty, odroczenia, czy nawet drobniejszych umorzeń podatków gminnych. Gdyby ustawodawca rozumiał artykuł 31-y w ten sposób, że tylko poszczególnym płatnikom na ich życzenie należy świadczenie zamienić, a podana droga powzięcia i zatwierdzenia uchwały dotyczyła wysokości stawek za dniówkę, a więc sposobu, a nie samego faktu zamiany, to bezwzględnie myśl ta w treści art. 31-go byłaby podkreślona wyraźniej.

W miarę krystalizowania się poglądów na finanse komunalne, interpretacja art. 31-go staje się coraz bardziej niekorzystną dla gmin, a mianowicie: reskrypt M. S. Wewn. z dnia 23.IX.27 r. Nr. 3SF. 4605/27 do Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach interpretuje go w ten sposób, że zamiana świadczeń w naturze na opłaty pieniężne może mieć miejsce tylko wtedy, gdy uzyskanie ich od niektórych mieszkańców nie jest możliwe, w żadnym razie nie można zgóry zastąpić ogólnie świadczeń przez opłaty. Takie ujęcie sprawy powtarza reskrypt M. S. Wewn. do Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi Nr. S.F. 2811/3/28 z dnia 18.IX.28 r. dodając, że nawet w miastach (niewydzielonych) o nieznacznym odsetku rolników art. 31-y ustawy drogowej należy stosować w ten sposób, że formę świadczeń (w naturze, czy opłaty) do wyboru należy zostawić płatnikom.

Najwyższy Trybunał Administracyjny wobec braku odwołań, nie miał możliwości wypowiedzenia się zasadniczego co do interpretacji art. 31-go. Istnieje tylko wyrok z dnia 16.V.29 r. Nr. 149/27 dotyczący kwestji użycia gotówki, otrzymanej z zamiany świadczeń, mianowicie, że wpływy te mogą być użyte wyłącznie na opłacenie kosztów najmu robocizny pieszej i środków przewozowych, nie zaś na pokrycie innych wydatków związanych z budową drogi, które to pokrycie przewiduje art. 29-y ustawy.

5. Wnioski.

Celowo dość obszernie i drobiazgowo opisałem stronę prawną i finansową gospodarki drogowej gmin, aby uwypuklić jej braki, polegające z jednej strony na dość jasnym i wyraźnym zredagowaniu tej części ustawy drogowej, która dotyczy

dróg gminnych, co wywołało dowolność interpretacji, z drugiej zaś strony — na rozbieżność przepisów ustawy z warunkami praktycznymi, odnośnie finansów drogowych.

Zdajemy sobie wszyscy doskonale sprawę, że poważne były powody, dla których następowała modyfikacja oficjalnych zapatrywań na finansową stronę gospodarki drogowej, jednak tem nie mniej widzimy, że zarówno ta modyfikacja, jak i warunki życia odbierały gminom jedno po drugim źródła dochodów drogowych, nic wzamian nie dając.

Rozumiemy, że w ogólno-gospodarczym pojęciu większe znaczenie posiada droga wojewódzka, czy powiatowa, niż gminna, i pierwszeństwo do budowy, czy utrzymania, a więc i do środków na nie, należy się im przed drogami gminnymi, jednak musi być pewna granica koncesji na rzecz dróg wyższych kategorii, poniżej której zejście wywołać może stan chorobowy, zniekształcenie rozwoju spraw drogowych gmin, spowodowane podstawowymi brakami. Niestety, my te granice przekroczyliśmy i dlatego tak niezmiernie trudno układają się sprawy gospodarki na drogach gminnych. Że sprawy te żyją, ba, nawet rozwijają się coraz lepiej to dowodzi tylko wielkiej ich żywotności, która czerpiąc soki w olbrzymich potrzebach drogowych, potrafi się dostosować do zniekształconych warunków bytowania, nie jest zaś wynikiem pomyślnych warunków, jakie winno stworzyć ustawodawstwo dla tak ważnej dziedziny życia gospodarczego.

Dla każdego, kto styka się z gospodarką drogową, nie jest tajemnicą, że do tego, aby tę gospodarkę można było prowadzić potrzebne są dwa czynniki: pieniądz i robocizna w naturze, o ile już przyjmujemy pod uwagę, że ten drugi czynnik, jak w gminach, jest stałą składową budżetu drogowego. Wzajemne ustosunkowanie tych czynników jest rzeczą drugorzędną, zależną od miejscowych warunków, pewnikiem natomiast jest, że czynnik pierwszy — pieniądz, nie da się sprowadzić do zera.

Ustalmy teraz, czy i jakie źródła zdobycia gotówki posiadają gminy obecnie. Jak już powiedziano wyżej, ustawa drogowa gruntowała podstawy wpływów gotówkowych na cele drogowe w nadwyżkach dochodów nad rozchodami w budżecie tak zwanym administracyjnym. Ale ustawa powstała w czasie, gdy podstawy finansowe związków samorządowych jeszcze nie

były ani ustalone ani znane, a praktyka kilkunastoletnia wykazała, że zarówno samorządy powiatowe, jak i gminne, mając moc potrzeb i obowiązków, ledwo mogą w budżecie administracyjnym powiązać koniec z końcem i to, odnośnie gmin, przy zachowaniu podatku tak zwanego wyrównawczego, eliminując naturalnie z tego budżetu wydatki drogowe. A więc to źródło całkowicie odpada.

Przyznane początkowo gminom prawo ściągania specjalnych opłat drogowych, analogiczne do powiatowych związków komunalnych zostało im w krótkim czasie odebrane, z chwilą, gdy się przekonano, że powiatowe związki na swoje cele drogowe, nie mogą nic przeznaczyć z wpływów ogólnych, na tych specjalnych opłatach muszą wyłącznie oprzeć swoje budżety drogowe. Odpadło więc drugie źródło.

Dopłaty od adjagentów na rzecz dróg gminnych z tego programu ocalały teoretycznie — czy jednak przedstawiają w praktyce źródło wpływów pieniężnych?

Z samej ich nazwy wypływa, że są to dopłaty, udział w kosztach, ponoszonych przez gminę. Jeżeli dla związków powiatowych dopuszczalny jest udział adjagentów w wysokości nie większej niż 50% ogółu kosztów (na budowę), przez analogię przypuszczać należy, że wysokość tego udziału dla dróg gminnych większą nie będzie. Jeżeli weźmiemy pod uwagę trudności, związane ze skonstruowaniem i zatwierdzeniem statutu dopłat na rzecz dróg wyższych kategorii, przeszkody, wynikające z kolizji z powodu pierwszeństwa samorządu powiatowego do korzystania z tych dopłat od tych samych w większości wypadków, płatników, to możemy sobie otwarcie powiedzieć, że na gminy, z wyjątkiem nielicznych wypadków, kolej korzystania z dopłat, i to pod warunkiem posiadania środków pokrycia na połowę conajmniej kosztów budowy, długi czas jeszcze nie przyjdzie. Korzystanie z udziału adjagentów obecnie ogranicza się w praktyce do świadczeń w naturze.

Podobnie rzecz ma się ze spółkami drogowymi. Obydwa te źródła, i to należy podkreślić, dają środki tylko na specjalne ściśle określone cele, nie zasilając ogólnej kasy drogowej.

Pozostają wpływy z zamian świadczeń na opłaty. Generalnie zamiany tej czynić nie wolno; mogą być tylko dokonywane dobrowolne zamiany przez poszczególnych płatników i to

z zastrzeżeniem, jakie podaje cytowany wyżej wyrok N. T. A., że wpływy stąd uzyskane mogą być użyte tylko na wynajęcie płatnych robotników wzamian za robociznę, którą miał dostarczyć wykupujący się od niej mieszkańiec gminy.

Z powyższego wynika, że gminy nie posiadają dosłownie żadnych środków na pokrycie takich wydatków, jak opłacenie służby drogowej, zakup narzędzi i materiałów do budowy dróg i mostów, robociznę fachową i wykup gruntów.

Może ktoś nazwać to przesadą, bo przecież gminy jakoś sobie radzą, mają służbę drogową, budują drogi, mosty, mają narzędzia i maszyny. Jak to się dzieje? Otóż przedewszystkiem samorządy powiatowe przychodzą gminom z pomocą przez zakup dla nich narzędzi, czy przez zasiłki gotówkowe, ale pomoc ta jest bardzo zmienna i niestała.

Po drugie, z uzyskanych dobrowolnie zamian świadczeń na gotówkę opędza się najniezbędniejsze wydatki, ale znów nie jest to legalne, gdyż zamiany te nie są używane na opłacenie robocizny.

Po trzecie, w rzadkich wypadkach i sprzyjających okolicznościach, udaje się zamienić dobrowolnie świadczenia na materiały drogowe, co, jakkolwiek dobrowolne i korzystne dla obu stron jest sprzeczne z ustawą i wyrokiem N. T. A.

Po czwarte, gminy podejmują się wykonania na drogach wyższych kategorii pewnych robót wzamian za gotówkę, czy materiały drogowe.

Z tego widzimy, że wyszczególnione środki są częściowo niezgodne z ustawą, ogólnie zaś tak niestałe, drobne i niedające się przewidzieć, że niemożliwem jest opierać na nich prawidłowej, planowej gospodarki, która w tych warunkach może być prowadzona od wypadku do wypadku.

Wobec takiego stanu rzeczy wylania się konieczność nowelizacji ustawodawstwa drogowego w kierunku oparcia finansów dróg gminnych na stałych podstawach, a dałoby się to uczynić przez wprowadzenie do ustawy uprawnienia gmin do generalnej zamiany pewnej, nawet niewielkiej, części świadczeń drogowych na opłaty. Chwila obecna jest bardzo odpowiednią do zajęcia się rewizją oficjalnego stanowiska w sprawach gospodarki drogowej gmin, gdyż z jednej strony nabyte doświadczenie w dziedzinie finansów komunalnych, z drugiej

wzrost zainteresowania drogami gminnymi i świadczeniami w naturze stwarzają podatne warunki do pozytywnego załatwienia tej palącej sprawy.

Do czasu kiedy to nastąpi, pożądanem byłoby wydanie tymczasowych środków zaradczych przez:

1) wprowadzenie stałego etatu dla służby drogowej i opłacanie jej z budżetu administracyjnego, co odciąży wpływ z zamian świadczeń.

2) przekształcenie zasiłków dla gmin w budżetach drogowych w samorządach powiatowych na pozycję stałą, w formie procentowego udziału gmin w korzystaniu z wpływów ze specjalnych opłat drogowych, za ewentualnym zwrotem ich równowartości w świadczeniach w naturze.

3) zalegalizowania używania przez gminy wpływów z zamian dobrowolnych na ogólne wpływy drogowe.

III. Zarząd sprawami drogowymi gminy i dozór robót.

Zarząd sprawami drogowymi gminy spoczywa w ręku trzech czynników: uchwałodawczego, opiniodawczego i wykonawczego. Rozpatrzmy kolejno atrybucje każdego z nich.

Organem uchwałodawczym w sprawach drogowych jest Rada Gminna, która ustala sieć dróg gminnych oraz decyduje o wszystkich zmianach w niej, uchwała roczne i wieloletnie programy drogowe i nadaje kierunek polityce drogowej gminy; ustala drogowy preliminarz budżetowy, zatwierdza roczne sprawozdania z gospodarki drogowej, przyjmuje do wiadomości okresowe sprawozdania o stanie robót, decyduje o zaciąganiu długoterminowych pożyczek i rozstrzyga ważniejsze sprawy, dotyczące gospodarki na drogach, wykraczające poza program i budżet, oraz przekraczające kompetencje zarządu gminy.

Rada gminna, jak z tego wynika, przez swe uchwały nadaje kierunek, ustala zakres i ramy gospodarki, którą według tych założeń prowadzi organ wykonawczy i zarządzający — Zarząd Gminy z Wójtem na czele, sprawujący swe czynności przy pomocy stałego lub sezonowego personelu drogowego.

Zarząd Gminy zajmuje się więc przygotowaniem materiału i wniosków do obrad Rady, przez opracowanie projektu sieci dróg, programów, preliminarzy budżetowych, sprawozdań rocznych i okresowych oraz swoich wniosków co do prowa-

dzenia spraw drogowych. W dziedzinie wykonawczej cały Zarząd lub sam Wójt zajmuje się przygotowaniem robót, przez staranie się o środki pieniężne, rozkład świadczeń w naturze, opracowaniem planów robót, przygotowaniem materiałów, organizacją i kierownictwem robót, przez stworzenie aparatu nadzorczego, czuwaniem nad wypełnianiem obowiązków przez wezwanych do świadczeń pod względem terminów i wydajności pracy, kontrolą prawidłowości ewidencji robotników, wreszcie czuwaniem nad zgodnością wykonywanych robót pod względem rozmiaru i jakości z preliminarzem budżetowym i istotnymi potrzebami.

Do pomocy w pracach przygotowawczych i wykonawczych, związanych z techniczną stroną robót, posiada wójt fachowy personel techniczny, który pozwala ograniczyć się mu do ogólnego kierownictwa, nadzoru i kontroli.

Łącznikiem między Zarządem Gminy i Radą jest tak zwana Komisja Drogowa, która, złożona z członków Rady, przedstawicieli mieszkańców gminy i fachowców, stanowi trzeci czynnik — organ opiniodawczy. Do obowiązków gminnej Komisji Drogowej należy udział w przygotowaniu przez Zarząd Gminy ważniejszych wniosków na posiedzenie Rady, rocznych preliminarzy budżetowych, objazdy dróg łącznie z przedstawicielami organu wykonawczego celem ustalania ich stanu i potrzeb, udział w komisyjnym przyjęciu robót, przetargach i t. p., udzielenie Zarządowi Gminy opinii w sprawach drogowych, występowanie z własną inicjatywą oraz informowanie Rady o gospodarce drogowej i jej potrzebach — wreszcie, w czasie obrad Rady — obrona interesów drogowych.

Szczegóły, odnoszące się do składu Komisji i ich obowiązków, znajdują czytelnicy w rozdziale II załączonej „Instrukcji w sprawie budowy i utrzymania dróg gminnych”, opracowanej przezemnie i uznanej przez b. Dyрекcję Robót Publicznych w Łucku za obowiązującą na terenie województwa wołyńskiego. Instrukcja ta została opracowana w styczniu 1930 roku po zaznajomieniu się przezemnie z wzorową gospodarką gminną w powiecie pińskim, dokąd byłem w tym celu delegowany. Ponieważ od czasu wprowadzenia tej instrukcji dzieli nas już cztery lata doświadczeń, pewne założenia podległy zmianom, wywołanym zetknięciem teorii z życiem, dlatego też

ustępy bądź zmienione już, bądź takie, które z powodu swej niepraktyczności nie są stosowane, zostały opatrzone odpowiedniami uwagami.

Wyżej podana organizacja zarządu drogami gminnymi oraz kompetencje wszystkich trzech czynników oparte zostały na zasadach Rozporządzenia Komisarza Generalnego Ziem Wschodnich o samorządzie gminnym (Nr. 12987/205 z dnia 26.IX.19 roku Dz. U. Z. C. Z. W. Nr. 21/19). Obecnie obowiązująca ustawa z dnia 23 marca 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorjalnego zmian w podanej organizacji nie poczyniła.

Poniżej omówię bardziej szczegółowo rolę każdego z trzech organów, biorąc pod uwagę praktyczne spostrzeżenia, które nasunęły mi się w czasie kilkuletnich doświadczeń.

Rada Gminna z pomiędzy trzech współpracujących organów odgrywa rolę dominującą jako ciało, decydujące przez swe uchwały o podstawowych zagadnieniach gospodarki drogowej gminy: polityce drogowej i jej finansach, poza szeregiem spraw mniej ważnych. Jako ciało zbiorowe, złożone z kilkunastu czy kilkudziesięciu członków i zbierające się na obrady raz na parę miesięcy, jest Rada organem dość ciężkim; informowana o biegu i szczegółach gospodarki gminnej głównie drogą sprawozdań Zarządu, poza tem doraźnie, o tej gospodarce ma pojęcie bardzo ogólne, naturalnie z wyjątkiem działaczy społecznych, interesujących się bliżej sprawami gminy i trzymających rękę na ich pulsie.

Wskutek zbyt szeroko potraktowanego pojęcia demokracji, radnym gminnym może zostać każdy, kto posiada tak zw. czynne prawo wyborcze, ukończył trzydzieści lat życia i... nic więcej. W takim stanie rzeczy, gdy radni nie mają obowiązku umiejętności czytania i pisania, przeciętny poziom intelektualny oraz wyrobienie społeczne są bardzo niskie, dlatego też nieomal powszechnym jest objaw, że w łonie rady jest kilku przywódców, którzy pociągają za sobą bezwolną niezorjentowaną resztę członków.

Współpraca z takim kolegum jest bardzo ciężka i daje czasem wręcz nieoczekiwane i nielogiczne wyniki, które są zawsze na miejscu tam, gdzie rządzi przypadek, a nie rzeczowe ustosunkowanie się do przedmiotu. Jaka więc taktykę ma za-

stosować wójt, aby sprawa drogowa nie ucierpiała z powodu takiego stanu rzeczy?

Nie prowadzi tu do celu opieranie się na tym czy innym przywódcy grupy radnych, gdyż byłoby to opieranie sprawy drogowej na zbyt kruchych podstawach, bo przecież popularność tego czy innego lidera jest krótkotrwała.

Jedynym zdrowym sposobem może być bezpośrednio zjednywanie zwolenników sprawy drogowej we wszystkich radnych przez wciąganie ich do pracy, wywoływanie u nich zainteresowania problemami drogowymi, obznajmianie w terenie z robotami wykonywanymi i potrzebami dróg — jednym słowem — wychowywanie sobie rady na zespół, jeżeli już nie działaczy, to przynajmniej sympatyków sprawy drogowej. Zaczynać tu należy od jednostek bardziej uspołecznionych i przychylnie dla sprawy usposobionych, jednak nie należy się zatrzymywać w tej propagandzie na większej czy mniejszej grupie radnych, lecz opierać się na Radzie jako całości. Pomocą w tej akcji będzie Komisja Drogowa, o której obszerniej powiem niżej.

Naturalnie, że nie jest to praca wdzięczna, lecz żmudna i przyczyniająca wiele przykrości, praca, której rezultaty nie od razu są widoczne, ale w warunkach realnych jedyna, moim zdaniem, właściwa i pewna droga, prowadząca do celu.

Z powyższego widać, że Rada Gminna naogół nie jest czynnikiem, od którego mogłaby wychodzić inicjatywa w sprawach drogowych; ten fakt tem bardziej podkreśla wagę gminnej władzy wykonawczej, t. j. Zarządu Gminy, a przede wszystkim Wójta.

Według wspomnianej ustawy z dnia 23 marca 1933 r. organem zarządzającym w Gminie jest Zarząd, złożony z Wójta, Podwójciego i Ławników w liczbie dwóch lub trzech. Wymagane ich kwalifikacje nie są zbyt wysokie, gdyż w stosunku do wójta i podwójciego wymagane jest tylko bierne prawo wyborcze oraz znajomość sztuki pisanie i czytania po polsku. Przed panowaniem się nieuctwa na tych, niedocenianych przez ustawę, lecz ważnych stanowiskach, jedyną ochroną jest przepis o prawomocności wyborów tych dwóch urzędników dopiero po zatwierdzeniu przez właściwego Starostę Powiatowego.

W konsekwencji tego wysuwa się na czoło stanowisko se-

kreterza gminnego, urzędnika, mianowanego i zwalnianego przez wójta na podstawie uchwały zarządu gminy, jednak zatwierdzonej przez starostę. Wobec bardzo niskiego wykształcenia, wymaganego od członków gminy, sekretarz gminy, jakkolwiek tylko z głosem doradczym, jest jedynym urzędnikiem z określonymi kwalifikacjami, który z racji swego stanowiska posiada wpływ na bieg spraw gminnych.

W myśl ustawy, kierownikiem administracji w gminie jest wójt, a więc do niego należeć winna inicjatywa w sprawach drogowych, ich organizacja i prowadzenie; ponieważ jednak posiada on poza tem cały szereg innych obowiązków, a nie zawsze jest w sprawach drogowych obznajmiony i zamiłowany, dodatnią stroną wieloosobowego Zarządu Gminy jest możliwość podjęcia tych spraw przez podwójciego bądź któregoś z ławników, wreszcie ostatni ratunek spoczywa, jak zwykle, w sekretarzu.

Żaden z wyżej wymienionych urzędników nie może się oddać sprawom dróg w takim stopniu, jakie wymagają potrzeby ich, tem bardziej, że ustawodawstwo i życie stwarzają specjalnie trudne warunki gminy w tej dziedzinie. Wynika z tego konieczność wyłącznego zajęcia się tą gospodarką przez jednego człowieka.

Powyżej, mówiąc ogólnie o atrybucjach wójta, wspomniałem o tem, że posiada on do pomocy personel techniczny. Otóż z układu stosunków w gminie wynika niezbicie, że personel ten jest potrzebny i że na nim spoczywa punkt ciężkości. Aby personel ten, ściślej mówiąc, drogomistrz gminny mógł odciążyć wójta od większej części spraw drogowych, musi być inteligentny, zamiłowany w swym fachu i zawodowo wykształcony. Wtedy przejmie on całość trosk o poprowadzenie robót i szereg spraw, z opieką nad stanem dróg związanych, a wójt ograniczy się do ogólnego kierownictwa i kontroli, o ile ambicja, czas, lub zamiłowanie nie każą mu więcej sprawom tym się poświęcić. O personelu drogowym mówić będziemy poniżej; obecnie przejdziemy do omówienia roli czynnika trzeciego — doradczego i opiniodawczego, t. j. Komisji Drogowej.

Komisję powołuje Rada Gminna spośród siebie oraz innych mieszkańców gminy, posiadających prawo obieralności do

rady. Dezyderatem w stosunku do Komisji jest uprzednie rozpatrywanie spraw, podlegających kompetencji Rady, oraz decydowanie w pewnych wypadkach spraw drogowych w jej zastępstwie. Powodem tego jest brak możliwości zajęcia się przez Radę, zwolywaną dość rzadko, szczegółowem rozpatrzeniem spraw, podlegających jej uchwałom. Komisja Drogowa, siłą rzeczy, musi wtajemniczyć się w bieg całości spraw drogowych, a przez fakt, że złożona jest głównie lub całkowicie z członków rady, ułatwia przez swą opinię w orjentowaniu się Zarządu Gminy w stanowisku Rady odnośnie poszczególnych zagadnień drogowych, a z drugiej strony, przez stykanie się poszczególnych członków Komisji z pracami wykonawczymi, orjentuje należycie Radę w tych sprawach.

Istnienie Komisji jest bardzo ważne i dodatnio działa na rozwój spraw drogowych, pod warunkiem jednak, że w skład jej wchodzi nie malkontenci i pesymiści, lecz ludzie dla kwestji dróg przychylnie usposobieni.

W załączonej Instrukcji, którą, jak wspomniałem wyżej, opracowałem na podstawie cudzych doświadczeń, nie posiadając praktyki w tej dziedzinie, mówiąc o Komisji Drogowej (rozdział II) nadałem jej kompetencje Gminnego Zarządu Drogowego, co jest niesłusznem i niewykonalnem¹⁾. Wszystkie czynności wykonawcze i przygotowawcze winny należeć do Zarządu Gminy, jako ustawowo do tego powołanego czynnika.

W związku z tworzeniem Komisji Drogowych muszę tu zrobić jedną uwagę. Mianowicie w tych gminach, gdzie Rada do robót drogowych jest pesymistycznie usposobiona, a organizację tych spraw zaczyna się, lepiej jeden lub dwa lata obywać się bez udziału Komisji, która, przez swój sceptycyzm czy obojętność nie tylko będzie kulą u nogi Zarządu Gminy, ale ujemnie działać będzie na tych, którzy w tej dziedzinie coś zrobić będą usiłowali. Presja ze strony władz nadzorczych i inicjatywa Zarządu Gminy pozwolą wykonać pierwsze prace drogowe, które winny usunąć największe i najpilniejsze bolączki komunikacyjne. Dobre wykonanie tych robót i ich celowość, ocenione doświadczalnie przez ludność podczas korzy-

¹⁾ Wzorowano się na instrukcji powiatu piotrkowskiego, mylnie nazwanej ministerjalną, w pracy „Gospodarka na drogach gminnych” p. K. Kühna, b. Starosty Częstochowskiego.

stania z dróg, będą najlepszą propagandą, która usunie uprzedzenia; potem dopiero udział komisji odniesie swój skutek.

Przejdźmy obecnie do omawiania gminnego personelu drogowego.

Jest rzeczą oczywistą, której dowodzić nie trzeba, że prace drogowe, zarówno bezpośrednio dotyczące wykonania robót, jak przygotowawcze i sprawozdawcze muszą być wykonywane przez ludzi fachowo przygotowanych, a więc przez personel drogowy. Istnieje tylko kwestja, czy to ma być personel stały, czy dorywczo na sezon robót angażowany, gdyż są zwolennicy zarówno jednego jak i drugiego rozwiązania.

Jak wiemy, ogólne kierownictwo i nadzór techniczny nad gospodarką drogową gmin spoczywa w ręku Powiatowego Zarządu Drogowego, który, pożądanym jest, aby w składzie swego personelu posiadał technika dla dróg gminnych. Zachodzi pytanie, czy jest możliwe, aby ze względów oszczędnościowych, bo tylko te mogą tu przemawiać, wystarczył na gminach personel sezonowy, którym kieruje stały technik dla dróg gminnych z Powiatowego Zarządu Drogowego?

Aby na to pytanie odpowiedzieć, wyliczymy uprzednio czynności, związane z gospodarką drogową gminy, do których należą:

- 1) ustalenie w terenie potrzeb dróg i ich rozmiarów,
- 2) wykonywanie studjów i opracowywanie projektów większych robót,
- 3) opracowywanie kosztorysów robót i na ich podstawie preliminarza budżetowego,
- 4) dokonywanie podziału świadczeń w naturze i zawiadomienia płatników,
- 5) opracowywanie programów robót, sposobów otrzymania materiałów i t. d.,
- 6) rozsyłanie zapotrzebowań na robociznę i uruchamianie robót,
- 7) kierowanie robotami, kontrola wykonania, raporty i sprawozdania,
- 8) obmiary i przyjęcie wykonanych robót,
- 9) wydawanie pokwitowań z wykonania świadczeń, ewidencja ich oraz przygotowanie wykazów do egzekucji

- 10) opracowanie rocznego sprawozdania z wykonania robót drogowych,
- 11) stały nadzór nad stanem dróg i policja drogowa.

Z pomiędzy tych czynności, technik dla dróg gminnych, jeden na cały powiat, może wykonać:

- 1) wziąć udział w ustalaniu potrzeb drogowych w terenie,
- 2) opracować poważniejsze projekty dróg i mostów,
- 3) skorygować kosztorysy i preliminarze budżetowe, przygotowane przez drogomistrzów przed posiedzeniem Rady Gminnej,
- 4) ogólnie pokierować sporządzeniem i sprawdzić programy robót oraz omówić z Zarządami Gminnymi sposoby uzyskania materiałów,
- 5) udzielać rad i wskazówek przy organizacji i kierowaniu robotami,
- 6) brać udział w przyjęciu ważniejszych robót,
- 7) kontrolować doraźnie kwitowanie, wydajność robót, ewidencję i t. d.

Wynika z tego, że większość prac spoczywać musi na barkach gminnego personelu, tem bardziej, że technik, poza wymienionymi funkcjami, ma ogólne kierownictwo i nadzór nad całością prac drogowych wszystkich gmin, a więc w związku z tym stałe rozjazdy po całym powiecie, instruowanie gminnego personelu drogowego, udział w posiedzeniach Komisji Drogowych i Rad Gminnych w charakterze informatora i doradcy, pozatem — ewidencję i przygotowanie sprawozdań w ramach powiatowych.

Oszczędność na wydatkach personalnych gmina może uzyskać tylko wtedy, gdy angażuje sezonowy personel wyłącznie na czas robót dla ich prowadzenia i nadzoru, ale w tym wypadku wyłania się kwestja, kto wykona prace wstępne i sprawozdawcze, techniczne i rachunkowe? Z tych prac tylko podział świadczeń na płatników i rozesłanie zawiadomień mógłby wykonać personel biurowy gminy, lecz w okresie, kiedy je trzeba wykonywać, jest on obciążony rozpisywaniem innych podatków, a więc wywołałoby to opóźnienie w przygotowaniu robót drogowych. Ta dodatkowa praca biurowa powodowała w wielu wypadkach ociąganie się gmin z wykorzystaniem uprawnień odnośnie szarwarku, traktując obowiązek utrzymania

dróg jako coś nadprogramowego, na co personel biurowy gminy nie ma zupełnie czasu. Gdyby nawet prace te zostały wykonane przez ten personel biurowy to przecież zostaje cały szereg robót techniczno-biurowych, które winny być wykonane — ale przez kogo? Czy ad hoc ma gmina kogoś wynajmować?

Jedynym wyjściem, przy którym gospodarka drogowa może się rozwijać normalnie, jest posiadanie przez gminy stałych drogomistrzów, którzy wszystkie te prace wykonać będą mogli. Liczba ich w gminie zależy od rozmiaru robót; w każdym bądź razie jeden być musi. Etapy gospodarki drogowej nie zamykają się w okresach krótkich, kilkumiesięcznych, lecz ciągną się o wiele dłużej i zazębiając o siebie, wymagają również ciągłości i stałości w ich kierownictwie. Czyż można mieć gwarancję tej ciągłości przy personelu sezonowym, a więc zmiennym pod względem osobowym, co za tem idzie, nie związanym niczem z interesem drogowym danej gminy?

Tylko człowiek silnymi węzłami związany z warsztatem swej pracy, może wykazać się owocnymi jej wynikami, tem bardziej, że w danym wypadku praca ta jest ciężka i nie pozabawiona przykrości.

W okresie rocznym praca technicznego personelu nie rozpoczyna się i nie kończy z początkiem i końcem robót; wolny od prac wykonawczych okres jest przecież wypełniony sporządzaniem budżetów i kosztorysów, projektów, sprawozdań i t.d., nie mówiąc już o sprawowaniu nadzoru nad stanem dróg i obiektów oraz policji drogowej, co wymaga ciągłości pracy, tak, że drogomistrz jest w ciągu całego roku zajęty i niema obawy, aby czas jego marnował się nieprodukcyjnie.

Przejdźmy teraz do kwalifikacji drogomistrzów gminnych. Postulatem będzie posiadanie przez nich średniego wykształcenia technicznego. Przed rozpoczęciem kryzysu gospodarczego było to dość trudne ze względu na żądane przez kandydatów względnie wysokie wynagrodzenie, przekraczające możliwości finansowe gminy. Obecnie, wobec nadmiaru kandydatów, wysokość wynagrodzenia technika może być znacznie niższą — z tego stanu rzeczy winny skorzystać gminy, organizujące u siebie gospodarkę drogową. Personel taki nie wymaga już przeszkolenia technicznego, jeżeli posiada odpowiednio kilkuletnią

praktykę, można mu powierzyć projektowanie mniej ważnych robót drogowych i mostowych, a ograniczyć się na przeszkoleniu w dziedzinie ustawodawstwa drogowego i samorządowego, organizacji i księgowości szarwarku, oraz udzieleniu szeregu praktycznych wskazówek. Taki personel sam przez się nie będzie balastem i przeszkodą w racjonalnej pracy drogowej. W powiatach, gdzie z tych czy innych względów nie można odrazu zaangażować personelu fachowego, trzeba pracę rozpocząć przy pomocy materiału ludzkiego jaki jest pod ręką, jednak nasuwa się już konieczność szkolenia tego personelu od podstaw i ograniczenia się na jego niższym poziomie; w każdym bądź razie należy brać ludzi z praktyką i znajomością organizacji robót drogowych.

Dla przykładu wyjaśnię, jak zorganizowany został personel ten w powiecie włodzimierskim.

W roku 1930 organizację gospodarki drogowej gmin trzeba było zaczynać „ab ovo”. Gminy naogół pesymistycznie zapatrywały się na możliwość osiągnięcia przez szarwark dodatnich rezultatów, dlatego też nie kwapiły się z zaangażowaniem drogomistrzów. Wydział Powiatowy do sprawy tej odnosił się z pewną rezerwą. Ponieważ zachodziły obawy, że narzucenie zgóry gminom płatnych przez nie drogomistrzów nie uda się i z punktu pogrzebie sprawę organizacji robót, wstawiono do budżetu drogowego sejmiku subwencję na utrzymanie tych drogomistrzów po tysiąc złotych na gminę. Aby nie wywoływać w gminach uprzedzeń personalnych do drogomistrzów, zażądano od wójtów przedstawienia swoich kandydatów, z postawieniem jednak warunków, jakim mają oni odpowiadać, a więc: dokładna znajomość czytania, pisania i rachunku, zamiłowanie do robót drogowych pożądana praktyka w tej dziedzinie, lub wykształcenie techniczne, wreszcie — warunki fizyczne i moralne.

Część gmin przedstawiła po jednym lub kilku kandydatów, część żadnego, prosząc Zarząd Drogowy o wyszukanie im odpowiednich ludzi. Wszyscy ci kandydaci przeszli trzytygodniowy kurs przy Zarządzie Drogowym, poczem część została stałymi drogomistrzami w gminach, resztę zatrudniono na robotach szarwarkowych w charakterze dozorców sezonowych. Żeby czytelników lepiej zorientować w materjale, jakim rozporządzano, powiem, że na siedmiu drogomistrzów gminnych

mieliśmy: osadnika wojskowego, kolonistę niemieckiego (cieśle z zawodu), absolwenta szkoły rzemieślniczej, byłego posterunkowego policji, sezonowego dozorcę drogowego, sekwestratora i kancelistę gminnego.

Pierwszy kurs obejmował najbardziej podstawowe wiadomości z rachunku, korespondencji (raporty, sprawozdania i t. d.) miernictwa, budowy dróg gruntowych i mostów drewnianych, organizacji robót drogowych wogóle i szarwarku w szczególności, księgowości świadczeń w naturze, kosztorysowania, ustawodawstwa drogowego i samorządowego, oraz przepisów drogowych, łącznie z ćwiczeniami praktycznymi i wycieczkami. Zajęcia trwały osiem godzin dziennie, uczestnicy kursu byli zakwaterowani wspólnie, mieszkanie ich i utrzymanie opłacał Wydział Powiatowy. Wykładowcami na kursie był nieomal cały personel techniczny i biurowy P. Z. D. Kurs ukończył się egzaminem w obecności członków Wydziału Powiatowego, w których zapatrywaniach dodatni wynik kursu dokonał pierwszego wylomu w negatywnym ustosunkowaniu do naszych poczynań.

Wynik prac pierwszego sezonu budowlanego, kiedy wybudowano około 100 mtr. b. mostów drewnianych i około 100 km. dróg gruntowych, zmienił, zasadniczo nastawienie do sprawy robót na drogach gminnych zarówno w gminach jak i Wydziale Powiatowym. Trzeba dodać, że na wyniki te wpłynęło pełne zrozumienia i ofiarnej pracy stanowisko części wójtów oraz energia i zdolności organizacyjne technika dla dróg gminnych przy P. Z. D. (ś. p. Woźniaka).

Już w pierwszym roku znalazły się pieniądze z dobrowolnych zamian świadczeń w naturze na pensje dla drogomistrzów, tak, że zapomogi Wydziału Powiatowego mogły być zużyte na zakup narzędzi i materiału dla dróg gminnych. Od tej chwili na większe trudności akcja ta nie napotykała i można było rozpocząć jej doskonalenie. Po pierwszym kursie nastąpiły dalsze, również kilkutygodniowe, zimą każdego roku. Ponieważ słuchaczami byli ci sami drogomistrzowie, każdy następny kurs, poza powtórzeniem już nabytych wiadomości, polegał na rozszerzaniu ich i pogłębianiu, tak, że obecnie zdolniejsi drogomistrzowie umieją już od biedy niwelować, zaprojektować niwelację robót ziemnych, obliczyć objętość mas ziemi, projektować

prostsze mosty drewniane (posługując się tablicami, bez obliczeń statycznych), znają rysunek techniczny i są dobrymi praktykami. Z biegiem czasu słabszy materiał ludzki zostaje wymieniany na techników ze średnim wykształceniem.

Metoda z konieczności zastosowana w powiecie włodzi-mierskim, dość uciążliwa dla Zarządu Drogowego, wymaga dłuższego czasu dla postawienia robót na odpowiednim poziomie pod względem technicznym, jednak na marginesie muszę dodać, że przyczynia bardzo dużo zadowolenia tym, którzy przy powstawaniu tej organizacji współdziałali. Przez fakt, że do szkolenia drogomistrzów gminnych został wciągnięty cały personel P. Z. D. wytworzyły się ściślejsze węzły między gminami i Zarządem Drogowym, co powoduje ciężenie drogomistrzów do tego ostatniego i znakomicie ułatwia nadzór techniczny.

Co się tyczy niższego personelu drogowego — dróżników, naogół kwestja ta nie jest palącą, gdy jest stały drogomistrz gminny, który przy objazdach dróg może zarządzić potrzebne drobne naprawy szarwarkowe. Względy finansowe też nie pozwalają na obciążenie budżetu drogowego znacznymi wydatkami na niższą służbę drogową. Kwestja ta wylania się jedynie w tych gminach, które mają dłuższe odcinki dróg bitych, należy ją więc rozwiązywać w każdym poszczególnym wypadku zależnie od okoliczności finansowych, technicznych i organizacyjnych.

Pozostaje do rozważenia kwestja sezonowego dozoru robót,

Jest ona bardzo ważna z tego powodu, że robotnik szarwarkowy z istoty rzeczy jest niewykwalifikowany, przynajmniej w pierwszych latach, w wielu wypadkach traktujący robotę jako przymus, a więc wykonujący je aby zbyć, wymaga specjalnie dobrego nadzoru.

Ważność kwestji dozoru i jego jakości podnosi fakt, że roboty szarwarkowe nie trwają cały sezon budowlany, lecz mogą być prowadzone tylko w okresach wolnych od robót polnych; jeżeli odejmiemy dni deszczowe i straty czasu, spowodowane przypadkowemi i nieprzewidzianemi przeszkodami, to musimy dojść do wniosku, że czas robót szarwarkowych jest bardzo cenny i zmarnowanie go przez niedołążenie, niefachowo

i pod względem liczbowym niedostatecznie zorganizowany personel nadzorczy jest rzeczą nie do darowania.

W kilku pracach, traktujących o szarwarku, spotykamy się ze zdaniem, że jako dozorców robót można używać sołtysów, których wzamian zato należy zwalniać od przypadających od nich świadczeń w naturze. Jakkolwiek byłoby to z punktu widzenia finansowego jedynym rozwiązaniem, uważam je za szkodliwe z następujących względów:

1) Dozorca robót musi posiadać pewne praktyczne wiadomości techniczne, a więc trzeba go uczyć; na dozorcę wybieramy element zdolniejszy i zamilowany do robót tego rodzaju, tymczasem z pomiędzy sołtysów nie mamy wyboru, gdyż robią to jego wyborcy, którzy kierują się naogół innymi względami, niż tymi o które nam chodzi.

2) Jak powiemy niżej, sołtys z zasady pełni cały szereg obowiązków w ziązku z świadczeniami w naturze, między innymi dostarcza robotników na wezwanie drogomistrza i prowadzi kontrolę tych, którzy z jego wsi stawili się do robót; nie może być więc jednocześnie dozorcą robót, gdyż wtedy zachodziła by obawa, że wszyscy „kumowie” mniej sumiennego sołtysa mieliby świadczenia zaliczone, nie odrabiając ich.

3) Roboty, przy których są zatrudnieni mieszkańcy danej wsi trwają zawsze o wiele dłużej, niż przypada dni świadczeń od sołtysa, musiałby on więc przez pewien czas dozorować ludzi bezpłatnie, a wiemy co jest warta taka „honorowa” praca.

Sołtysom można powierzać do prowadzenia drobne, nieskomplikowane roboty remontowe, co do których można z góry określić ilość robocizny, mającej być zużyta na danym odcinku; ze względów zaś wyżej przytoczonych jestem przeciwny używaniu sołtysów do dozorowania większych robót.

Na to, aby drogomistrz gminny mógł dozorować stale poszczególne roboty, liczyć zupełnie nie można ze względu na omówiony wyżej bardzo ograniczony okres robót drogowych, co zmusza do prowadzenia ich jednocześnie w wielu punktach gminy. Drogomistrz te wszystkie roboty musi zorganizować, poprowadzić osobiście przez pierwsze jeden — dwa dni, ale potem musi je zdać dozorczy, gdyż oczekują go inne roboty, które trzeba uruchomić, objechać, sprawdzić i t. d. Drobniejsze roboty można powierzać do prowadzenia jednemu z ich wyko-

nawców jako t. zw. przodownikowi, ale trzeba go znać i mu ufać, reszta zaś większych robót, gdzie pracuje po kilkudziesięciu robotników, musi być kierowana przez płatnych fachowych dozorców; tego nie da się uniknąć i każdy sposób zastępczy nie tylko zawiedzie, ale będzie szkodliwy dla interesu drogowego przez mniejszą wydajność robót i demoralizację robotników.

Dozorców tych można szkolić jednocześnie z drogomistrzami; znajdują się oni zawsze pomiędzy sezonowym personelem Powiatowego Zarządu Drogowego, a nawet wyszkolą sobie ich z czasem sami drogomistrze, którzy wiosną organizują dla nich w gminach krótkie kursy, głównie praktyczne.

Nasuwa się pytanie, skąd wziąć pieniądze na sfinansowanie tego nadzoru, gdyż jak wynika z powyższego, prawie cały nadzór musi być płatny. Otóż na zasadzie kilkuletniej praktyki w powiecie wybitnie rolniczym, w połowie o charakterze poleskim (północne gminy), a więc nie zasobnym w środki finansowe, gdzie dobrowolne zamiany świadczeń na opłaty pieniężne są niewielkie, mogę powiedzieć, że gminy na opłacenie jednego drogomistrza i niewielkiej liczby dozorców sezonowych znajdują pieniądze, przy zachowaniu jednego warunku, t. j. dobrej woli.

IV. Organizacja szarwarku i księgowość drogowa gmin.

Łączne omówienie tych dwóch kwestji: technicznej i rachunkowej jest konieczne, gdyż księgowość szarwarkowa jest bardziej złożona z powodu specjalnego charakteru przedmiotu, któremu służy — świadczeń w naturze; poza tem zaś jej logika, wiązanie poszczególnych składowych i celowość poszczególnych części wyraźniej się rysują na tle organizacji szarwarku.

Nie będę tu poruszał organizacji robót, prowadzonej za pieniądze robotnikami najemnymi, gdyż ta nie różni się niczem od stosowanej przez Powiatowe Zarządy Drogowe; podkreślę tylko wagę akordowania wszystkich robót, które w ten sposób wykonać się dadzą. Tak samo księgowość tych robót jest analogiczna i odpowiada ogólnym zasadom, obowiązującym w tym względzie Samorządy.

Przepisów obowiązujących, specjalnie tyczących się organizacji szarwarkowej, niema; każde województwo, a nawet po-

wiat, opracowuje swoje wzory i przepisy w ramach ustaw drogowej i o uregulowaniu finansów komunalnych, opierając się poza tem na doświadczeniu własnem, bądź innych samorządów.

Że ścisłych ram, regulujących te kwestje w szczegółach, niema, jest to nawet i dobre, gdyż jak nadmienilem na wstępie, organizacja szarwarku, a co zatem idzie i jego księgowość zależą w dużej mierze od warunków miejscowych; uważam jednak, że wydanie pewnych ogólnych wzorów i wskazówek, opartych na danych doświadczalnych, zebranych z szeregu powiatów, byłoby bardzo wskazane, gdyż w obecnym stanie rzeczy niemal, że co powiat to inna struktura zasadnicza. Każdy powiat organizuje swoje przepisy, szuka drogą doświadczeń rozwiązania, zmienia z czasem te czy inne reguły — jednym słowem eksperymentuje na swoją rękę, podczas gdy zasadnicze dane — szkielec organizacji — mógłby znaleźć w odpowiednich wzorach, opracowując tylko szczegóły o charakterze lokalnym.

Podana przy niniejszym Instrukcja (załącznik Nr. 1) w rozdziałach od I—VII omawia organizację i księgowość, wzorowaną na stosowanej w powiecie pińskim. Ponieważ kilkuletnia praktyka dostarczyła trochę spostrzeżeń, uzupełniono ją, bądź częściowo zmieniono przez „Instrukcję w sprawie rachunkowości świadczeń drogowych w naturze” (załącznik Nr. 2) z którą stanowi całość.

Obecnie omówimy zasady, przyjęte w przytoczonych instrukcjach, przyczem zachowany porządek taki, w jakim poszczególne czynności są dokonywane.

1. Przygotowanie programu i drogowego preliminarza budżetowego.

Zarząd Gminy przed rozpoczęciem roku budżetowego zwołuje posiedzenie Rady Gminnej, której przedstawia proponowany przez siebie preliminarz budżetowy, obejmujący wszystkie działy gospodarki gminnej, a więc i drogowej. Posiedzenia te odbywają się naogół w grudniu i styczniu każdego roku, do tego więc terminu musi być gotowy preliminarz drogowy, należy więc przygotowania do niego rozpocząć już w jesieni.

W skład preliminarza wchodzić dwie zasadnicze kategorie robót: budowa dróg i obiektów drogowych, oraz konserwacja ich. Roboty pierwszej kategorii naogół nie powinny być pre-

liminowane doraźnie z roku na rok, lecz muszą wchodzić w skład kilkuletniego programu drogowego, opracowanego na podstawie poważniejszych rozważań, w których muszą być wzięte pod uwagę takie przesłanki, jak znaczenie ekonomiczne danej drogi, ruch na niej, warunki techniczne w jakich się ona znajduje i możliwości realizacji przyjętego sposobu budowy. Program powinien ustalić, które drogi i w jakich okresach czasu mają być wybudowane, jaki ma być rodzaj nawierzchni oraz obejmować kolejność budowy lub odbudowy obiektów drogowych.

Program ten, po opracowaniu z uwzględnieniem opinii Komisji Drogowej, winien być przedstawiony Radzie Gminnej do zatwierdzenia i realizowany w terminach, w nim wskazanych. Posiadanie takiego kilkuletniego programu jest konieczne dla osiągnięcia celowości i konsekwencji w wykonywanych pracach drogowych; unika się wtedy szkodliwego dla sprawy porzucania rozpoczętych już robót, rozpoczynania innych, których celowość jest wątpliwa, oraz ujemnego wpływu zmian personalnych, zachodzących na poszczególnych stanowiskach, decydujących w gminie. W opracowaniu programów gminnych konieczny jest udział Powiatowego Zarządu Drogowego, który z ogólnopowiatowego punktu widzenia skoordynuje poczynania poszczególnych gmin, fachowo oceni słuszność programów, a następnie dopilnuje zgodności rocznych preliminarzy z programami.

W tych powiatach, gdzie programy gminne nie są jeszcze opracowane, pożądanem jest podawanie gminom przez Zarząd Drogowy w jesieni postulatów, których realizacja w danym roku jest konieczna.

Jeżeli przyjmiemy za zasadę wcześniejsze opracowanie ważniejszych projektów budowy dróg i mostów przez technika powiatowego dla dróg gminnych pod kierunkiem inżyniera oraz mniej ważnych, w wypadku gdy personel techniczny gminy stoi na odpowiednim poziomie—przez drogomistrza, to z działu budowy dróg przygotowania preliminarza budżetowego nie będzie zajmowało dużo czasu, gdyż polegać będzie tylko na wyciągnięciu odpowiednich danych z ogólnego kosztorysu budowy drogi, dotyczących się przewidywanego do wykonania w danym roku odcinka. Poważniejsze roboty konserwacyjne

należy ustalać przez objazdy jesienne dróg. W objeździe winny wziąć udział, wójt lub podwójci, drogomistrz, jeden czy dwóch członków komisji drogowej, zamieszkałych w okolicy, przez którą dana droga przechodzi, a więc bardziej zainteresowani w naprawie jej, oraz technik powiatowy dla dróg gminnych. Ten ostatni, naturalnie, wszystkich dróg objechać nie będzie w stanie, powinien jednak wziąć udział w objeździe dróg ważniejszych i znajdujących się w trudniejszych warunkach terenowych, uwzględniając przede wszystkim te, na których znajdują się większe mosty, które należy zrewidować bardziej szczegółowo.

Bezpośrednio po objeździe lub częściowo w czasie jego trwania, drogomistrz dokonywuje obmiarów potrzebnych do ustalenia ilości robót. Drobne roboty konserwacyjne, jak podtrzymanie w dobrym stanie jezdni, włokowanie, czyszczenie rowów i t. p. można przewidywać ryczałtem, ustalając koszt utrzymania jednego kilometra drogi z doświadczeń lat ubiegłych. Na wszystkie roboty z działu budowy i konserwacji, z wyjątkiem drobnych napraw, obliczanych od kilometra przed rozpoczęciem opracowywania preliminarza należy wykonać kosztorysy.

Na roboty, wykonywane przy pomocy robocizny najemnej, wzór kosztorysu nie różni się od używanych powszechnie. Kosztorys na roboty szarwarkowe (wzór zał. Nr. 3) musi posiadać rubryki, dostosowujące go do świadczeń w naturze oraz pozwalające przeliczyć wartość robót na gotówkę, bądź pomieścić we wspólnym kosztorysie roboty szarwarkowe, gotówkowe i zakup materiałów. Jak widać z wzoru, na roboty przy pomocy świadczeń w naturze nie potrzeba wykonywać, przy jego zastosowaniu, analizy cen.

Po zakończeniu każdego kosztorysu należy zaopatrzyć go w zestawienie, w którym trzeba oddzielnie zgrupować roboty do wykonania przy pomocy świadczeń w naturze, pieszych i konnych, z podaniem ich wartości pieniężnej i ilości odpowiednich kategorii dniówek, roboty do wykonania przy pomocy robocizny płatnej (a więc głównie fachowej), wreszcie wartość materiałów, potrzebnych do wykonania robót, a które należy zakupić. Zestawienie takie jest bardzo potrzebne przy układaniu preliminarza celem dostosowania go do możliwości.

Mając gotowe kosztorysy na poszczególne roboty, możemy przystąpić do układania preliminarza budżetowego (wzór zał. Nr. 4). Należy zaznaczyć, że oddzielny dział budżetu drogowego stanowi preliminarz, odnoszący się do robót, wykonywanych przy pomocy wpływów w gotówce, nie pochodzącej z zamian, lecz z budżetu administracyjnego, zapomóg i temu podobnych źródeł. Winny zatem one figurować w dziale „Drogi” budżetu administracyjnego; o tej zasadzie należy pamiętać przy układaniu preliminarza i z kosztorysów robót brać do odpowiednich działów sumy, odpowiadające temu czy innemu sposobowi realizacji.

Przy układaniu preliminarza popełniają drogomistrze czasem błąd, polegający na wpisywaniu do niego całej treści kosztorysów ze wszystkimi szczegółami, spowodowany niezrozumieniem znaczenia i celu preliminarza. Ponieważ jest on planem gospodarczym gminy na dany rok w dziedzinie drogowej, winien mieć układ najprostszy, zawierać dane w formie skondensowanej, przez co będzie przejrzysty i dostępny do ogarnięcia przez każdego. Szczegóły sposobu układania preliminarza znajdują Czytelnicy w załączonych Instrukcjach (zał. Nr. Nr. 1 i 2). Wzór preliminarza ułożono w ten sposób, aby uwytklić najważniejsze dane, tyżące się roboty, a więc: ilość, cenę, koszt jednostki i to nie poszczególnych części składowych, lecz tych, które charakteryzują całość robót, wreszcie — całkowity koszt robót na danym odcinku. Wszystkie szczegóły zaś podane są tylko w kosztorysach, które stanowią załączniki do preliminarza.

Przy takim układzie dla członków Rady Gminnej, którzy mniej się interesują szczegółami robót, wystarczy preliminarz; ci zaś którzy chcieliby bliżej zapoznać się z projektowanymi do wykonania robotami pod względem ilości, jakości i kosztów, mogą dane te zacerpnąć z kosztorysów.

Na posiedzeniu Komisji Drogowej, która opinuje preliminarz przed posiedzeniem Rady Gminnej, podlegają dyskusji i rozpatrzeniu również szczegóły, zawarte w kosztorysach; dyskusja na posiedzeniu Rady, poza zasadniczymi sprawami budowy tego czy innego odcinka, w szczegółach ogranicza się naogół do cen jednostkowych całości robót, a więc jednego

kilometra bruku, jednego metra bieżącego mostu i t. d. Wzór preliminarza został więc dostosowany do warunków.

Przy układaniu preliminarzy należy ogólną jego wysokość, a więc ilość robót, dostosować do możliwości gminy. Jakkolwiek teoretycznie Ustawa Drogowa nie sprawia górnej granicy tej wysokości świadczeń, jest ona uwarunkowana ilością wolnych od robót polnych dni w ciągu sezonu letniego choćby z tego względu, że gospodarza, który ma np. jedną parę koni nie można pociągnąć do świadczeń w tej ilości, żeby był zmuszony stawiać na jeden dzień po dwie pary, t. j. donajmować; to samo tyczy się robotników pieszych. Poza tem każdy gospodarz musi mieć część czasu poza okresem orki, siewów i żniw wolne dla swoich gospodarskich zajęć, zarobkowej pracy, czy nawet wypoczynku. Z tych względów istnieje praktyczna granica, poza którą gminy nie wychodzą, niechcąc mieszkańców zbyt obciążać. Naprzykład w powiecie włodzimierskim w ciągu kilku lat ustaliła się wysokość świadczeń, w przybliżeniu równająca się wysokości państwowych podatków bezpośrednich. Przy ustaleniu takiej normy jest jeszcze pewien zapas dni wolnych dla obciążenia świadczeniami adiacenckimi.

Należy tu jeszcze wspomnieć, że preliminarz, poza robotami do wykonania przy pomocy świadczeń, przewiduje roboty i dostawy gotówkowe, których pokrycie przewiduje się z dobrowolnych zamian świadczeń na pieniądze, a które wobec tego figurują w preliminarzu drogowym. Ponieważ wysokość ogólna tych wpływów jest zależna tylko od dobrej woli płatników, a gmina na tę wysokość ma bardzo nieznaczny wpływ, stosunek wartości dostaw i robót gotówkowych do wykonywanych drogą świadczeń winien być określany starannie i ostrożnie, a opierać się na danych z lat poprzednich i uwzględniać bieżącą sytuację gospodarczą, aby przez zbyt śmiało, a bezpodstawne liczenie na wpływy z zamian nie stworzyć zupełnie nierealnego budżetu. Ustalenie tego stosunku „a priori” jest trudne szczególnie w pierwszym roku; następnie już gmina nabywa praktyki i wyczuwa, jakich wpływów może się spodziewać.

W pierwszych latach prac szarwarkowych lepiej jest wysokość budżetu drogowego ustalać mniejszą, aby od początku nie zrazić ludności przez znaczne obciążenie obowiązyanych do

świadczeń mieszkańców gminy. Charakterystycznym jest zwykle początek dyskusji Rady Gminnej nad budżetem drogowym, kiedy poszczególni radni, bardziej lękający się o zakłócenie im błęgiego „doce far niente” usiłują wybadać, ile to na nich wypadnie dni do odrobienia i od tego uzależniają swoje ustosunkowanie do preliminarza. To też dążeniem Zarządu Gminy na posiedzeniu Rady, kiedy wyniknie kwestja obniżenia preliminarza, winno być umiejscowienie dyskusji na ilościach robót, a nie na wysokości obciążeń poszczególnych płatników. Niech oponenti wskazują wtedy, przez pominięcie których robót należy obniżyć preliminarz. Naturalnie, że każdy radny będzie dążyć, aby to ograniczenie robót nie dotyczyło dróg jego okolicy, lecz dalszych; pokrzywdzeni przez taki projekt radni bronąć będą swych najbliższych dróg i na takim postawieniu sprawy może tylko wygrać interes drogowy.

2. Statut świadczeń drogowych.

Po uchwaleniu preliminarza drogowego Rada Gminna uchwała „Statut świadczeń drogowych w naturze” na dany rok (wzór zał. Nr. 5). Zawiera on zasady, dotyczące wysokości świadczeń w stosunku do poszczególnych rodzajów podatków bezpośrednich, wymienia osoby i instytucje, zwolnione od świadczeń, ustala stawki według których oblicza się w danym roku ilości robocizny oraz zamiany dobrowolne, podaje terminy w jakich można pociągać do świadczeń mieszkańców gminy, ustala sposób zawiadomień o rozkładzie świadczeń oraz reguluje całokształt strony prawno-finansowej świadczeń danego roku.

Podany w załączniku statut, stosowany w powiecie włodzimierskim, moim zdaniem, jest dość jasny i wyczerpujący i zastrzeżeń nie nasuwa.

W opracowaniu danych cyfrowych statutu należy kierować się następującymi przesłankami:

W § 2 statutu określa się stosunek procentowy świadczeń do płaconych przez poszczególne kategorie mieszkańców gminy podatków bezpośrednich (państwowych): gruntowego, od budynków i od świadectw przemysłowych. Z jednej strony stosunek ten winien być taki, aby suma wartości pieniężnej świadczeń odpowiadała wysokości preliminarza, gdyż stanowi ona jego pokrycie. Z drugiej — bardzo ważne jest dobranie

zależności procentowej w stosunku do poszczególnych grup podatku tak, aby wysokość świadczeń każdej z grup była sprawiedliwa, nie przeciążała jednej z nich na korzyść innych i była proporcjonalna do korzyści, jakie te grupy płatników podatków z dobrego stanu dróg osiągają.

Pewne praktyczne dane orientacyjne otrzymamy — sięgając do stosunku specjalnych opłat drogowych, pobieranych przez samorządy powiatowe, do wysokości podatków państwowych. Stosunek ten wynosił naogół w latach przedkryzysowych 100% podatku gruntowego, 50% podatku od budynków i 15% od handlu i przemysłu. Zastanówmy się, czy nie byłoby wskazaniem zachować powyższą wzajemną zależność 100 : 50 : 15 również odnośnie świadczeń w naturze. Podkreślam, że chodzi nam tu tylko o wzajemne ustosunkowanie do siebie, a nie o bezwzględną wysokość świadczeń poszczególnych grup. Żeby na to odpowiedzieć, musimy się zastanowić nad kwestją, czy struktura ekonomiczna gminy, jest analogiczna do struktury powiatu, naturalnie, naświetlona z punktu widzenia komunikacyjnego.

W przeciętnym powiecie, a więc posiadającym charakter rolniczy, pod względem świadczeń rolników, na rzecz gminy i opłat drogowych od nich na rzecz samorządu powiatowego analogja jest zupełna, jest tylko różnica w skali. Gospodarstwa rolne rozłożone są na całym terenie powiatu i na całości gmin; dowóz płodów rolnych do centrów zbytu i przywóz produktów przemysłowych wymaga dobrej komunikacji kołowej, zarówno po drogach gminnych jak i należących do wyższych kategorii; dobry stan drogi gminnej wpływa na wzrost wartości gruntów zarówno jak i stan innych dróg. Zainteresowanie rolnictwa w sprawach komunikacyjnych jest więc pełne; oznaczmy je wskaźnikiem 1 i w stosunku do niego będziemy określać zainteresowanie innych grup płatników.

Państwowy podatek od nieruchomości na wsi pobierany jest tylko od budynków, których przeznaczenie nie jest związane z gospodarstwem rolnem właściciela, podczas gdy w miastach obciąża wszystkie budynki. Ponieważ, budynków przeznaczonych na cele zarobkowe, w gminach wiejskich jest naogół bardzo mało, a osiedla o charakterze miejskim, należące do gmin wiejskich są rzadkością, gdyż większość z nich stano-

wi oddzielne gminy miejskie, istnieje różnica pod tym względem pomiędzy gminą a powiatem, gdyż ten ostatni, posiadając na swym terenie jedno lub kilka miast niewydzielonych, ma poważniejsze wpływy z podatku od nieruchomości, podczas gdy dla gminy wpływy te są bardzo nikłe i dlatego mniejsza czy większa wysokość świadczeń od nieruchomości w stosunku do świadczeń od gruntów praktycznie dla gminy znaczenia nie posiada. Wpływ dogodnej komunikacji na rentowność budynków, obłożonych podatkiem państwowym, a położonych na wsi, jest znacznie mniejszy, niż to ma miejsce z gruntami, z wyjątkiem poszczególnych wypadków np. miejscowość letniskowa, kuracyjna i t. d. Budynki dochodowe na wsi służą miejscowym celom, ich wartość zależna jest bezpośrednio od stopnia popytu na lokale, pośrednio dopiero mają tu wpływ stosunki komunikacyjne. Czasem wpływ polepszenia się komunikacji jest wprost przeciwny i wywołuje zmniejszenie popytu na lokale np. autobusowa stała komunikacja małego miasteczka z większym miastem bardzo często jest powodem upadku handlu w nim, a co zatem idzie — zmniejszenia popytu na lokale.

Wysoki stosunek opłat drogowych od budynków do opłat od gruntów dla powiatu ma usprawiedliwienie w punkcie ciężkości tych opłat, spoczywającym na miastach, które znów są więcej zainteresowane w dobrej komunikacji między ośrodkami przemysłowymi i handlowymi, niż z okolicznymi wsiami, a więc przy pomocy dróg wyższych kategorii, łączących te ośrodki. Moim zdaniem, w przeciętnej gminie stosunek świadczeń od gruntów do świadczeń od budynków winien być co najwyżej równym 1 : 0,5, jeżeli nie mniejszy; jedynie w wypadkach specjalnych, gdzie wpływ komunikacji po drogach gminnych wybitnie dodatnio działa na wartość i rentowność, stosunek ten należałoby podnieść.

Wręcz przeciwnie przedstawia się sprawa ze świadczeniami drogowymi ze strony handlu i przemysłu. O ile dla powiatu miernikiem będą znów zakłady przemysłowe i handlowe, położone głównie w miastach, a więc korzystające z komunikacji kolejowej przede wszystkim, a kołowej na dłuższych odcinkach pobocznie i to głównie po drogach ważniejszych, o tyle przemysł i handel, a szczególnie ten ostatni, mając swe siedziby na terenie gminy, w dużym stopniu zainteresowany jest

w wartości komunikacyjnej dróg gminnych, gdyż nimi głównie przewozi towary, a od stanu tych dróg zależą koszty transportu—pośrednio wielkość zysku. Z tego powodu dla świadczeń drogowych od gruntów i handlu na rzecz gminy stosunek 100:15, stosowany w obliczeniu opłat drogowych, jest stanowczo zbyt mały. Spotykam się w praktyce powiatu włodzimierskiego z ustosunkowaniem tej wielkości jak 100:40 i uważam, że jest on bardziej sprawiedliwy, niż podany wyżej. Naturalnie, że rezultat powyższych rozważań t. j. stosunek 100:50 — 40:40, czyli 1:0,5 — 0,4:0,4 nie jest tezą, którą radziłbym stosować w każdym wypadku i wszelkich warunkach; traktuję te cyfry jako orientacyjne i uważam, że ich wzajemna zależność winna być w każdej gminie dobrana przy uwzględnieniu miejscowych warunków ekonomicznych i komunikacyjnych i nie należy go uogólniać w ramach powiatu, a tem bardziej województwa.

Po omówieniu wzajemnego ustosunkowania wysokości świadczeń poszczególnych grup płatników, na przykładzie kilkustrujemy sposób ustalania procentowego stosunku wartości świadczeń w naturze do podatków państwowych dla określenia ich w § 2 statutu.

Przyjmujemy, że dla danych warunków ekonomicznych gminy wzajemny stosunek wysokości świadczeń drogowych od płatników podatku gruntowego, od budynków i od świadectw przemysłowych i handlowych wyrazi się jak 100:40:50. Sumy podatków państwowych z gminy są następujące: gruntowy — 10,200 zł., od budynków — 1,600 zł., oraz od świadectw przemysłowych i handlowych — 2,400 zł., co razem daje 14,200 zł. Preliminarz budżetowy ustalony został na kwotę 14,550 zł., jak więc określić na zasadzie tych danych procentowy stosunek świadczeń do podatków?

Widząc, że ogólna suma podatków państwowych jest mniejsza niż wysokość preliminarza, zgóry dojdziemy do wniosku, że dla podatku gruntowego wartość świadczeń musi być ponad 100% ich wartości. Robimy więc pierwszą próbę przyjmując, że od gruntów świadczenia stanowiąc będą 110% wartości podatków państwowych, wtedy przy wzajemnym stosunku określonym wyżej jako 100:40:50, od budynków wypadnie 44% i handlu 55% wartości podatku. W tym założeniu wartość preliminowanych świadczeń wynosiłaby:

od gruntów	$10,200 \times 1,10 =$	11,220 zł.
od budynków	$1,600 \times 0,44 =$	704 zł.
od przemysłu i handlu	$2,400 \times 0,55 =$	1,320 zł.

Razem 13,244 zł.

a więc mniej niż suma preliminarza. Z tego wynika, że stosunek do podatków państwowych należy podnieść. Jako drugą próbę przyjmujemy 120% podatku od gruntów; wtedy odpowiednio będzie: 48% od budynków i 60% od przemysłu i handlu.

Wobec tego wartość świadczeń wyniesie:

od gruntów	$10,200 \times 1,20 =$	12,240 zł.
od budynków	$1,600 \times 0,48 =$	768 zł.
od przemysłu i handlu	$2,400 \times 0,60 =$	1,440 zł.

Razem 14,448 zł.

suma ta jest mniejsza od preliminarza o $14,550 - 14,448 = 102$ zł.. możnaby drogą dalszych prób różnicę jeszcze zmniejszyć, ale wtedy liczby wyrażające stosunek świadczeń do podatków byłyby wielocyfrowe i utrudniły obliczenie wymiaru wysokości świadczeń od poszczególnych płatników, dlatego też celem uproszczenia obliczeń zatrzymujemy się na tym, że płatnicy podatku gruntowego wykonają świadczenia w wysokości 120% podatku państwowego, od budynków — 48%, oraz od przemysłu i handlu — 60%, a preliminarz budżetowy zmniejszymy do sumy 14,448 zł. przez skreślenie lub zredukowanie najmniej pilnej roboty na sumę 102 zł.

Po ustaleniu klucza obciążeń poszczególnych grup płatników musimy określić w statucie stawki dniówek, t. j. ilu robotników winien dostarczyć płatnik, w zależności od wysokości obliczonej dla niego wartości świadczeń według przepisów § 2. Stawki te muszą być identyczne z przyjętymi do ustalania wysokości kosztorysów i preliminarza, gdyż inaczej otrzymalibyśmy dniówek więcej lub mniej, niż przewiduje preliminarz. Wzajemny stosunek wartości dniówek pieszych oraz ciągłych jedno—lub parokonnnych ustalony jest ogólnie jak 1:2:3. Utrzymanie tego prostego stosunku wielokrotności dniówek konnych do pieszych jest ważne ze względu na ułatwienie dla sołtysa zamiany rodzajów świadczeń poszczególnym płatnikom. Rozumie się, że wartość dniówki, przyjęta do kosztorysu i określona w § 4 statutu winna odpowiadać rzeczywistej płacy za dzień

8-mio godzinny robotnika niewykwalifikowanego. Naprzykład, jeżeli w preliminarzu wartość robót obliczaliśmy przy dniuówce robotnika pieszego, wynoszącej dwa złote, to w § 4 statutu dla obliczenia ilości dniuówek od poszczególnych płatników należy przyjąć, że od każdych 2 zł. wartości obliczonych dla niego świadczeń ma dać jednego robotnika pieszego. Przypuśćmy, że mieszkaniec gminy płaci 52 zł. podatku gruntowego i 10 zł. podatku od budynków, to dla podanego wyżej przykładowo procentowego stosunku świadczeń do podatków państwowych, pieniężna wartość przypadających od niego świadczeń wyniesie: $52 \times 1,2 + 10 \times 0,6 = 68,4$ zł., a ilość dniuówek pieszych, które ma dostarczyć będzie $68,4 : 2 = 30,2$ — w zaokrągleniu 35 dni.

Statut w §§ 6 i 7 przewiduje, w myśl ustawy drogowej, że na żądanie zainteresowanych, w odpowiednich terminach, świadczenia w naturze mogą być zamienione na opłatę pieniężną, podając stawkę, według której to wykupienie od świadczeń w danym roku może się odbywać. Nasuwa się pytanie, jaka winna być wysokość tej stawki? Otóż zasadniczo, w myśl art. 31 ustawy drogowej, stawki te winny być tak dobrane, aby opłaty dobrowolne były w wysokości, pokrywającej koszty najmu robocizny pieszej lub środków przewozowych. Pośrednio można wyprowadzić stąd wniosek, że winny być one w wysokości równej tej, którą przyjęto do opracowania preliminarza, a więc odpowiadającej podanej w § 4 statutu.

W punkcie 5 rozdz. II omówiłem powody, dla których gminy zmuszone są używać wpływy z zamian świadczeń nie na wynajęcie robotników na miejsce tych, którzy zamian dobrowolnych dokonywują, lecz na inne wydatki, związane z budową i utrzymaniem dróg, przyczem w interesie gminy leży aby te wpływy były jaknajwiększe. W takim stanie rzeczy wysokość stawki opłat, wymieniona w § 6 statutu, odgrywa poważną rolę i dla zachęcenia do zamian niektóre gminy stosują stawki niższe od tych, przy których pomocy oblicza się rozkład świadczeń na mieszkańców.

Przez określenie dniuówki roboczej, dostarczanej w naturze, w wysokości odpowiadającej cenom rynkowym, a wartości dniuówki, spłacanej w pieniądzu, niższej od rynkowej, gmina uzyskuje zwiększenie zamian, gdyż: 1) wszyscy niechętni do

wykonania świadczeń w naturze, wiedząc, że mniejszą sumą mogą się wykupić od świadczeń o wartości pieniężnej większej, chętnie zamiany dokonają, 2) wszyscy obowiązani do świadczeń z tytułu uprawianego handlu i przemysłu, zmuszeni do odrabiania świadczeń przy pomocy najemników, opłacanych według cen rynkowych, będą woleli wpłacić równowartość ich gminie, gdyż przez to zyskają na różnicy stawki, 3) przez mniejsze stawki gotówkowe gmina może łatwiej wywołać uchwały gromad zbiorowej zamiany świadczeń na opłaty, zawarunkowanej np. zabrukowaniem drogi, wiodącej przez wieś i t. p. Poza tem niższa stawka zamian świadczeń da premje większej własności rolnej, która, naogół, prowadząc gospodarkę na wyższym poziomie, mniej rozporządza wolnym czasem sprzężaju i robocizny i tem chętniej wykupi się od świadczeń.

Przy zastosowaniu stawek spłaty świadczeń, niższych od przyjętych do preliminarza, zdawałoby się, że zgóry stwarza się różnicę na niekorzyść wartości pieniężnej wykonania budżetu, tem większą, im większy procent obowiązanych do świadczeń dokona dobrowolnych zamian; w praktyce jednak tak nie jest, gdyż w myśl § 4 przy wymiarze świadczeń gmina ma prawo zaokrąglania do pełnych dniówek ułamkowych ilości dni, wypadających przy podzieleniu ogólnej sumy świadczeń od danego płatnika przez stawkę, w tym paragrafie podaną. Poza tem można w statucie uchwalić np., że najniższy wymiar świadczeń w naturze wykonanych stanowi 2 dni piesze, co w ostatnim roku wprowadzono w powiecie włodzimierskim. W ten sposób wymiar świadczeń jest zawsze wyższy od preliminarza, gdyż tylko w wyjątkowych wypadkach suma świadczeń dzieli się przez stawkę bez reszty. Nadwyżka ta naogół jest dość znaczna i pokrywa różnicę powstałą z powodu zmniejszenia stawki dla zamian dobrowolnych.

Poza wymienieniem sposobu postępowania egzekucyjnego w stosunku do opornych i wskazania drogi odwołań od wymiaru świadczeń, statut zawiera normy długości dnia roboczego i odległości, na jaką najdalej można wzywać do robót robotników pieszych. Odległość ta, przyjęta w powiecie włodzimierskim na 10 km., zależna jest od gęstości osiedli i sieci drogowej, a winna być tak dobrana, aby do robót na danym odcinku można było zgromadzić dostateczną ilość robotników.

Statut ponadto określa terminy robót polnych, w czasie których nie można wzywać mieszkańców gmin do wykonywania świadczeń. Podany w załączeniu statut uwzględnia jako wolne od robót okresy wiosennych siewów i żniw łącznie z jesiennymi siewami i orkami. O odległości największej, na jaką można używać furmanki statut nie wspomina, gdyż potrzeba dostarczenia materiałów czyni górną granicę bardzo rozciągliwą.

3. Księga wymiaru i kontroli świadczeń.

Uchwalenie przez radę gminną i zatwierdzenie przez wydział powiatowy budżetu drogowego i statutu stanowi podstawę do założenia ksiąg, związanych z pomiarem i kontrolą wykonania świadczeń oraz rozpoczęcia przygotowań do sezonu.

Piętą Achillesa szarwarku jest jego księgowość, z natury rzeczy bardziej skomplikowana niż księgowość podatków pieniężnych. Podczas gdy przy ściąganiu podatków wystarcza dokonać rozkładu, wysłać wezwania płatnicze, następnie przyjąć wpłaty, wystawić kwity i odnotować wpłaty w księdze wymiaru, a w razie niewpłacenia w terminie — ściągnąć należności drogą egzekucji, przy świadczeniach w naturze należy dokonać wymiaru w trzech jednostkach (gotówce, dniach pieszych i ciągłych), wysłać zawiadomienia z podaniem wymiaru i terminu zamian dobrowolnych, przygotować kontrolę dla sołtysów, dodatkowo na każdy dzień zawiadamiać zainteresowanych o dniu i miejscu wyznaczonych im robót, dokonywać codziennej ewidencji wykonanych przez mieszkańców świadczeń, wystawiać kwity, prowadzić kontrolę wykonanych robót i wreszcie wciągać wykonanie do księgi wymiarowej oraz wystawiać nakazy egzekucyjne dla opornych.

Z tego pobieżnego porównania widać, że księgowość świadczeń drogowych jest skomplikowana i wymaga prowadzenia jej równoległe do biegu robót, gdyż poszczególne czynności biurowe i wykonawcze wzajemnie się wiążą. Dlatego też w opracowaniu jej należy mieć na względzie dążenie do uproszczeń przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących norm i przepisów prawnych i rachunkowych. Uproszczenia te są tem bardziej konieczne, że całą księgowość, w większości wypadków, musi prowadzić drogomistrz, z jednej strony z racji swych funk-

cji, z drugiej — z konieczności, gdyż gmina nie posiada tyle personelu, aby ktoś mógł mu pomóc.

W księgowości omawianej przeze mnie, a stosowanej obecnie w powiecie włodzimierskim, wprowadzono szereg uproszczeń po doświadczeniach, przeprowadzonych z różnymi systemami. Uproszczenia te w kilkuletniem zastosowaniu dały rezultaty pomyślne. Księgowość, o której mówię, nie rości sobie pretensji do ideału; być może, że posiada braki, których autorzy nie dostrzegli, albo które musieli uznać, nie znajdując lepszego rozwiązania; dlatego też przez podanie w niniejszej pracy, chcę poddać ją krytyce tych Czytelników, którzy w tych sprawach posiadają doświadczenie.

Analogicznie do księgowości podatków pieniężnych, świadczenia w naturze posiadają swą „Księgę wymiaru i kontroli świadczeń drogowych” (zał. Nr. 6). Szczegółowe wyjaśnienia do sposobu dokonywania zapisów w tej księdze podane są w punkcie trzecim załącznika Nr. 2. Przy opracowaniu wzoru tej księgi uwzględniono możliwość ułatwienia wypisywania „Kontroli dla sołtysów” (zał. Nr. 10), według której sołtysi orientują się przy wzywaniu do świadczeń i w której notują wykonane przez mieszkańców swoich wsi świadczenia. Ponieważ sołtysowi potrzebne są dane jak: nazwisko, wartość świadczeń w gotówce i obydwaj rodzaje dniówek, które jednocześnie znajdują się w księdze wymiaru, przez przestawienie w tej ostatniej kolejności pierwszych rubryk uzyskujemy możliwość pisania jednocześnie przez kalkę wymiaru i kontroli atramentem przy pomocy pióra ze szklaną stalówką. W tym celu arkusze księgi wymiaru przed wypełnieniem ich nie są zszywane. Dla ułatwienia odszukiwania, księga wymiaru grupuje płatników według wsi—oddzielnie też są zgrupowani płatnicy indywidualni. Przenoszenie zaległości z roku na rok dopuszczalne jest tylko dla płatników, którzy mają zaległości legalne, t. j. przesunięte na rok następny za zgodą gminy.

Zaległości, powstałe wskutek opieszałości obowiązanych do świadczeń, t. j. przeznaczone do ściągnięcia przez sekwestratora, nie są przenoszone do księgi następnego roku, lecz muszą być po wygezekwowaniu wpisane w rubrykach 13—16 i wtedy dopiero można dla danego płatnika wypełnić rubryki „Ogółem wykonano”. Ma to na celu wywarcie nacisku na gminę do przyśpieszenia egzekucji, gdyż przed ostatecznym wy-

pełnieniem dla wszystkich płatników całości rubryk, księgi nie można uważać za zakończoną i oddać do archiwum. Taka konstrukcja rubryk ułatwia kontrolę władzom nadzorczym i umożliwia orientację w sprawności egzekucji.

4. Przydziały odcinków dróg.

Realizacja każdego zamierzenia w jakiegokolwiek dziedzinie, a tem bardziej realizacja robót technicznych, o ile jest poważnie traktowana, musi być poprzedzona mniej lub więcej ścisłym przygotowaniem—jednym słowem—musi być uprzednio opracowany program.

O ile przygotowanie robót, opłaconych gotówką, a wykonywanych przy pomocy robotników najemnych, w kwestji skąd wziąć robotników, w naszych warunkach dużej podaży rąk roboczych na trudności napotyka tylko w okolicznościach wyjątkowych i ogranicza się do ogłoszenia o zapotrzebowaniu, a następnie do wyboru spośród zgłaszających się kandydatów, kierując się ich przydatnością do danej pracy, a nie faktami, gdzie mieszka, w jakiej odległości od miejsca robót, i t. d., o tyle przygotowanie robót, wykonywanych w formie świadczeń, musi uwzględniać tylko tych robotników, którzy zamieszkują na terenie gminy i do świadczeń są obowiązani, których miejsce zamieszkania i jego odległość od miejsca robót odgrywają rolę w decydowaniu o tem, do jakich robót można ich użyć. Z tych względów przy układaniu programu robót szarwarkowych bardzo ważną jest odpowiedź na pytanie: gdzie, na jakiej robocie i kogo zatrudnić. Mamy w końcowych artykułach statutu klauzulę, że robotnika nie można zatrudnić w odległości większej, niż pewna ilość kilometrów od jego miejsca zamieszkania. To ograniczenie winno być z jednej strony brane pod uwagę przy ustalaniu rozmiaru robót do preliminarza, gdyż bez uwzględnienia go może się zdarzyć, że w promieniu odległości, określonej statutem, nie da się ściągnąć tylu robotników, ilu do wykonania danej roboty jest potrzebne; z drugiej — po ustaleniu preliminarza, a przed rozpoczęciem robót, należy mieć ułożony program działania na cały sezon.

Do tego celu służy wykaz „Przydział odcinków dróg” (załącznik Nr. 7). Poszczególne rubryki wzoru nie wymagają wyjaśnień gdyż są zrozumiałe i łączą się z jednej strony z preli-

minarzem, z drugiej z księgą wymiaru. Wykaz przydziału odcinków jest dokumentem, którego treść należy uchylać i podawać do wiadomości obowiązanych do świadczeń; jest on tylko programem na użytek zarządu gmin. Taki program, ułożony z góry, pozwala dobrać wsie i roboty tak, że ilość dniówek pieszych i konnych, posiadanych przez wieś, jak potrzebnych do danej roboty są zgodne, a także odległości od wsi do miejsca robót są tak dobrane, że nie spowodują zbędnej straty czasu dla robotników zarówno jak i zmęczenia ich i sprzężaju w drodze do robót. Ze wsi dalszych od robót program winien przewidywać zapotrzebowanie wyłącznie furmanek, lub conajmniej pewnej części ich łącznie z robotnikami pieszymi, aby ci ostatni mogli do roboty przyjechać nie zaś iść pieszo. Układanie takiego programu jest dość żmudne i na „kolanie” w czasie sezonu zaimprovizować się nie uda bez szkody dla interesu drogowego, gdyż wtedy zwykle się okazuje, że ostatnia do wykonania w sezonie robota jest w jednym końcu gminy, a nie wykorzystana robocizna... w drugim.

Drogomistrz, który wobec krótkiego bardzo sezonu robót szarwarkowych, a krótszego od zwykłego sezonu budowlanego o okresy robót polnych, ma każdą chwilę zajęta, nawet na te doraźne improwizacje wtedy czasu nie posiada i musi mieć program opracowany uprzednio. Program, pozostający w gminie, daje możliwość na wypadek choroby drogomistrza, czy przy rozkładzie pracy, pozwalającym wójtowi wziąć na siebie część obowiązków, związanych z organizacją robót, oraz zorientowania się w danej chwili co, gdzie i w jaki sposób jest przewidziane do wykonania.

Jakkolwiek program ten jest przygotowany w okresie, kiedy już można zorientować się w przybliżeniu, którzy obowiązani do świadczeń wykupią się od nich przez ekwiwalent w gotówce i te zamiany uwzględnić przy obliczaniu przydziałów, to jednak cały szereg okoliczności, jak niestawiennictwo robotników, niepogody, brak pieniędzy na materiały i t. p. wpływają na zmianę programu. Dlatego też przydziały należy opracowywać z pewnym zapasem dniówek na każdą robotę. Z drugiej strony przydziały, opracowane na podstawie norm robocizny, zmuszą dozorców do nieszałowania robocizną, gdyż

większe zużycie dniówek rzuca się w oczy, a nie usprawiedliwione istotną potrzebą, jest dowodem winy dozorców.

W praktyce swej zauważyłem, że znaczenie wykazu przydziału odcinków było początkowo w gminach trochę niedoceniane. Działo się to głównie dla tego, że nie rozumiano potrzeby posiadania planu-programu robót na większą skalę; takie pojmowanie sprawy jest jednak dla niej szkodliwe i władze przełożone gminy winny zwracać na to szczególną uwagę. Przestrzeganie tego nauczy gminy programowej pracy, przyzwyczai do porządku i do przemyślenia zgóry każdego przedsięwzięcia.

5. Wezwanie.

Stosownie do ustawy o finansach komunalnych (art. 46) oraz statutu świadczeń drogowych, Zarząd Gminy winien zawiadomić pisemnie każdego obowiązanego do świadczeń o wysokości tychże, ich wartości pieniężnej, terminach wpłat dobrowolnych zamian lub wykonania świadczeń w naturze.

Ścisłe wykonanie tych postulatów napotyka na trudności z dwóch powodów: po pierwsze zawiadomienie pisemne każdego płatnika oddzielnie wymaga bardzo dużo czasu i to w okresie, kiedy drogomistrz jest bardzo zajęty przygotowaniami do robót, po drugie — podanie ścisłego terminu i miejsca stawienia się do robót na parę miesięcy czy tygodni przed ich rozpoczęciem jest niemożliwe, chociażby z powodu trudności przewidywania, czy w danym dniu na danej drodze warunki atmosferyczne pozwolą na wykonanie robót, nie mówiąc już o całym szeregu innego rodzaju przeszkód, które przesunięcie tego terminu mogą spowodować.

Celem usunięcia niedogodności pierwszego rodzaju, w powiecie włodzimierskim od paru lat zastosowano uproszczenie, polegające na wysyłaniu zawiadomień tylko indywidualnym płatnikom, t. j. majątkom, zakładom przemysłowym i t. p. oraz gromadom, traktowanym jako całości, na ręce sołtysa z jednoczesnym doręczeniem mu t. zw. kontroli, o której będzie mowa niżej, a w której wymienieni są szczegółowo płatnicy danej wsi z podaniem podstaw i obliczenia wysokości świadczeń. Ponieważ kontrola potrzebna jest sołtysowi jednocześnie do innych celów, a wypisuje się ją, jak mówiliśmy wyżej, jedno-

częściej z księgą wymiaru, uproszczenie to wprowadza duże dogodności.

Trudności drugiego rodzaju usunięto przez omówienie w wezwaniu, że o terminie i miejscu robót płatnik zostanie powiadomiony dodatkowo. W ten sposób „Wezwanie” (wzór zał. Nr. 8) w treści swej zawiera (dla gromady) sumy odpowiedzialnych podatków państwowych, otrzymane stąd sumy dniówek dla całej gromady i ich wartość pieniężną, podaje termin, w jakim można dokonać dobrowolnych zamian świadczeń na opłaty, wreszcie podają podstawy prawne i drogę odwołania.

Odnośnie płatników indywidualnych taki wzór wezwania nie nasuwa żadnych wątpliwości — jedynie tylko odnośnie gromad. Wątpliwości te polegają na tym, od jakiego czasu należy liczyć 14-to dniowy termin odwołania oraz czy traktowanie gromady jako całości w wezwaniu zgodne jest z przepisami ustawy.

Otóż co się tyczy terminu odwołania, jakkolwiek na pokwitowaniu sołtysa z otrzymania wezwania jest data, od której ten termin winien się liczyć, to sprawiedliwiej będzie liczyć go od dnia zebrania gromady, na którym sołtys odczytał imiennie z kontroli odnośne dane. Zebranie to winno odbyć się w pierwszą niedzielę czy święto po dniu otrzymania przez sołtysa wezwania, a dzień ten ustalić można z księgi protokołów zebrań gromadzkich.

Co się tyczy drugiej wątpliwości, to muszę powiedzieć, że stojąca na gruncie ściśle formalnym władza nadzorcza może rekurs mieszkańca wsi, w ten sposób zawiadomionego, uznać za słuszny. Pomimo świadomości pewnego odchylenia od drogi ściśle formalnej, wprowadzono ten system w powiecie z tego względu, że oszczędność na pracy drogomistrza, uzyskana przy wypisywaniu wezwań zbiorowych, w praktyce jest większa, niż ewentualne straty gminy, spowodowane uchynieniem wezwań z powodu rekursów. Ilość rekursów w rzeczywistości, z tego tylko tytułu powstałych, jest w pierwszym roku bardzo niewielka, a w latach następnych maleje do zera, w miarę wdrażania wykonawców świadczeń do rygoru. Indywidualny płatnik odwoływać się nie ma powodu, gdyż został zawiadomiony formalnie, mieszkaniec wsi zaś na stronę formalną tak wielkiego nacisku nie kładzie.

Być może, że nie wszędzie da się omawiany system zawiadomień wprowadzić; dlatego w powiatach, gdzie mogą powstać jakieś trudności, siłą rzeczy, trzeba wezwania wystosować do każdego płatnika oddzielnie. W miasteczkach, które u siebie wprowadziły szarwark, system uproszczony, ze względów technicznych, też nie da się zastosować. Szczegóły, dotyczące wypełnienia druków wezwań, zawarte są w p. 5 zał. Nr. 2.

6. Z a w i a d o m i e n i e .

Jak już powiedziano wyżej, w wezwaniu trudno jest podać termin i miejsce robót, jak również rodzaj robocizny i narzędzia, z którymi należy się stawić do świadczeń. Aby jednak tej czynności dokonać, bezpośrednio przed rozpoczęciem robót, drogomistrz wysyła do indywidualnych płatników i do gromad zawiadomienia (Wzór — zał. Nr. 9) pisane w dwóch egzemplarzach przez kalkę dla kontroli z podaniem ilości i zapotrzenia w narzędzia robotników i furmanek, które w danym dniu, w miejscu i godzinie winny być dostarczone. Zawiadomienia te winny być doręczone za pokwitowaniem z takim rozliczeniem, aby właściciel majątku czy zakładu lub sołtys mogli zawiadomić i przygotować robotników.

Bardzo ważny jest, co należy podkreślić, ostatni ustęp zawiadomienia, wymagający oddania robotników przez sołtysa, czy właściciela majątku lub jego upoważnionego funkcjonariusza, osobiście do dyspozycji kierownika robót. Klauzula ta zmusza zawiadomionego do dopilnowania, aby wszyscy robotnicy w swoim czasie stawili się do roboty, gdyż w przeciwnym razie część robotników albo wcale nie przyjdzie, albo nie trafi na miejsce, spóźni się czy t. p. To osobiste dostarczenie robotników ważne jest dla wyjaśnienia różnic w ich liczbie, powodów tego, ustalenie godziny zakończenia roboty w danym dniu, aby sołtys, odbierając robotników, mógł skontrolować, kto przepracował całą dniówkę, kto uciekł z roboty i t. d. Przy tym spotkaniu dozorca robót może doręczyć zawiadomienie na dzień następny, omówić szczegóły — jednym słowem — jest to ogromne ułatwienie w pracy, tem bardziej ważne, że okres robót, jak już mówiliśmy wyżej, jest bardzo krótki i na-

leży go wykorzystać bez straty czasu. Objaśnienia, dotyczące się wypełnienia blankietów zawiadomień znajdują się w punkcie 6-ym załącznika Nr. 2.

7. Kontrola robót dla sołtysa.

Powyżej była już mowa ubocznie o kontroli robót dla sołtysa. W tej czy innej organizacji robót szarwarkowych sołtys ze wsi jest osobą, za której pośrednictwem utrzymuje się kontakt między gminą a wykonawcami świadczeń. Z tego powodu sołtysowi winna gmina dostarczyć wykaz imienny mieszkańców wsi, do świadczeń obowiązanych, z podaniem wysokości świadczeń w naturze i gotówce oraz z wolnymi rubrykami do wpisywania wykonanych czy spleconych pieniędzmi lub materiałami świadczeń.

Wykazem tym jest „kontrola robót drogowych” (wzór — zał. Nr. 10) pisana, jak omówiono wyżej, pod kalkę z księgą wymiaru, którą, po wypełnieniu datami, odnoszącymi się do wymiaru świadczeń, otrzymuje sołtys jednocześnie z wezwaniem, aby mógł w najbliższą niedzielę czy święto na zebraniu gromady odczytać, komu i ile przypada świadczeń w dniach pieszych, konnych i jaka jest ich wartość pieniężna.

Po otrzymaniu zawiadomienia od dozorczy o liczbie potrzebnych robotników na dany dzień, sołtys ustala z kontroli, kogo ma wezwać celem stawienia się do robót. Po zakończonym dniu pracy, sołtys odbiera robotników od dozorczy i odnotowuje w kontroli odbycie przez danego robotnika dnia pracy, ewentualnie odbierając od nich jednocześnie kontramarki, o których będzie powiedziane niżej. Dla ułatwienia rubryka wykonania świadczeń podzielona jest na szereg kratek, aby słabo piśmienny sołtys na każdy dzień mógł stawiać kreski w oddzielnym okienku.

Ponieważ większość wsi po komasacji rozrzuciona jest obecnie na bardzo dużych obszarach, koniecznym jest, aby dla uproszczenia pracy sołtysa kontrola jego była stale aktualna, t. j. aby w zapisach wykonanych robót nie było zaległości, gdyż w przeciwnym razie sołtys nieraz przejdzie kilka kilometrów drogi do sadyby mieszkańca wsi, którego wzywa na robotę na dzień następny, a dopiero od niego dowiaduje się, że albo już odbył świadczenia w naturze, albo je splecił. Dlate-

go też na zebraniach tygodniowych sołtysów w gminie należy im, dokonane bezpośrednio przez płatników do kasy gminnej lub zebrane przez sołtysów wpłaty, odnotować w kontroli, co ułatwia czynność wzywania do robót.

Zapisów odbytych w naturze świadczeń dopilnowuje już sołtys we własnym interesie, gdyż wszelkie zaniedbania mszczą się na nim samym, ponieważ musi po kolei chodzić do wszystkich płatników i sprawdzać odbyte świadczenia. Po ukończeniu sezonu i wydaniu kwitów następuje podsumowanie dni, wpisanych do kontroli i podpisanie jej przez sołtysa; tak zakończona kontrola zostaje złożona w gminie jako dokument, na wypadek odwołań płatników, którzy nie odbyli świadczeń całkowicie lub częściowo w swoim czasie, a w stosunku do których wdrożono postępowanie egzekucyjne.

Szczegóły, dotyczące posługiwania się kontrolą, zawarte są w załączniku 2-m punkt 7-y.

8. Kontramarki.

Omówiliśmy kolejno czynności, księgi i druki, dokonywane i wypełniane w związku z przygotowaniem robót, t. j. do momentu, kiedy mieszkańcy zaopatrzeni w narzędzia, czy środki przewozowe, stawiają się do robót.

Nie będziemy tu rozwodzić się nad organizacją robót, wyznaczaniem akordów ich wielkością i t. d., gdyż są to sprawy techniczno-organizacyjne. Pomijając je, zajmiemy się z kolei kwestją ewidencji świadczeń. Jak wiemy, przy każdej robocie po skończonym dniu dozorca winien odnotować nazwiska robotników, oraz ilości wykonanych przez każdego robót, czy też ilości przepracowanego przez każdego czasu.

Przy robotach przeprowadzanych przy pomocy robotników najemnych, dozorca nie ma wielkiej trudności z tą ewidencją, gdyż naogół, mając codziennie doczynienia przez dłuższy czas z tymi samymi robotnikami, w pierwszym dniu wykonywuje ich listę i codziennie tylko nawprost nazwiska stawia kreskę czy t. p. znak jego bytności. Zmiany robotników są tu rzadkie i obejmują zwykle nikły procent zatrudnionych na danej robocie.

Zupełnie odmiennie przedstawia się sprawa ewidencji wykonawców świadczeń drogowych w naturze. Tu zmiany, bar-

dzo częste, zachodzą z najrozmaitszych powodów; przede wszystkim dlatego, że płatnicy, po odrobieniu swej, bardzo ograniczonej zresztą ilości dni, są zastępowani przez innych; poza tem w granicach ilości dni danego wykonawcy świadczeń zachodzą zmiany, gdyż np. dziś pracuje na drodze sam gospodarz, jutro jego syn, pojutrze parobek i t. p., wreszcie wykonawcy, drogą porozumienia z sołtysiem, rozkładają sobie wykonanie świadczeń na różne terminy, zależnie od rozmaitych okoliczności.

Z powyższego wnioskujemy, że różnaitość wykonawców świadczeń jest wielka; powoduje ona moc trudności i pomyłek w zapisywaniu wykonanych świadczeń, tem bardziej, że nie wszyscy wykonawcy wiedzą, czyje nazwisko podać: swoje (jeżeli to nie jest sam gospodarz), czy też tego, na czyje nazwisko podatki są opłacane. Jeżeli uwzględnimy nizki poziom umysłowy wykonawców szarwarku, zwyczaj, jak np. na kresach, używania przezwisk zamiast właściwych nazwisk, posiadanie jednakowych imion i nazwisk przez kilku mieszkańców tejże wsi, to przekonamy się, że imienne notowanie przez dozorcę wykonawców robót może spowodować taki chaos, że nie będzie w końcu wiadomo, kto odrobił świadczenia, a kto nie.

Imienne notowanie wogóle, a w szczególności w tych warunkach, jest czynnością zajmującą dużo czasu. Dozorca wieczorem, zmęczony, musi zasiadać do wypełniania listy, nieraz bardzo długiej, wyciągać od każdego robotnika po kolei potrzebne dane i zapisywać, nie mając zresztą pewności, czy jest to prawdą — wreszcie zapisać wszystkich nie jest w stanie, gdyż większość robotników nie będzie czekać na swoją kolejkę, uważając, że obowiązkiem ich było wykonanie pracy, reszta ich nie obchodzi. Gdyby dozorca chciał pracy tej podołać, musiałby już nieomal od południa rozpocząć wypełnianie listy, ale to zajęcie się jego czem innym, niż dozorem robót, jakości ich i wydajności nie idzie na dobre.

Pozostawienie kłopotu ewidencji robotników sołtysowi jest nie do pomyślenia, gdyż mało piśmienny sołtys nie da sobie rady, zaś posiadający bardziej elastyczne sumienie może łatwo popełnić nadużycia:

Aby tych wszystkich wad imiennej ewidencji uniknąć, za-

prowadzono w powiecie włodzimierskim bezimienne uproszczone wykonanie jej przez wydawanie t. zw. kontramarek (wzór — zał. Nr. 11), t. j. kwitów, wydzieranych z bloczka, numerowanych i zaopatrzonych w pieczęć gminy, a przy wydawaniu — w podpis dozorczy¹⁾.

Każdy rodzaj dniówek posiada kwity odrębnego koloru, który winien być dla każdej gminy inny i co rok zmieniany, dla uniknięcia nadużyć. Wydawanie kwitów zajmuje dozorczy bardzo mało czasu, gdyż tylko dla kontroli na grzbiecie pierwszej i ostatniej kontramarki, wydawanych dla danej wsi, notuje jej nazwę.

Ciężar ewidencji imiennej robotników przerzucony jest na barki sołtysa, który dla ułatwienia sobie pracy winien w najkrótszym czasie odnotować w kontroli tych, którzy wykonali roboty, a dla uniknięcia handlu kontramarkami, co wobec ich bezimiennego charakteru jest prawdopodobne, winien je odebrać od nich zaraz, celem wymiany w terminie, wskazanym przez gminę, na imienne kwity. Ze względu na to, że większość robót jest akordowana, kontramarka, opiewająca na jeden dzień, wydawana jest tym, którzy odpowiadającą dziennej normie ilość pracy wykonali całkowicie. Poza kontramarkami, podanemi wyżej, istnieją też opiewające na pół dnia, te wydaje się wtedy, gdy roboty z różnych powodów trwają pół dnia, lub noszą one charakter kontramarek karnych, wydawanych tym robotnikom, którzy opieszale roboty w ciągu dnia wykonywali.

Wprowadzenie kontramarek w powiecie włodzimierskim przed dwoma laty uprościło ogromnie pracę dozorców i uważam je ze wszech miar za godne polecenia, pod warunkiem jednak konsekwentnego przestrzegania klauzuli, że tylko kontramarka jest dowodem wykonania pracy; trzeba w ludność wpoić przeświadczenie, że kontramarka to pieniądz. Jak kasa skarbową nie wyda kwitu z opłacenia podatku płatnikowi, który pieniądze zgubił, nawet gdy przedstawi wiarygodnych świadków, tak samo Zarząd Gminy brak kontramarki uważać winien za dowód, że mieszkaniec nie odrobił świadczeń. Przy

¹⁾ Pomysł wprowadzenia kontramarek wyszedł od jednego z drogomistrzów.

takim traktowaniu kontramarek będą one naprawdę stanowić ułatwienie w pracy na drogach.

Kontramarki, zwrócone przez sołtysa, są zamieniane na imienne kwity; drogomistrz z ilości dniówek, na jakie wypisał kwity, musi się wyliczyć przed wójtem posiadaniem kontramarkami, które potem niszczy się, spisując odpowiedni protokół. (Szczegóły — patrz punkt 8 zał. Nr. 2).

Z tego wszystkiego, co powiedziano wyżej, wynika, że na sołtysa wkłada się w związku z szarwarkiem dużą ilość uciążliwych obowiązków. Liczono się z tem przy opracowywaniu omawianej organizacji, jednak wzgląd na usprawnienie pracy drogowego personelu nadzorczego spowodował konieczność obarczenia sołtysa. Celem wynagrodzenia sołtysów za trudy są oni zwalniani od świadczeń drogowych. W większych wsiach, szczególnie rozrzuconych po komasacji, do pomocy sołtysowi wybierani są tak zwani dziesiętnicy, również w całości lub częściowo od świadczeń wolni, którzy w swoich rejonach w sprawach szarwarkowych wyręczają sołtysa. Z biegiem czasu w każdej wsi wyrabiają się miejscowe sposoby, upraszczające wspomniane wyżej czynności tak, że w praktyce niema wielkich trudności z ewidencją świadczeń.

9. Raport dzienny dozorca.

Odciążenie dozorca od pracy, związanej z zapisywaniem robotników, pozwala mu poświęcić czas jego właściwym funkcjom, związanym z techniczną stroną robót. Poza bezpośrednim dozorem wykonania, do obowiązku dozorca należy ewidencja wykonanych w danym dniu robót, obejmująca ich całości oraz ilość zużytej na ten cel robocizny. Jednocześnie z tym, ponieważ dozorca wydaje kontramarki, musi on prowadzić ilościowe, nie imienne zapisy robotników według osiedli i kategorii. Zapisy te ujęte są w „Raporcie dziennym” (wzór — zał. Nr. 12) pisany pod kalkę w dwóch egzemplarzach, z których jeden wysyła dozorca przy pierwszej okazji lub przez umyślnego do drogomistrza, do którego jest adresowany, drugi pozostaje w bloczku dla kontroli. (Szczegóły — patrz p. 10 zał. Nr. 2).

Pierwsza część raportu obejmuje wykaz robocizny: wezwanych, tych, którzy pracowali o godzinie 9-ej rano, oraz tych

którzy pracowali do końca dnia. Porównanie liczby wezwanych robotników z tymi, którzy stawili się do pracy, daje możliwość osądzenia sprawności sołtysa. Zapisy robotników o godzinie 9-tej potrzebne są dla doraźnej kontroli przez drogomistrza lub wójta, czy dozorca nie przemycy robotników, którzy nie pracując, otrzymują kontramarki, gdyż zapis ten winien być każdego dnia dokonany o tej godzinie w raporcie trwałym pismem bez poprawek i musi się zgadzać z faktyczną ilością pracujących, gdyż każdej chwili przy kontroli może być to sprawdzone. W tym celu należy przyjąć za zasadę, że nieprzyjmuje się do roboty nikogo od południa. Wreszcie ostatni zapis „do końca dnia” winien się zgadzać z ilością wydanych kontramarek.

Druga część raportu, wiążąca się co do ilości robocizny z pierwszą, obejmuje ściśle techniczne sprawozdanie z ilości robót wykonanych i zużytej robocizny.

Drogomistrz otrzymując raport, orientuje się co do tempa robót i zdolności dozorca wykorzystania robocizny przez porównanie jednostek pracy wykonanej z normami robocizny. Poza tem raporty służą drogomistrzowi do sprawozdań tygodniowych. W związku z pierwszą częścią raportu należy dodać, że różnice między liczbą wezwanych robotników i stawiających się do pracy muszą być wyjaśnione przez sołtysa i odnotowane w uwagach. Jeżeli robotnicy nie stawili się z własnej winy bez usprawiedliwienia, to nazwiska ich winny być zapisane, a równowartość dni, w ten sposób opuszczonych, należy ściągnąć z nich drogą egzekucji lub zastosować przepisy o postępowaniu przymusowem w administracji, pozwalające na sprowadzenie opornych przymusowo do pracy.

Konsekwentne wykorzystanie uprawnień gminy w stosunku do opieszalych jest tu koniecznością, jeżeli gmina chce wdrożyć w swych wykonawcach świadczeń poczucie dyscypliny, a przez to ułatwić sobie, lub wogóle umożliwić, pracę na drogach, gdyż od karnego zastosowania się obowiązanych do świadczeń w stosunku do zarządzeń gminy zależy w bardzo dużym stopniu sprawność i powodzenie robót.

10. Raport tygodniowy drogomistrza.

Tak, jak składanie codziennych raportów drogomistrzowi przez dozorców jest konieczne dla zorientowania go w postę-

pach robót, gdyż mając pod swoją opieką kilka, a nawet kilkanaście partii robotniczych nie może on codziennie wszystkich objechać, tak z kolei drogomistrz, będąc stale w rozjazdach, nie ma czasu zdać ustnie wójtowi relacji ze stanu robót.

Aby wójta jednak informować o postępie prac, składa mu drogomistrz „Raport tygodniowy” (wzór — zał. Nr. 13; objaśnienia — p. 10b zał. Nr. 2), w którym wymienia poszczególne odcinki, podlegające budowie czy naprawie, ilość wykonanych robót oraz ilość zatrudnionych robotników i dozorców. Ilość robót w raporcie podaje się nie szczegółowo, jak raporcie dozorca, lecz według ich ogólnej charakterystyki, t. j. tak, jak wypisuje się je z kosztorysu do preliminarza, z wyjątkiem robót większych jak np. brukowanie, budowa mostu i t. d., które w poszczególnych tygodniach w całości nie są wykonane.

Raporty drogomistrza pisane są również przez kalkę w dwóch egzemplarzach, z których jeden posyłany jest do wójta, drugi pozostaje u drogomistrza. Z raportu tygodniowego orientuje się wójt, czy roboty prowadzone są według ustalonego programu, czy tempo ich jest dostatecznie szybkie i t. d., przez co ma możliwość ewentualne niedociągnięcia sprawdzić i usunąć.

11. Kwity.

Bezimienna kontramarka, wydana wykonawcy świadczeń, jest tylko tymczasowym dowodem i musi być wymieniona na imienny formalny kwit. Jak już powiedziano wyżej, dla uniknięcia handlu kontramarkami, sołtys winien możliwie najprędzej po odbyciu świadczeń odbierać je od mieszkańców swej wsi, odnotowując jednocześnie wykonanie w swej kontroli. Kontramarki te przechowuje u siebie do wyznaczonego mu przez drogomistrza dnia, w którym winien się stawić dla wymiany ich na kwity. Przed tym dniem sołtys dodatkowo wzywa wszystkich, którzy przez zapomnienie czy tp. kontramarek swych mu nie oddali, ostrzegając jednocześnie, że niewymienione, tracą swą ważność w terminie, podanym na kontramarce. Ma to na celu ułatwienie i uproszczenie przy wypisywaniu kwitów.

Drogomistrz w wyznaczaniu dnia wymiany kontramarek dla danej wsi orientuje się według ilości wybranego z niej

szarwarku, starając się, w granicach powyższych terminów, ułożyć te dni tak, aby dla każdego płatnika wypisywać w ciągu sezonu możliwie tylko jeden, najwyżej dwa kwity. W tym celu pożądanem jest aby poszczególne wsie wzywać do roboty w jednym ciągu, aż do całkowitego wyczerpania świadczeń, przypadających na wieś. Nie zawsze się to udaje, gdyż roboty prowadzone są w dwóch okresach, przegrodzonych trwaniem żniw; w tym wypadku kwity wydaje się dwukrotnie, jednak i wtedy znaczna część mieszkańców wsi wykona całość swych świadczeń w pierwszym czy drugim okresie.

Sołtys w wyznaczonym mu dniu stawia się w gminie, mając kontramarki i kontrolę. Drogomistrz sprawdza ilość kontramarek z zapisami w kontroli i sumą dniówek danej wsi z raportów dozorczy, wyjaśnia niedokładności i wydaje imienne kwity (wzór zał. Nr. 14, objaśnienia—punkt 9 zał. Nr. 2) z numerowanego kwitarjusza, pozostawiając w nim odpis dla wciągnięcia do księgi wymiaru i kontroli świadczeń. Kwit podpisany jest przez wójta i drogomistrza oraz zaopatrzone w pieczęć okrągłą. W treści kwitu podaje się cyfrą i słownie liczby odpowiednich dniówek. Z odpisów kwitów wpisywane są ilości dniówek do księgi wymiaru i kontroli, a jeżeli ma to miejsce po zakończeniu sezonu — wyprowadza się pozostałości nieodrobionych świadczeń i sporządza wykazy dla ściągnięcia drogą egzekucji.

W ostatnim roku w jednej z gmin, tytułem próby, wprowadzono wypisywanie kwitów przez tych sołtysów, którzy z tą czynnością mogą sobie dać radę; wtedy kontrola sołtysa jest zapewniona, gdyż z wydanych kwitów musi wyliczyć się kontramarkami. Sposób ten odciąża drogomistrza i ma tę dobrą stronę, że odbierając kontramarki, sołtys odrazu wydaje kwit; wykonawca świadczeń ma więc odrazu w ręku dowód. Odpada możliwość pomyłki ze strony sołtysa, komplikacje z powodu zagubienia kontramarki i t. d. Ponieważ sposób ten jest w okresie prób, nic konkretnego o rezultatach praktycznych powiedzieć nie mogę.

12. Sprawozdanie z wykonanych robót.

Zarząd gminy po skończeniu roku budżetowego musi przedstawić Radzie Gminnej sprawozdanie z wykonania całego

budżetu, a więc również i drogowego. Władze nadzorcze nad samorządem gminnym, techniczne i administracyjne, prowadzą statystykę i ewidencję wykonanych robót, wymagają sprawozdań, oświetlających gospodarkę drogową; wreszcie sama gmina dla swego użytku i kontroli gromadzi dane ile, czego, gdzie i jakim kosztem wykonano. Dla tych celów gminny personel techniczny winien opracowywać sprawozdania techniczne z każdej prowadzonej roboty.

Dozorca po skończeniu robót na danym odcinku, posiadając się materiałem z odpisów swych raportów dziennych oraz przy pomocy pomiarów, ustala ilości wykonanych na odcinku robót poszczególnych kategorii, spisuje krótkie i lakoniczne sprawozdanie, poparte obliczeniami i szkicami, w których omawia: czas trwania robót, ilość dni pracy, ilość robót poszczególnych kategorii wraz z ilościami robocizny, przeciętny koszt stąd wyprowadzony w stosunku do 1 km., 1 mb., 1 m. kw. i t. d., w zależności od rodzaju roboty, oraz w krótkich słowach podaje wyjaśnienia, charakteryzujące daną robotę, o ile dokonywana była ona w warunkach innych niż zwykłe.

Drogomistrz po otrzymaniu sprawozdania sprawdza je na miejscu pod względem ilościowym i jakościowym robót, porównuje z raportami i ilościami zużytkowanych kontramarek pod względem rozchodu robocizny i sprawdza ekonomiczne jej zużycie. Sprawdzone sprawozdania są składane do oddzielnej teczki, zaopatrzone w uwagi drogomistrza oraz ew. wpisywane do specjalnego zeszytu sprawozdawczego. Każda większa robota winny być poza tem przyjęta przez komisję, składającą się z wójta, drogomistrza i jednego czy dwóch członków komisji drogowej ze spisaniem odpowiedniego protokołu, który winien być przechowywany łącznie ze sprawozdaniem.

Na zasadzie sprawozdań dozorców powinien drogomistrz sporządzić dla wszystkich robót kosztorysy wykonawcze na blankietach jak dla kosztorysów wstępnych, które są ostatecznym materiałem do rocznych sprawozdań.

Na konieczność opracowywania takich sprawozdań technicznych ze wszystkich robót należy kłaść bardzo wielki nacisk z następujących względów: często dozorczy robót, a nawet drogomistrze gminni, mający do czynienia wyłącznie z robocizną szarwarkową, zatracają pojęcie wartości takiego „bezpłatnego”

robotnika. Zdaje im się, że tylko to kosztuje, za co płaci się pieniędzmi, zapominając, że pieniądz jest tylko symbolem kapitału, tkwiącego w danym wypadku w sumie pracy, którą z robotnika szarwarkowego można wydobyć. Dlatego też daje się obserwować bezmyślne wprost szafowanie robocizną, a skutki w postaci nikłych rezultatów sezonu, oraz rozleniwienia robotników nie każą na siebie długo czekać.

Aby temu przeciwdziałać, należy wszędzie tam, gdzie można stosować akordy według ustalonych zgóry norm robocizny, żądać od dozorców oszczędności przez akordowanie robót, wreszcie kontrolować ich przy pomocy sprawozdań. Porównanie przeciętnych praktycznych jednostek pracy z normami robocizny, zestawienie rzeczywistych kosztów roboty wykonanej z preliminowanymi na podstawie norm dadzą nam możność zorientowania się, czy gospodarka drogowa stała w danym sezonie na wysokości zadania, czy były jakieś braki i niedociągnięcia, gdzie ich szukać, kto za nie odpowiada i, co najważniejsze, jak ich na przyszłość uniknąć.

Personel techniczny gmin, wiedząc, że wszelkie zaniedbania wyjdą, jak przysłowiowe szydło z worka, dołoży wszelkich starań, żeby roboty wypadły jak najtaniej, a więc cel sprawozdań będzie osiągnięty.

Nie będę tu opisywał sposobów kontroli zużycia szarwarku i wydawania kontramarek celem ustalenia, czy niema przy tych czynnościach nadużyć, gdyż trudno jest ustalić jakąś uniwersalną receptę na to. Punktem wyjścia do tej kontroli winno być zawsze porównanie efektów pracy z jej normami i doraźna kontrola podczas robót. Sprawdzanie ilości zatrudnionych robotników z dokonywanymi zapisami i wydawanymi kontramarkami w dużej mierze zapobiedz może ewentualnym nadużyciom, a sama konstrukcja ewidencji robót pomyślana została w ten sposób, aby przez konieczność zapisu w raporcie dozorca w godzinach rannych, czy przez współudział w odnotowywaniu wykonawców robót sołtysa i dozorca, utrudnić możliwość nadużyć, w których musiałoby brać udział już kilku współników.

Na zakończenie muszę parę słów poświęcić historii powstania powyższej organizacji i księgowości w powiecie włodzimierskim.

Otóż w 1930 roku organizacja ta i księgowość były oparte na przepisach „Instrukcji w sprawie budowy i utrzymania dróg gminnych” (zał. Nr. 1), opracowanej według wzorów poleskich. Po roku okazało się, że posiada ona częściowe braki. W czasie zimowego kursu polecono drogomistrzom przeprowadzić krytykę księgowości i opracować wzory zmian, które, według ich mniemania, winny być wprowadzone. Propozycje drogomistrzów po uzgodnieniu i modyfikacjach dały w rezultacie kilka warjantów, które, po dostosowaniu ich do wymagań ustaw i przepisów, zostały wprowadzone na próbę, tak, że poszczególne gminy w ciągu jednego roku na tle zasadniczej wspólnej księgowości różniły się między sobą w szczegółach jej prowadzenia. Po roku, uzgodnione ostatecznie rezultaty posłużyły jako materiał do opracowania księgowości i organizacji szarwarku w tej formie, jaką powyżej podałem. Współpraca inspektora samorządu gminnego, inżyniera drogowego, sekretarzy i drogomistrzów gminnych pozwoliła nam, przynajmniej we własnym pojęciu, do oparcia księgowości na możliwie logicznych, życiowych, a jednocześnie prawnych podstawach; czy tak jest — osądzą Czytelnicy.

V. *Gospodarka drogowa gmin powiatu włodzimerskiego.*

Poniżej podam trochę danych cyfrowych, tyjących się szarwarku w powiecie włodzimerskim, oraz opiszę kilka przykładów rozwiązania przez gminy poszczególnych zagadnień drogowych, dla zorientowania Czytelników w trudnościach, jakie obecny stan prawny gminnej gospodarki drogowej stwarza i jak gminy sobie w nich radzą.

Jak już wspominałem wyżej, szarwark, jako obowiązek dla wszystkich gmin w powiecie, obowiązek traktowany poważnie i racjonalnie, datuje się od roku 1930. Przed tą datą tylko kilka gmin, zawdzięczając zamilowaniu i sprężystości wójtów, wykorzystywało szarwark w sposób, dający pewne trwałe rezultaty w postaci wybudowanych mostów i grobli; w pozostałych gminach, jakkolwiek szarwark istniał, prowadzony był niefachowo, dozorowany przez sołtysów, używany przeważnie dla bardzo prowizorycznego remontu dróg gruntowych.

Zestawie

L. p.	Nazwa gminy	Obszar w ha		Zaludnienie w/g spisu z 1931 r.
		ogólny	opodatkow.	
1.	Chotiaczów	25.541	24.392	16.629
2.	Grzybowica	26.386	25.829	18.329
3.	Korytnica	40.941	29.248	14.239
4.	Mikulicze	24.519	23.807	16.707
5.	Olesk	33.659	32.006	15.343
6.	Poryck	26.905	24.894	18.875
7.	Werba	36.704	33.513	21.739
	Ogółem	214.655	193.689	121.861

Ewidencji wykonywanych wtedy robót takiej, któraby mogła dać pojęcie o rezultatach pod względem technicznym, nie posiadam. Dlatego też dane, którymi chciałbym scharakteryzować gminy i postępy robót drogowych w nich, obejmować będą tylko okres czasu, od 1930 do 1933 r. włącznie.

Powiat włodzimierski o obszarze 2.202 km. kw., jakkolwiek położony na Wołyniu, w składzie swym posiada obszary o charakterze poleskim; należą tu gminy: oleska, korytnicka i częściowo werbska. Różnorodność gruntu, ich urodzajność i wartość wpływają na gęstość zaludnienia, obszar opodatkowanej ziemi i sumę podatków z terenu gmin. W zestawieniu Nr. 1 dla orientacji podaję cyfry statystyczne, odnoszące się wyłącznie do gmin wiejskich z pominięciem miast: Włodzimierza i Uściługa.

Z zestawienia tego wynika, że jakkolwiek pod względem obszaru powiat przedstawia się pokaznie, to pod względem wysokości opodatkowania stoi niezbyt wysoko, szczególnie jeżeli chodzi o podatki od budynków i przemysłu, co jest charakterystyczne dla gmin wiejskich w powiatach rolniczych.

Znaczne obszary gmin, wielkie ilości mieszkańców oraz sołectw i gromad wskazują na trudności, związane z objazdami dróg, wypisywaniem wielkiej ilości wezwań, zawiadomień i t. d., o czym była mowa w poprzednim rozdziale.

W ostatniej kolumnie, dla porównania, podano długości dróg w każdej gminie, dróg gruntowych naturalnie, gdyż razem

nie Nr. 1

Ilość sosekw	Suma państwowych podatków bezpośrednich zł.				Długość dróg gminnych km
	gruntowy	od budynków	od przemysłu	R a z e m	
34	33.789	244	682	34.715	161
35	37.162	241	1.210	38.613	206
27	19.517	81	914	20.512	101
34	32.141	124	365	32.630	130
27	30.910	24	693	31.627	163
29	34.820	917	4 680	40.417	158
63	37.360	1.334	102	38.796	235
249	225.699	2.965	8 646	237.310	1.154

na wszystkich drogach gminnych jest dotychczas 0,73 km bruku, w jednym odcinku, na drodze Werba-Owadno.

W zestawieniu Nr. 2 podano ilość mostów i przepustów na drogach wszystkich siedmiu gmin, porównywując je z takimi ilościami na drogach wojewódzkich i powiatowych, celem uwypuklenia różnicy, zachodzącej na niekorzyść gmin. Należy dodać, że wszystkie mosty na drogach gminnych są drewniane.

Zestawienie Nr. 2

Światło mostu w metrach	do 10	od 10 do 20	ponad 20	Przepusty betonowe rurowe	Długość dróg km.
	s z t u k				
Kategoria dróg					
Wojewódzkie i powiat.	73	10	5	104	243
Gminne	260	15	7	180	1.154

W zestawieniu tem widzimy ogromną ilość małych mostków do 10 mtr. światła, natomiast skromne bardzo liczby przepustów betonowych rurowych. Tłumaczy się to tym, że istnieje na terenie powiatu bardzo dużo małych drewnianych mostków, które w zupełności można będzie zastąpić przez rurowe przepusty betonowe. Ponieważ stan tych małych drewnianych mostków jest naogół bardzo zły, jest kwestją bardzo palącą zamiana ich na przepusty co pociągnie za sobą wydatki pieniężne na zakup rur lub przynajmniej cementu celem wykonania ich sposobem gospodarczym.

W zestawieniu Nr. 3 ujęto dane, dotyczące gospodarki

drogowej gmin w ciągu czterolecia 1930—33 zarówno pod względem cyfr, dotyczących wartości preliminowanych i wykonanych prac, jak i ilości ważniejszych robót.

Zestawienie Nr. 3

L. P.	Wyszczególnienie	Rodzaj jednost.	Rok budżetowy			
			1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
1.	Preliminowano świadczeń	zł.	279.219	230.778	169.776	172.151
2.	Wykonano świadczeń w naturze ¹⁾	„	188.052 ²⁾	193.797	136.307	129.844
3.	Spłacono got. dobrowol.	„	15.930	19.707	15.289	13.555
4.	Stosunek zamian dobrowol. do preliminarza	%	5,7	8,5	9,0	7,87
5.	Zasiłki Wydz. Pow. ³⁾	zł.	8.211	7.676	7.323	300
6.	Wydatki drogowe gmin w gotówce	„	28.567	39.172	28.591	17.920
7.	Wybudow. dróg brukow.	km.	—	0,453	—	0,280
8.	„ „ „ gruntow.	„	90.837	91.389	92.965	93.246
9.	Wyremontow. dróg grunt.	„	66.350	112.744	83.500	52.300
10.	Wybudow. mostów drewn.	mb.	84,5	75,9	184,4	39,0
11.	Naprawiono „ „	„	34,69	63,5	137,6	115,3
12.	Wybudowano przepustów beton.	szt.	22	34	39	38

Uwagi do zestawienia Nr. 3.

¹⁾ Różnice między wysokością preliminarza i wykonaniem świadczeń w naturze m. i, powstały wskutek zwolnienia szeregu wsi od świadczeń z powodu klęsk żywiołowych, i meljoracji.

²⁾ W gotówce, materiałach drogowych i narzędziach.

³⁾ Nie wezwano do świadczeń na sumę 14.855 zł.

W związku z tem zestawieniem należy dodać następujące wyjaśnienia. W rubryce pierwszej suma preliminowanych świadczeń maleje z roku na rok — nie jest to równoznaczne ze zmniejszaniem się ilości preliminowanych robót, gdyż o ile w 1930 roku stawka za dzieńkę pieszą wynosiła 3 złote, w roku 1932 wysokość jej była określona już na 2 złote. Nie bez znaczenia w tym roku była niczem nieusprawiedliwiona psychoza, spowodowana przez kryzys, a objawiająca się w radach gminnych przez tendencję obniżania budżetów nawet i świadczeń w naturze, na które przecież kryzys wpływu nie posiada.

Dysproporcja między sumami wydatkowanymi w gotówce i wpływami z dobrowolnych zamian wskazywałaby na znaczne deficyty. Tak jednak nie jest. Dane, podane w zestawieniu zbierane były stosownie do zarządzenia Dyrekcji Robót Publicznych, na dzień 1 stycznia każdego roku, a więc na trzy miesiące przed upływem każdego roku budżetowego, lecz już po zakończeniu sezonu budowlanego, a więc obejmują całość wydatków na drogi (oprócz poborów drogomistrzów do końca roku), nie uwzględniają zaś wpływów w miesiącach zimowych, uzyskiwanych drogą egzekucji należności z tytułu niewykonania świadczeń przez część wezwanych.

Te kilka zestawień podałem dla zorientowania Czytelników w stosunkach powiatu i gmin; obecnie przejdę do szczegółów.

Pod względem udzielania zasiłków gminom, Wydział Powiatowy zastosował taktykę, która zmusza gminy do inicjatywy i liczenia przedewszystkiem na własne siły, gdyż zasiłki wydawane są z zasady jako dodatek do funduszków (w naturze i gotówce) jakie gmina na dany cel sobie zgromadzi, a więc drogą zasiłku daje się drzewo na mosty, gdy gmina opłaci robociznę ciesielską lub na odwrót — opłaca się robociznę, gdy gmina z dobrowolnych zamian uzyska drzewo. W wypadkach poszczególnych dotacje zależą od dobrowolnych uchwał zainteresowanych wsi wykonania dodatkowo świadczeń w naturze ponad zwykłą ilość, przewidzianą w budżecie, gdy budowa danego obiektu wymaga ilości robocizny większej niż ta, którą drogą zwykłych świadczeń uzyskać można i t. p.

W pierwszych latach największy nacisk położono na zaopatrzenie gmin w najpotrzebniejsze narzędzia drogowe tak, że obecnie stan ich jest następujący (dla wszystkich siedmiu gmin):

Szufli konnych . . .	16 sztuk
Włoków	9 "
Pługów	4 "
Bron żelaznych . . .	2 "
Wałów betonowych .	7 "
Równaczy konnych .	1 "

Poza tem zaopatrzone gminy w tyczki i krzyże miernicze, taśmy stalowe i parciane i t. p. Ponadto korzystają gminy z ta-

boru i narzędzi Powiatowego Zarządu Drogowego jak kolejka wąskotorowa, kafary, szuffe konne i t. p.

Dla ubijania świeżo wykonanych nasypów i jezdni piaskowych zaopatrzone gminy w walce konne. Ponieważ nabycie wałów żelaznych fabrycznych ze względu na koszt (c/a 1.500 zł. za sztukę) było bardzo trudne, tytułem próby wykonano wały z betonu, zbrojonego pod powierzchnią celem jej uodpornienia. Wał długości 1,5 mtr. i średnicy 0,8 mtr. osadzony w ramie żelaznej na panewkach od wózków kolejki wąskotorowej waży około 1,6 tonny i do ubijania ziemi w zupełności wystarczy, a co najważniejsze, kosztuje tylko 242 zł. (1930 r.). Jeżeli jeszcze na walec taki nałożyć płaszcz ochronny z blachy 4—6 m/m grubości celem uniknięcia uszkodzeń powierzchni przy przetaczaniu przez drogi o twardej nawierzchni, będzie on idealnym narzędziem dla gminy, tem bardziej, że część robocizny przy wykonaniu jego można zastosować z szarwarku. Ze względu na konieczność posiadania formy do wykonania walca, pożądanym jest wyrób w jednym miejscu na betoniarni walców dla kilku gmin. Walec taki posiada jedną wadę — mianowicie waga jego utrudnia przewożenie z jednej roboty na drugą. Jedna z gmin ostatnio wykonała sobie walec żelazny, wewnątrz pusty, z kupionego starego kotła parowego. Walec ten na płaszczyźnie bocznej posiada otwór zamykany, przez który napełnia się go suchym piaskiem dla obciążenia na czas pracy. Opróżniony do przewozu, walec taki jest bardzo lekki i może być przewożony bez trudności na wozie. Koszt takiego walca wyniósł w 1933 r. około 300 zł. (bez ramy).

Ze względu na to, że gminy w pierwszych latach gospodarki drogowej znaczną część świadczeń w naturze muszą zużywać na budowę dróg gruntowych, ich rozszerzanie, prostowanie i okopywanie rowami, co zmniejsza ilość robocizny, którą można zużyć do zwykłej konserwacji dróg, Wydział Powiatowy tytułem próby, zakupił dla jednej z gmin konny równacz firmy Barrén celem dokonania doświadczeń przy remoncie dróg gruntowych przy jego pomocy oraz zbadania, czy użycie równaczy przez gminy może się przyczynić do potaniaenia tej konserwacji, t. j. zmniejszenia ilości robocizny, zużywanej do wykonania tej pracy.

Ze względu na krótki okres prób dotychczasowych posia-

dam obecnie bardzo przybliżone dane, dotyczące bezpośredniego remontu dróg przy pomocy równacza. Podam poniżej cyfry dla dwóch rodzajów gruntów: lżejszego i cięższego, przy szerokości drogi, wynoszącej przeciętnie sześć metrów w koronie, dotyczące kosztu jednego kilometra drogi:

a) droga w gruncie lżejszym (piaszczysto-gliniastym) czas pracy dwa dni

3 pary koni do równacza przez 2 dni	6 dni á zł. 6 = 36 zł.
2 robotników pieszych do obsługi równacza przez 2 dni	4 " " " 2 = 8 "
	<u>Razem 44 zł.</u>

b) droga w gruncie ciężkim (gliniastym) czas pracy trzy dni.

3 pary koni do równacza przez 3 dni	9 dni á zł. 6 = 54 zł.
2 robotników pieszych do obsługi równacza przez 3 dni	6 " á " 2 = 12 "
1 para koni do pługa przy oraniu drogi przez 3 dni	3 " á " 6 = 18 "
1 para koni do szufli konnej do przesuwania ziemi	3 " ě " 6 = 18 "
2 robotników pieszych do pługa i szufli przez 3 dni	6 " á " 2 = 12 "
	<u>Razem 114 zł.</u>

Przy założeniu, odpowiadającemu statutowi o świadczeniach w naturze, że za trzy dni piesze przyjmuje się jedną dniówkę furmanki parokonnej, po sprowadzeniu kosztów powyższych do wspólnej jednostki — dniówki pieszej, remont drogi w gruncie lżejszym wymaga 22 dni robotnika na 1 km., zaś w gruncie ciężkim 57 dniówek na 1 km.

Według norm robocizny, podanych na stronie 253-ej załączonej Instrukcji (zał. Nr. 1), a stosowanych przy wyznaczaniu akordów na drogach gminnych, jeden robotnik w ciągu dnia wykona remont drogi z nadaniem profilu na powierzchni od 100 do 300 mtr. kw. w zależności od rodzaju gruntu. Dla drogi o szerokości w koronie 6 mtr. wyniesie to w stosunku dla 1 km od 60 do 20 dni robotnika, potanieńczenie przy pracy równaczem jest więc nieznaczące.

Przytoczone wyżej cyfry odnoszą się do bezpośrednich kosztów pracy — nie uwzględniono w nich amortyzacji utrzymania maszyny, co zresztą wyniesie niewiele, wobec prostej konstrukcji równacza i małej ilości części zużywalnych (głównie lemiesz).

W gruntach lżejszych wystarczy do konserwacji drogi wyłącznie równacz—w cięższych zaś zorywanie pagórków i przesuwanie większych ilości ziemi nie da się wykonać wyłącznie przy jego pomocy, dlatego trzeba roboty te wykonywać pługiem i szuflą konną płozową; resztę zaś, t. j. profilowanie i wyrównywanie kolein oraz poprzeczne w stosunku do osi drogi przesuwanie ziemi wykonywuje równacz. Jakkolwiek pewne potanieńczenie kosztów konserwacji drogi, przyśpieszenie robót i ich jakość przy remoncie dróg przy pomocy omawianego równacza stanowią dodatnią jego stronę, to jednak przeciw stosowaniu na szerszą skalę przez gminy pracy równaczy konnych przemawiają następujące względy:

1. Konieczność użycia do pociągu 3 par koni silnych, zgranych i przyzwyczajonych do powolnego, jednak znacznego wysiłku, wymaga specjalnego ich doboru spośród posiadanych przez obowiązyanych do świadczeń rolników, co wobec przewagi nędznych chłopskich koników jest utrudnione.

2. Praca równacza wymaga od obsługi, przeznaczonej do manipulacji nożem, pewnej praktyki przy tego rodzaju pracy, co znów pociąga za sobą konieczność powoływania do niej tych samych ludzi, a przy świadczeniach w naturze nie jest to zupełnie zagwarantowane.

3. Równacz ze względu na swą małą wagę i małą siłę pociągową nie nadaje się do pracy na ciężkich, zeschniętych gruntach, co ogranicza zakres jego użycia.

O ile budowa dróg gruntowych, które można wykonać całkowicie roboczną szarwarkową nie przedstawia nic ciekawego ze strony pokrycia wydatków, o tyle budowa mostu, gdzie chodzi już o środki na nabycie materiałów i opłacenie robocizny fachowej, będzie dla nas bardziej interesująca. Podam więc kilka przykładów zrealizowania budowy poszczególnych obiektów przez gminę Werbę.

Budowa mostu trzyprzęstowego o św. 16,5 mtr. na rzece Turji we wsi Turji.

Budowa ta należała do jednych z większych przedsięwzięć gminnych w 1930 r. t. j. w początkach prac szarwarkowych. Most należało pobudować na miejsce dwóch zniszczonych mostów, pozostałych po spalonym w czasie wojny młynie wodnym. Poza budową samego mostu, w skład robót wchodziło podwyższenie grobli na dojazdach i regulacja koryta rzeki z przekopaniem nowego jej łóżyska w miejsce istniejących dwóch odnóg. Wobec tego, że zarząd gminy poza bardzo nieznaczną kwotą pieniężną i uzyskanym od zainteresowanych drzewem w ilości tylko 16 mtr.³ oraz robocizną szarwarkową nic na budowę mostu przeznaczyć nie mógł, Wydział Powiatowy na pierwszą tę gminną budowę mostu w powiecie udzielił zapomogi na materiał drzewny, żelazo i robocizną fachową. Robotników niewykwalifikowanych do bicia pali i pomocy cieślom dostarczyła gmina, która pozatem wykonała szarwarkiem roboty ziemne i regulacyjne.

Koszt budowy przedstawiał się jak następuje:

drzewo okrągłe i tarte na most, pachółki i poręcze (53,7 m ³)	1.669 zł.
śruby, gwoździe, kłamry, karbolineum i t. d.	311 „
robocizna fachowa przy budowie mostu	800 „
robocizna niefachowa, przewozy materiałów, roboty ziemne	1.716 „
	<hr/>
Razem	4.496 zł.

Pokrycie powyższego kosztu było następujące:

zapomoga Wydziału Powiatowego	2.393 zł.
drzewo od zainteresowanych	320 „
udział pieniężny gminy	167 „
robocizna piesza i furmanki szarwarkowe	1.716 „
	<hr/>
Razem	4.496 zł.

Wydatki pieniężne stanowiły 54,7%, a szarwark i udział w naturze zainteresowanych 45,3% ogólnych kosztów budowy. Przekraczający połowę kosztu procent wydatków pieniężnych tłumaczy się koniecznością nabycia za gotówkę niemal wszystkich materiałów i opłacenia robocizny fachowej.

W następnych latach, mając już praktykę w poszukiwaniu źródeł materiałów sposobem bezgotówkowym i takiegoż wykonywania części robót fachowych, gmina realizowała budowy przy mniejszych wydatkach pieniężnych. Typowym przykładem będzie tu wykonana w 1932 roku.

Budowa mostu trzyprzęsłowego o św. 16.5 m. na rzece Turji we wsi Popówka.

Korzystając z tego, że drogomistrz gminny jest z zawodu cieślą mostowym, postanowiono obyć się bez wynajmowania majstra ciesielskiego do budowy mostu i powierzyć jemu tę funkcję. Ponieważ na terenie gminy cały szereg kowali obowiązany jest, z tytułu uprawianego przemysłu i posiadanych gruntów, do świadczeń w naturze, gmina zakupiła żelazo, a kowale ci, w formie świadczeń, wykonali śruby i klamry. Do obróbki drzewa i prostych robót ciesielskich użyto do pomocy drogomistrzowi tych wykonawców świadczeń, którzy są obeznani z robotami ciesielskimi.

Zestawienie kosztów budowy mostu przedstawia się jak następuje:

drzewo okrągłe i tarte na most i pacholki	1.495 zł.
materiały pomocnicze (gwoździe, żelazo i t. d.)	205 „
przewozy materiałów i narzędzi	306 „
budowa mostu	580 „
wykonanie śrub, klamer i t. d.	40 „
budowa dojazdów i roboty regulacyjne	1.070 „
	<hr/>
Razem	3.696 zł.

Pokrycie kosztów było następujące:

wydatki pieniężne gminy na zakup drzewa	735 zł.
zakup żelaza, gwoździ i t. d.	205 „
drzewo w naturze za świadczenia	760 „
robocizna kowalska w naturze	40 „
robocizna pieszka i furmanki szarwarkowe	1.956 „
	<hr/>
Razem	3.696 zł.

Wydatki pieniężne stanowiły 25,5%, w naturze zaś 74,5% ogólnego kosztu budowy. Nie uwzględniono tu wartości pracy drogomistrza, który przecież za czas ten pensję swoją otrzy-

mywał i tylko zbiegowi okoliczności, że jest on cieślą, zawdzięcza gmina uniknięcie wydatków na robocizną fachową, było to jednak możliwe dlatego, że wójt wyręczał drogomistrza w organizacji i ogólnym nadzorze innych robót. Taka organizacja była wyjątkowa i tłumaczyła się brakiem możliwości Wydziału Powiatowego przyjscia z pomocą gminie przez opłacenie cieśli.

Przykład ten dowodzi, że przy jednym cieśli fachowym, pracującym jednak z pewnym poświęceniem, można szarwarkiem wykonać resztę robót przy budowie mostu drewnianego prostej konstrukcji. Z powyższego widać, że procent wydatków pieniężnych przy budowie mostów drewnianych na drogach gminnych jest zmienny; w krańcowych wypadkach i sprzyjających okolicznościach, t. j. gdy gmina otrzyma całkowity materiał w drodze zamiany świadczeń i przy wykonaniu robót ciesielskich przez drogomistrza, wydatki pieniężne mogłyby ograniczyć się do zakupu gwoździ, żelaza, karbolineum i t. d., t. j. dla wypadku opisanego wyżej mostu w Popówce — zaledwie do 5,7% kosztów budowy.

Podane wyżej przykłady zostały przytoczone nie w celu wykazania wielkiej ilości robót, gdyż jak widać z nich, skala robót jest drobna, dostosowana do niewielkich możliwości powiatowego związku samorządowego i gmin. Chodziło tu raczej o wskazanie sposobów rozwiązania poszczególnych zagadnień w praktyce.

VI. Zakończenie.

W miarę pogłębiania się przesilenia gospodarczego, a co za tem idzie, kurczenia się środków finansowych instytucji państwowych i samorządowych, obowiązanych do opieki nad drogami, świadczenia w naturze stają się źródłem zaspokojenia potrzeb drogowych, do którego sięgamy coraz częściej.

Poza gminami, ustawowo upoważnionymi do czerpania z tego źródła, z szarwarku korzystają już samorządy powiatowe dla utrzymania dróg wojewódzkich i powiatowych; pośrednio, przez samorząd powiatowy, zaczyna się go używać na drogi państwowe.

Jest to objaw zupełnie logiczny i naturalny, jeżeli zważymy, że obecne światowe przesilenie gospodarcze jest chorobą

organizacji wymiany dóbr. Jeżeli z jednej strony zboże nie ma nabywców, a z drugiej jest niezaspokojone zapotrzebowanie ze strony ogromnych rzesz spożywców, jeżeli odczuwa się wszędzie brak inwestycji, a z drugiej rzesze robotników i masy materiałów wyczekują wykorzystania, jeżeli jest głód ziemi, a znaczne obszary nieużytków oczekują meljoracji i przygotowania do uprawy, jednym słowem, gdy na jednym biegunie rosną niezaspokojone potrzeby, a na drugim gromadzi się energia zdolna do ich zaspokojenia, to jest tylko dowodem, że szwankuje połączenie między biegunami, uniemożliwiające zaprowadzenie równowagi.

W miarę postępu kultury, organizacja wymiany dóbr i zaspokojenia potrzeb indywidualnych i społecznych stawała się coraz bardziej skomplikowana — nic więc dziwnego, że z chwilą, gdy organizacja ta zawodzi, zaczynamy nawracać do form jej najbardziej pierwotnych, a taką formą jest przecież w dziedzinie komunikacji kołowej zaspakajania potrzeb jej utrzymania przez bezpośrednie świadczenia ludności — wywiązywanie się obywateli z części obowiązków materialnych w stosunku do ogółu przez pracę u źródła tej potrzeby — na drodze, bez uciekania się do pośrednika w formie pieniądza.

Nawrót ten w dziedzinie drogowej byłby idealnym rozwiązaniem, gdyby nie owoce postępu, dokonanego w dziedzinie komunikacji w okresie, który nas dzieli od czasu, gdy wszystkie potrzeby społeczne były zaspakajane drogą bezpośrednich świadczeń, gdyby nie było dróg bitych, brukowanych czy smołowanych, skomplikowanych mostów na rzekach i t. p., to jest wszystkich tych urządzeń drogowych, dostosowanych do obecnie używanych środków lokomocji, a wymagających i pracy fachowej i specjalnych materiałów czy maszyn, czego przeciętny obywatel pracą rąk swych dać nam nie może, a czego nie było potrzeba w epoce jucznego konia, lektyki czy niewolnika-tragarza.

Z tego względu całkowite przejście na świadczenia w naturze na drogach jest niemożliwe; natomiast ze względów gospodarczych koniecznym jest chwilowo zastosowanie świadczeń wszędzie, gdzie zastępować się one dadzą, bo o ile wpływy podatków pieniężnych wskutek kryzysu są znacznie zmniejszone, o tyle bezpośredni fizyczny wysiłek obywatela jest od nie-

go niezależny i na redukcję jego wpływają tylko klęski żywiołowe. Jest to forma opodatkowania, która nie przedstawia sobą jednego wielkiego znaku zapytania pod względem spodziewanych wpływów, czem są, niestety, obecnie podatki pieniężne. Szerokie zastosowanie świadczeń drogowych zamiast części podatków ma również tę dobrą stronę, że zwiększa zdolność płatniczą ludności w innych dziedzinach opodatkowania, a więc, między innymi, zwiększa procent realizacji tych podatków drogowych, które, jako przeznaczone na opłacenie administracji, robocizny fachowej i materiałów, muszą być ściągnięte w gotówce.

Komplikuje rozwiązanie sprawy fakt, że procent kosztów budowy drogi, które można wykonać w naturze świadczeniami, nie jest wielki (np. w warunkach pow. włodzimierskiego wynosi on około 30%) oraz brak możliwości skupienia świadczeń w większej ilości w jednym miejscu przy budowie dłuższego odcinka; pobocznie ujemnie odbija się wykorzystywanie świadczeń na stopniu zatrudnienia bezrobotnych niewykwalifikowanych przy robotach drogowych; wskazuje to, że zagadnienie finansów drogowych zahacza o inne dziedziny życia gospodarczego i jako odrębna całość w obecnej sytuacji traktowana być nie może.

Tych parę uwag ogólnych poczyniłem w celu wskazania, że świadczenia drogowe nie będą w niedalekiej przyszłości traktowane w skali gminy, lecz wysuną się na wiele szerszą platformę, tem bardziej, że obecnie już ustawa o Funduszu Pracy pozwala pewne zaległości podatków państwowych odrabiać na drogach pod postacią świadczeń w naturze i to na drogach wszystkich kategorii.

To co się obecnie czyni w wielu wypadkach, t. j. używanie szarwarku gminnego do pracy na drogach wyższych kategorii, jest tylko przerzucaniem ciężaru utrzymania tych dróg na gminy i jako rozwiązanie problemu drogowego uważane być żadną miarą nie może — wskazuje ono, że zwrócono się do właściwego źródła, lecz niewłaściwą drogą.

Z drugiej zaś strony, zastrzec się należy przed tendencjami, zmierzającymi do zmniejszenia sum pieniężnych, przeznaczonych na drogi wyższych kategorii, wzamian za ekwiwalent w postaci świadczeń w naturze, ustawowo na te drogi prze-

znaczonych. Takie rozwiązanie sprawy pogrzebać mogłoby ostatecznie sprawę drogową, nie zwiększając wydatnie wpływów z innych kategorii podatków. Rozciągnięcie prawa pobierania świadczeń na rzecz dróg wyższych kategorii przyniesie korzyść tylko w tym wypadku, gdy będzie stanowić uzupełnienie sum w gotówce, przeznaczonych na drogi — uzupełnienie, którego każdorazową wysokość ustalać winny czynniki drogowe, a nie administracyjne, w zależności od stopnia możliwości ich wykorzystania w danych warunkach pracy.

Poza doniosłym znaczeniem świadczeń w naturze pod względem gospodarczym jako środka opodatkowania i ogromnego kapitału, który celowo wykorzystany, powiększyłby znacznie bogactwo narodowe, nie można pominąć jego znaczenia społecznego.

W jednym z poprzednich rozdziałów wspomniałem, omawiając różnicę między podatkami a świadczeniami, że po wpłaceniu przez obywatela podatku drogowego, kontakt między nim, a instytucją, utrzymującą drogę przerywa się. Płatnik podatku nie wie, na zaspokojenie której z potrzeb drogowych poszły jego pieniądze. Dlatego wpłacenie podatku stanowi dla niego tylko pozbycie się ciężącego obowiązku, nie łączy się z nim satysfakcja posiadana przez człowieka, który wie, że jego wysiłek finansowy przyjął konkretne formy i mianowicie jakie, że przyczynił się do zaspokojenia wiadomej mu i odczuwanej przez niego potrzeby. Naturalnie, mówię tu o przeciętnym obywatelu z ograniczoną skalą zainteresowań, jakich mamy jednak większość.

Inaczej rzecz się ma ze świadczeniami w naturze. To wywiązywanie się bezpośrednio z obowiązku przez pracę na drodze daje mieszkańcowi gminy pojęcie o tem, na jakie potrzeby wysiłek jego jest zużywany, bo sam przecież własnymi rękoma przy tem pracuje. Naprawiając czy budując drogę z innymi współmieszkańcami gminy, z której sam korzysta, stwierdza osobiście celowość tych świadczeń i odnosi zadowolenie, że i on przez swoją pracę przyczynił się do ogólnego dobra — wyciąga też z niego wniosek, że zbiorową pracą dokonać można wiele.

Ten sens moralny, wyciągany bezsprzecznie z rezultatów robót szarwarkowych, przyzwyczajanie do punktualności w sta-

wianiu się do robót, karność — przez podporządkowanie poleceniom dozorca, nauka sumienności w spełnianiu swych obowiązków, przez dokładne wykonywanie powierzonych sobie robót, to są zyski społeczne, osiągane pobocznie, jednak o tak dużej wartości, że śmiało ten skromny „szarwark” można nazwać najlepszą szkołą pracy obywatelskiej.

Załącznik Nr. 1.

INSTRUKCJA W SPRAWIE BUDOWY I UTRZYMANIA DRÓG GMINNYCH
W POW..... WOJEWÓDZTWA WOŁYŃSKIEGO.

I. Zasady ogólne.

Budowa i utrzymanie dróg gminnych wchodzi w zakres obowiązków gmin. Wobec mylnej częstokroć interpretacji pojęcia „droga gminna” wyjaśnia się że w myśl art. 2 Ustawy z dnia 10/XII 1920 r. oraz Okólnika M. R. P. z dnia 18/III 1921 r. takimi są wszystkie drogi publiczne nie uznane za państwowe, wojewódzkie lub powiatowe, bez względu na to, czy odpowiednia uchwała Rady Gminnej była powzięta, czy też jeszcze nie.

Pokrycie wydatków, związanych z budową i utrzymaniem dróg, gmina znajduje: a) w gotówce na podstawie budżetu administracyjnego gminy, b) w świadczeniach drogowych w naturze i zamianie ich na opłaty oraz c) w zapomogach Wydziału Powiatowego.

W myśl uchwalonych przez gminę statutów, do świadczeń drogowych w naturze obowiązani są wszyscy mieszkańcy gminy i osoby prawne w stosunku do opłacanych państwowych podatków bezpośrednich. Wykaz osób i instytucyj, zwolnionych od świadczeń umieszczony jest w statucie.

Przez wykonanie świadczeń drogowych w naturze rozumie się odrobienie wyznaczonej ilości pracy bezpośrednio przez obciążonego świadczeniami lub jego zastępcę, zdolnego do pracy fizycznej, albo też dokonanie określonej ilości przewozów, przyczem tą ostatnią czynnością obarczać należy jedynie posiadaczy środków przewozowych.

Zasadniczo świadczenia winny być wykonywane w naturze, jednak za zgodą interesowanych lub z ich inicjatywy mogą być zamienione na opłatę pieniężną, wniesioną w terminie i wysokości, oznaczonych przez Radę Gminną. Pieniądze, uzyskane przez tego rodzaju zamianę winny być użyte wyłącznie na opłacenie nadzoru, narzędzi i robocizny lub zakup materiałów do budowy lub konserwacji drogi.

Oprócz wyżej wymienionych świadczeń w naturze może Rada Gminna uchwalić na budowę lub naprawę danej drogi, na wniosek Gminnej Komisji Drogowej, dodatkowe świadczenia w naturze, rozkładając je na tych mieszkańców gminy, którzy ze względu na sąsiedztwo z drogą, większe zużywanie drogi lub z innych powodów w budowie czy naprawie drogi są specjalnie zainteresowani i przez podniesienie jej stanu osiągną wyjątkowe (w porówna-

niu z innymi mieszkańcami gminy) korzyści, np. tartak, wywozący daną drogą drzewo, plantatorzy buraków odstawiający je do cukrowni, wioski głównie korzystające z drogi i t. d.

Powyższe świadczenia drogowe raz uchwalone, obowiązują corocznie do czasu osiągnięcia celu, dla którego powstały, t. j. do ostatecznego wybudowania lub naprawy drogi czy mostu. Tutaj podział świadczeń winien być proporcjonalny do rozmiaru spodziewanych korzyści poszczególnych zainteresowanych. Uchwała Rady Gminnej, dotycząca dodatkowych świadczeń, rozmiaru obciążenia i sposobu ich podziału winna być ogłoszona zainteresowanym i po upływie 30-tu dni wraz z ewentualnymi rekursami przesłana Wydziałowi Powiatowemu do zatwierdzenia.

II. Gminne Komisje Drogowe.

Zarząd sprawami budowy i konserwacji dróg gminnych i odpowiedzialność za nie spoczywa w ręku Wójta, działającego przy pomocy Gminnej Komisji Drogowej¹⁾. W skład Komisji wchodzi: Wójt lub jego zastępca jako przewodniczący, oraz członkowie Komisji w liczbie 4—10, osób w połowie wybrani przez Radę Gminną z pośród jej członków lub z zewnątrz Rady, a w połowie mianowani przez Wydział Powiatowy zpośród mieszkańców gminy²⁾. Kandydaci na członków Komisji winni odpowiadać następującym warunkom:

- 1) władać pismem i rachunkiem w dostatecznej mierze,
- 2) posiadać zamiłowanie do spraw społecznych, a drogowych w szczególności,
- 3) posiadać zaufanie ludności okolicznej i pewien wyrobiony autorytet,
- 4) ogół członków Komisji winien być tak dobrany, aby w niej były reprezentowane wszystkie rejony gminy.

Skład Komisji, jak i wszelkie w nim zmiany, winien być podany przez Urząd Gminy Wydziałowi Powiatowemu do zatwierdzenia w ciągu 7-miu dni.

Komisja Drogowa zbierać się będzie w miarę potrzeby, a przynajmniej raz na kwartał na zawiadomienie Wójta; nadzwyczajne zebrania Komisji Drogowej zwoływane są na żądanie Wydziału Powiatowego lub członków Komisji. Okres jej urzędowania trwa do upływu kadencji Rady Gminnej. Zebrania Komisji są prawomocne przy udziale co najmniej połowy członków—uchwały zapadają zwykłą większością głosów — w razie ich równości rozstrzyga głos Przewodniczącego.

Z posiedzeń Komisji Drogowej spisuje się protokoły, zatwierdzane przez Radę Gminną i podawane do wiadomości Wydziałowi Powiatowemu.

¹⁾ Zmieniono; obecnie Komisja Drogowa jest tylko czynnikiem opiniodawczym.

²⁾ Według ustawy z dnia 13/III 1933 r. wszyscy członkowie wybierani są przez Radę Gminną.

W zakres obowiązków Gminnej Komisji Drogowej wchodzi¹⁾:

1) Opracowanie wieloletniego ogólnego programu budowy i konserwacji dróg z uwzględnieniem znaczenia dróg, kolejności i sposobu wykonania.

2) Ustalenie corocznie jesienią do dnia 31 października przy współudziale technika-instruktora i wójta przez obejście lub objazd dróg, odcinków ich i obiektów drogowych (mosty, przepusty) przeznaczonych do budowy lub konserwacji w następnym sezonie budowlanym.

3) Opierając się na rozporządzalnych świadectwach w naturze i wpływach pieniężnych, opracowanie preliminarza drogowego i programu robót oraz przedstawienie ich Radzie Gminnej, która go uchwała do dnia 30 listopada, poczem ma być podany w zwykłej drodze do wiadomości ogółu i przedłożony do dnia 31 grudnia do zatwierdzenia Wydziałowi Powiatowemu, który go w całości zatwierdzi lub poda żądane zmiany do ponownego opracowania i uchwalenia.

4) Podział świadczeń na poszczególnych płatników.

5) Ustalanie cen na robociznę i materiały oraz nadzór nad dokonywaniem zakupów i komisyjne odbieranie robót i materiałów.

6) Prowadzenie ksiąg rachunkowych, ewidencji odbytych świadczeń, ogólny nadzór nad robotami przez członków Komisji, zamieszkujących w danym rejonie.

7) Po upływie roku budżetowego, najdalej do dnia 1-go maja następnego roku sporządzić zamknięcie dochodów i wydatków drogowych oraz przedłożyć je do zatwierdzenia Radzie Gminnej, następnie Urząd Gminy sprawozdanie z wykonanych robót i wydatków w gotówce, a także stopnia wyzyskania szarwarku nadsyła Wydziałowi Powiatowemu.

8) Wogóle czuwać nad prawidłowością wykonywania świadczeń rozpatrywać spory powstające z tego powodu, występować w imieniu Rady Gminnej i z jej upoważnienia w sprawach granic pasów drogowych, oraz dbać o przestrzeganie przez ludność przepisów porządkowych na drogach.

9) Cała Komisja²⁾ z Instruktorem winna dwa razy w roku objechać wszystkie drogi, zaś poszczególni członkowie swoje rejonu raz na miesiąc.

Członkowie Komisji Drogowej pracują bezpłatnie, spełniając swe czynności jako honorowe, jednak przy dalszych wyjazdach w sprawach drogowych mogą otrzymać zwrot kosztów podwód, a w wypadkach zasługujących na uwzględnienie również i diety; odnośną uchwałę Rady Gminnej zatwierdza Wydział Powiatowy.

III. Sieć i ewidencja dróg gminnych.

Jak podano w p. I sieć dróg gminnych obejmuje wszystkie drogi publiczne, nie uznane za państwowe, wojewódzkie lub powiatowe. Z tego wynika, że dróg tych na opiece gminy jest dużo.

¹⁾ Zmieniono; obowiązki władzy wykonawczej spełnia Zarząd Gminy; G. K. D. z pośród wymienionych obowiązków zatrzymuje tylko opinowanie i udział w odbiorze robót.

²⁾ Obecnie: jeden lub dwóch członków.

Nie wszystkimi drogami gmina w równej mierze winna się zajmować— stopień zainteresowania drogą zależy od jej znaczenia. Są drogi o znaczeniu ogólnym dla gminy jako całości np. połączenie siedziby urzędu gminnego z miastem powiatowym lub z drogą wyższej kategorii, do niego prowadząca, połączenie między ważniejszymi osiedlami gminy, drogi dojazdowe do ośrodków handlowych lub przemysłowych, z których większość mieszkańców gminy korzysta (np. stacje kolejowe, młyny, składy i miejsca spławu buraków, większe lasy i tartaki, jako miejsca zaopatrywania się większości gminy w drzewo i t. d.). Inne drogi są arterjami komunikacyjnymi pewnych tylko rejonów gminy, wreszcie są drogi, użytkowane zaledwie przez poszczególne osiedla jako dojazdy do dróg ważniejszych.

Stopień zainteresowania gminy daną drogą, sposób jej budowy i utrzymania zależy od tego, do której z wyżej wymienionych kategorii droga należy — pierwszym więc krokiem Komisji Drogowej¹⁾ w kierunku zracjonalizowania opieki nad drogami będzie zbadanie istniejącej sieci dróg gminnych, uzupełnienie jej przez włączenie dróg, dotychczas nią nie objętych i w związku ze stosunkami ekonomicznymi gminy, ustalenie, które drogi mają znaczenie dla całości gminy, dla danej połąci jej oraz dla poszczególnych osiedli.

Ten podział, po ustaleniu go wspólnie z technikiem-instruktorem, winna Komisja Drogowa¹⁾ przedstawić Radzie Gminnej do zatwierdzenia i on będzie służył jako podstawa do opracowania programu i preliminarzy drogowych.

Po opracowaniu sieci dróg należy przystąpić do ich pomiarów, kilometrowania i ewidencji. W tym celu drogi gminne winny otrzymać numerację, przyczem niższymi cyframi będą oznaczone drogi ważniejsze. Dla przeprowadzenia pomiarów i kilometrowania dróg, Komisja Drogowa¹⁾ ustala ich punkty początkowe — zwykle skrzyżowanie z drogą wyższej kategorii (państwową, wojewódzką lub powiatową); dla dróg rozpoczynających się w osiedlu — np. środek jego, kościół, siedzibę urzędu gminnego i t. d.

Jednocześnie z pomiarami dróg należy je kilometrować przez stawianie słupów w/g wzoru M. R. P. malowanych na kolor szaro-niebieski (t. j. jasny stylowy) z trzema tabliczkami, z których górna podaje numer bieżący kilometra od początku drogi — dwie dolne boczne odpowiednie odległości od najbliższych osiedli.

Ewidencję obiektów drogowych, t. j. mostów i przepustów należy przeprowadzić w następujący sposób: w oddzielnej książce z podziałem na poszczególne drogi zostaną wrysowane mosty i przepusty w przekrojach podłużnym i poprzecznym z podaniem wymiarów obiektu i materiału, podając stan obiektu, rok budowy i projektowany rok odbudowy. Dla każdego mostu należy przeznaczyć oddzielną kartę książki, rysując podane wyżej przekroje na jednej stronie, drugą należy zostawić dla rysunku mostu po ewentualnej przebudowie. W końcu książki należy pomieścić zestawienie, z wypełnieniem rubryk podanych we wzorze, które będzie pomocą przy dostarczaniu danych dla instancji nadzorczych, jak również dla użytku gminy.

¹⁾ Obecnie Zarząd Gminy.

Dla uplastycznienia usytuowania dróg w stosunku do osiedli, stanu jej trasy i nawierzchni oraz rozmieszczenia i wielkości obiektów drogowych winny być wykonane. t. zw. plany linjowe drogi, na których na paskach papieru milimetrowego czy kalki wyprostowana droga będzie narysowana linjami pełnymi lub kreskowanymi zależnie od stanu jej, z podaniem kilometrowania i oznaczeniem przebieganego terenu, według załączonego wzoru Nr. 9¹⁾. Plany linjowe w ten sposób sporządzone dadzą z jednej strony orientację co do długości poszczególnych odcinków, z drugiej, przez uwypuklenie stanu drogi, obraz tego, co na danej drodze niezbędnego jako minimum wykonać należy. Ponieważ konieczne informacje co do przeprowadzenia ewidencji przekraczają ramy niniejszej instrukcji, wszelkich wyjaśnień i pomocy w tej sprawie, jak i wogóle we wszystkich sprawach, związanych z budową i konserwacją dróg gminnych, udzielać będzie technik-instruktor, wyłącznie w tym celu przez Wydział Powiatowy zaangażowany.

IV. Szerokość pasów dróg gminnych.

Ustawodawstwo drogowe polskie sprawy szerokości pasów dróg gminnych, jako takich dotychczas w całości nie rozwiązało. Istnieje szereg ustaw i rozporządzeń, które wzięte razem dają całokształt tej sprawy. Ponieważ w pracach Komisji Drogowych kwestja szerokości pasa drogowego będzie jedną z pierwszych, którą rozstrzygnąć trzeba, poniżej podaje się dane, według których orientować się należy.

Część dróg gminnych należała za czasów rosyjskich do jednej z pierwszych pięciu klas dróg o pasie 20—30 sążni, stanowiącym serwitut na rzecz drogi, ciężący na gruntach, przez które ona przechodzi. Rozporządzenie Pana Prezydenta z dnia 1/VI 1927 roku uprawnienia serwitutowe zwężyło dla gminnych dróg do pasa 18 mtr. szerokości, zaś okólniki wykonawcze M. R. P. wyjaśniają, że zwężenie to dokonywać należy na żądanie zainteresowanych. W powiecie drogi gminne, mające prawo do wspomnianego 18-to metrowego pasa są następujące:

(Tu następuje wyliczenie dróg dla danego powiatu).

Z oddawaniem pasów, szerszych ponad 18 mtr. gminy nie powinny się śpieszyć, lecz dokończyć je dopiero po ustaleniu trasy danej drogi, wykonaniu robót ziemnych, okopaniu rowami, gdyż może się okazać, że oddany przedwcześnie grunt trzeba będzie odkupić w przyszłości, ze względu na poszerzenie pasa zajętego przy wykonywaniu nasypu lub wykopu, konieczność założenia rezerwy, odkładu, składu materiałów drogowych, szkółki drzewek i t. d. Jeżeli pasy drogowe wskutek nieużywania chwilowo dla komunikacji lub z powodu braku dozoru ze strony organu zawiadującego drogą są obsiewane przez właścicieli przyległych pól, w razie ich potrzeby ma prawo gmina rewindykować u użytkowników pas 18 mtr. szerokości za zwrotem ewent. kosztu zasiewów.

Drugą kategorię dróg gminnych stanowią t. zw. drogi międzywioskowe o ustawowej szerokości 3 sążnie, t. j. 6,39 m. Dane co do tego, które z dróg

¹⁾ Wzoru planu linjowego nie załącza się.

do danej kategorii zaliczyć, znajdują gminy w aktach przedwojennych, na planach gruntów wsi, wreszcie na mapie rosyjskiej Szuberta (której odpis będzie gminom rozesłany).

Ostatni rodzaj dróg gminnych — to dotychczasowe polne — co do ich szerokości danych dostarczą zeznania ludzi starszych pamiętających, jaką szerokość droga przed laty miała albo plany gruntów wiejskich, będące w posiadaniu większości wsi.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przy szerokości drogi w koronie 8 mtr. i najpłytszych rowach 0,5 m, pas winien mieć szerokość 12—13 m i to gdy droga biegnie w terenie — zaś na nasypie lub w wykopie odpowiednio do jego wysokości więcej, to dojdziemy do wniosku, że większość dróg gminnych ma szerokość niewystarczającą, należy więc dążyć do powiększenia jej.

Postępowanie tu może być różne: gdy droga przecina działki gruntów prostopadle do ich dłuższych wymiarów i poszerzenie jej obciąży dużą liczbę właścicieli, ale zato w drobnym stopniu, może być łatwym spowodowanie uchwał zainteresowanych gromad darowania na cele drogowe odpowiednich skrawków gruntu. Gdy droga biegnie równoległe do działek i poszerzenie jej pokrzywdziłoby w większym stopniu poszczególnych właścicieli, należy albo grunt wykupić dobrowolnie albo wywłaszczyć, przyczem sposób uzyskania gruntu i wysokość opłaty za niego pozostawia się inicjatywie i przedsiębiorczości Komisji Drogowych.

Wobec coraz częściej dokonywanych komasacji gruntów wiejskich uzyskanie pasa pod drogi i ich sprostowanie w tych wypadkach jest ułatwione, gdyż według przepisów, mierniczy, przeprowadzający komasację, obowiązany jest zawiadomić gminę o dokonywanem scalaniu i wspólnie z przedstawicielem urzędu gminnego ustalić na gruncie kierunki dróg gminnych, następnie w opracowanym projekcie wydzielić pod drogi pasy gruntu o ustawowej szerokości 9—12 m w zależności od znaczenia drogi. Rzeczą gminy naturalnie jest tu dopilnować tej sprawy wogóle, a w szczególności żeby pasy dróg gminnych miały szerokość 12 m, a nie 9. W wypadkach, gdy pas ten nie wystarcza, należy spowodować uchwałę gromady poszerzenia pasa drogowego, co ogółu bardzo nie skrzywdzi, a przyczyni się do polepszenia stanu dróg. Z tego, co powiedziano wyżej widać, że sprawa szerokości pasa drogowego jest niezmiernie ważną i drobne zaniedbania czy przeoczenia mogą być w następstwie powodem poważnych trudności, należy więc, żeby Komisje Drogowe jako jedną z pierwszych swych czynności ogólnych poza opracowaniem sieci dróg i ewidencją ich przeprowadziły na gruncie odgraniczenia pasów drogowych istniejących bodaj przez proste odoranie ich, a co lepiej opalikowanie, pilne śledzenie, aby pasy te nie były węższe przez właścicieli przyległych gruntów, wreszcie staranie się o poszerzenie ich do koniecznych szerokości jednym z wyżej podanych sposobów.

V. Program drogowy i roczny preliminarz.

Prace nad naprawą i budową dróg, jako bardzo ważne dla ekonomicznego podniesienia gmin z jednej strony, a pochłaniające dużo zachodów i ka-

1) Obecnie, Zarząd Gminy.

pitałów z drugiej, winny być celowo i konsekwentnie wykonywane. Wysiłków gmin w celu polepszenia komunikacji nie da się pomyśleć bez logicznie obmyślanego programu robót na szereg lat. Biorąc za podstawę opracowaną sieć dróg z uwzględnieniem znaczenia każdej drogi oraz posiłkując się ewidencją dróg i mostów, która da pojęcie o ich stanie, ilości i długości, winny Komisje Drogowe¹⁾ opracować ogólny program, w którym należy wskazać jakie drogi i objekty drogowe będą budowane, kiedy, w jakiej kolejności i w jaki sposób i przy pomocy jakich środków da się pracę zrealizować. W programie tym przewidzieć należy również jakie drogi w zależności od natężenia ruchu mają otrzymać nawierzchnię twardą (bruk, szosę), jakie gruntową ulepszoną (t. j. w gruncie ciężkim, gliniastym — piaskowaną, w piaszczystym wzmocnioną gliną, w błotnistym faszyną i t. d). Wreszcie ściśle sprecyzować, w zależności od rozporządzalnych środków, co w którym roku dokonać będzie trzeba.

Ponieważ robót przy obecnym stanie dróg będzie bardzo dużo, świadczenia w naturze z całej gminy należy zużyć przede wszystkim na drogi, mające znaczenie dla gminy jako całości lub jej dużej części — utrzymanie zaś dróg gminnych podrzędniejszych o znaczeniu lokalnym powierzyć opiece zainteresowanych mieszkańców gminy t. zw. adjacjentów, a więc wsi, dla których dana droga służy jako dojazd do ważniejszych osiedli, dróg wyższej kategorii, młynów, tartaków i t. d., które albo głównie niszczą drogę, albo z powodu jej lepszego stanu po naprawie większe korzyści ciągnąć będą (np. przez podniesienie wartości gruntu). Ci adjacenci, niezależnie od świadczeń w naturze na rzecz dróg ogólnego znaczenia będą ponadto obowiązani budować i utrzymywać drogi podrzędniejsze, ewent. przy pomocy reszty gminy.

Świadczenia w naturze dodatkowe (od adjacjentów) można i należy nakładać również na specjalnie zainteresowanych w budowie danej drogi gminnej ogólnego znaczenia. Reasumując powyższe, powiemy, że drogi gminne ogólnego znaczenia budowane i utrzymywane są zwykle ze świadczeń w naturze całej gminy oraz świadczeń adjacjentów dodatkowo, zaś drogi podrzędniejsze głównie ze świadczeń adjacjentów, jeżeli zaś ci nie podołają zadaniu również ze zwykłych świadczeń²⁾.

Świadczenia od adjacjentów winny być jaknajszerzej wykorzystywane i to szczególnie przy konserwacji dróg. Ponieważ powiat nasz jeszcze dłuższy czas skazany będzie na posługiwanie się drogami gruntowymi, znaczenie tych świadczeń jest tu bardzo ważne, jeżeli zważymy, że drogi gruntowe wymagają stałej opieki i drobnych napraw i wtedy tylko odpowiadają swojemu przeznaczeniu — niewielkie więc lecz stałe, świadczenia ze strony wsi nad drogą położonych, mogą być bardzo skuteczne, o ile zostaną sumiennie wykonane.

Przed opracowaniem budżetu drogowego, jak powiedziano wyżej w p. II

¹⁾ Obecnie, Zarząd Gminy.

²⁾ Stosownie do wyroku N. T. A. udział w budowie i utrzymaniu dróg podrzędniejszych musi gmina przyjąć *zawsze*, nie może przełożyć kosztu całkowicie na adjacjentów,

Wójt lub jego zastępca w towarzystwie technika-instruktora, drogomistrza gminnego i Komisji Drogowej¹⁾ obchodzą lub objeżdżają drogi i mosty, ustalając na miejscu i notując, co na danej drodze zrobić należy — naturalnie mowa tu jest o robotach konserwacyjnych jako mniejszych, gdyż budowa dróg i poważniejszy remont będą wykonywane w myśl zgóry opracowanego wieloletniego programu i odpowiednie projekty i kosztorysy, jako wymagające specjalnych wiadomości technicznych będą opracowywane przez technika w porozumieniu z Komisją Drogową²⁾. W drugiej połowie października całkowity materiał do ustalania kosztu robót następnego roku jest już w posiadaniu Komisji³⁾. Teraz należy ustalić na podstawie norm robocizny i cennika, o których będzie mowa szczegółowo niżej, koszt poszczególnych robót oraz koszt całości robót w gminie.

Normy robocizny ustalają ile dniówek należy zużyć na wykonanie jednostki danej roboty, cennik zaś podaje cenę w złotych poszczególnych dniówek.

Dla zobrazowania tego, co wyżej powiedziano, rozpatrzmy następujący przykład.

Na drodze gminnej Nr. X między wsiami A i B należy wykonać 150 mb. okopania rowami po obu stronach (t. j. 300 bm rowów) z rozplantowaniem wykopanej ziemi na jezdni; na dalszych 300 mb., jako położonych w dolinie, wykonać przepust z rur betonowych \varnothing 0,6 m o długości 8 mtr. (t. j. 8 sztuk) wykopać rowy obustronne (t. j. 600 mb.) uzyskaną z nich ziemię użyć na nasyp oraz dowieźć ponadto z odległości średniej 400 mb. około 2000 m³ ziemi, podwyższyć nią nasyp splantować i sprofilować jezdnię, t. j. nadać jej spadki poprzeczne od środka drogi ku skarpom. Na całej długości drogi, ze względu na ciężki, nieprzepuszczalny grunt, nasypać warstwę piasku grubości 15—25 cm, o szerokości 6 m t. j. około 540 m³ z dowozem z odległości 1,5 km, dla uczynienia jezdni przepuszczalną i na tyle jednocześnie związłą, żeby ruch po niej nie napotykał wielkiego oporu.

Obliczenie kosztu robót. 1) *Kopanie rowów* mb. 300 + 600 = 900 w gruncie średnim; jeden robotnik wykona w ciągu dnia 8-mio godzinnego

9 m. b. zużyje się tu więc $\frac{900}{9} = 100$ dniówek, ponieważ dniówka robotnika wynosi (np.) 3 zł., kopanie rowów kosztuje $100 \times 3,00 = 300,0$ zł.

2) *Budowa przepustu*. Koszt zakupu 8 rur przy cenie 12 zł. za sztukę (o ile gmina sama sobie rur nie wykona) wynosi $8 \times 12 = 96,0$ zł., przewóz z odległości np. 6 km, przy przewozie dziennym jednej furmanki

2 szt. rur wynosi $\frac{8}{2} = 4$ dni, co przy koszcie dnia furmanki parokonnej 10 zł. wynosi $4 \times 10 = 40$ złotych. Wreszcie, jeżeli przyjmijemy, że ułożenie dowiezionych 8 rur na ubitej i wyrównanej warstwie gliny zajmie 2 ludziom $\frac{1}{2}$ dnia, t. j. jedną dniówkę, co kosztować będzie $1 \times 3 = 3$ zł. Ostatecznie koszt budowy przepustu wyniesie $96 + 40 + 3 = 139$ zł.

1) Słowa „Komisji Drogowej” należy zmienić na „jednego lub dwóch członków Komisji Drogowej”.

2) Należy zmienić na „Zarząd Gminy”.

3) *Budowa nasypu.* Jeżeli furmanka parokonna z odległości 400 m nawiezie dziennie 6 mtr³ to na dowóz całej ilości ziemi zużyje się $\frac{2000}{6} = 333,3$ dni, przy stawce 10 zł. stanowi to sumę $333,3 \times 10 = 3333$ zł., wykopanie i naładowanie na wozy przewożonej ziemi $\frac{2000}{7} = 285,7$ dni robotników (jeżeli jeden człowiek dziennie naładuje 7 m³) co przy stawce robotnika 3 zł. daje $285,7 \times 3,0 = 857,1$ zł. wreszcie rozplantowanie nawiezionej ziemi i sprofilowanie drogi przy normie 25 m³ na dzień robotnika zajmie dniówek $\frac{2000}{25} = 80$ co kosztuje $80 \times 3 = 240$ zł.

Całkowity koszt budowy nasypu: $3333,0 + 851,1 + 240,0 = 4430,1$ zł.

4) *Ulepszenie stanu jezdni.* Z odległości 1,5 km furmanka parokonna przywiezie dziennie piasku 2 m³, stąd dniówek na przewóz wszystkiego piasku trzeba $\frac{540}{2} = 270$ co daje koszt $270 \times 10 = 2700$ zł., rozplantowanie piasku na jezdni, przy normie 25 m³ j. w. p. 3 da $\frac{540}{25} = 21,6$ dni robotnika i koszt $21,6 \times 3 = 64,8$ złote. Ogólny koszt piaskowania $2700 + 64,8 = 2764,8$ m³.

Ostateczny koszt robót wynosi

$$300,0 + 139,0 + 4430,1 + 2764,8 = 7633,9 \text{ zł.}$$

W powyższy sposób należy przeprowadzić obliczenie kosztów wszystkich większych robót, posilając się cenami, ustalonymi w statucie o świadczeniach, oraz normami robocizny, podanymi w końcu niniejszej instrukcji. Przy opracowaniu kosztorysów bardziej skomplikowanych należy zasięgnąć opinii technika-instruktora, który zresztą prawidłowość obliczenia całego preliminarza sprawdzać będzie.

Po wykonaniu preliminarza drogowego, należy zrobić jego podział na pięć grup zasadniczych z podaniem ogólnych ilości i kosztów: 1) służba drogowa. 2) narzędzia. 3) materiały na budowę dróg, mostów i przepustów, te, których w formie świadczeń w naturze otrzymać nie będzie można, a które należy kupić za gotówkę. 4) robocizna fachowa której brak między płatnikami podatków bezpośrednich (murarze, brukarze, betoniarze), co nie pozwala wyzyskać ich fachowej pracy w formie świadczeń (kowale i cieśle naogół w każdej gminie się znajdują). 5) świadczenia w naturze.

Podział ten będzie niezbędny przy orientowaniu się w następnej czynności, którą jest:

VI. Pokrycie preliminarza i podział świadczeń.

Najwięcej trudności nastęrcza gminom wynalezienie pokrycia preliminarza w dziale materiałów i robocizny fachowej, na których opłacenie trzeba mieć pieniądze. Co do materiałów należy przedewszystkiem zbadać, czy właściciele lasów, składów drzewa czy tartaków, cegielni i t. d. nie mogliby dać ich w naturze wzamian za świadczenia, czy jako opłaty adjacencckie, lub.

jeżeli chodzi również o robocizną fachową, wykonać całość pewnych robót np. budowę mostu i t. d. Wydział Powiatowy w miarę możliwości pomoc swą gminom będzie okazywał przez przydzielenie pewnych ilości materiałów, bądź subsydja pieniężne; wreszcie na ten cel, jak również i na robocizną fachową fundusze można będzie uzyskać przez dobrowolne zmiany wyznaczonych świadczeń. Zamiany te winne Komisje Drogowe ¹⁾ nie tylko tolerować, lecz i wywoływać np. w stosunku do mieszkańców gminy, zajmujących się handlem i przemysłem, którzy chcąc odrobić świadczenia, musieliby ewent. wynajmować kogoś na swoją rękę — lepiej, żeby należność tę wpłacali do Kasy Gminnej, a Komisja Drogowa ¹⁾ użyje ją na cele drogowe. Czasem całe wioski, mające roboty dość daleko wyznaczone, wolą uiścić należność w gotówce.

Ponieważ gmina wyznacza termin, do którego można zamienić naturalną powinność drogową na pieniądze i je wpłacić, w tym terminie może się orientować, jakimi sumami rozporządza, a nawet wcześniej, za pośrednictwem członków Komisji Drogowych, którzy, mając kontakt z mieszkańcami, przybliżonych informacji dostarczyć mogą. Z czasem w tym względzie wyrobiją się pewne zwyczaje, będzie zgóry wiadomo kto i jakie materiały daje, kto zamienia świadczenia na opłaty i t. d. Płatnikom, którzy podejmują się wykonać jakieś większe roboty np. pobudować most, którego koszt przekracza wysokość rocznych świadczeń należy świadczenia te zaliczyć na odpowiedni szereg lat, nawet z doliczeniem pewnych premji, aby ich zachęcić do tego rodzaju opłat.

Podział świadczeń skutecznie należy w myśl ustawy proporcjonalnie do podatków bezpośrednich w sposób następujący: Ogólną kwotę w złotych, na jaką przygotowano preliminarz drogowy gminy, po odjęciu sum, które uzyska Komisja Drogowa ¹⁾ od Wydziału Powiatowego w formie zapomogi oraz z budżetu administracyjnego gminy, należy podzielić przez ogólną sumę podatków bezpośrednich t. j. gruntowego, od nieruchomości i świadectw na prawo handlu i przemysłu, oraz komunalnego od gruntów państwowych płaconych w danym roku; otrzymany iloraz, mnożony przez kwoty podatków, przypadających od poszczególnych płatników da w złotych wysokość świadczeń w naturze.

Naprztykład: Gmina N. opracowała preliminarz drogowy na sumę zł. 15293,6. Wydział Powiatowy udziela ze swego budżetu 2000 zł. zapomogi, zaś Rada Gminna uchwała dać również w gotówce 500 zł., stąd na mieszkańców gminy przypada: 15293,6 — 2000 — 500 = 12793,5 zł. ponieważ ogólna suma podatków bezpośrednich wynosi 27454 zł., to iloraz będzie

$$\frac{12793,6}{27454} = 0,466$$

stąd, płatnik podatku bezpośredniego w sumie 431 zł. powinien dostarczyć świadczeń na sumę $431 \times 0,466 = 200,85$ zł.

Mając już obliczone świadczenia, przeliczone na złote, przypadające od poszczególnych płatników, możemy dokonać przydziału robót i dostaw

¹⁾ Zarząd Gminy.

materiałów z preliminarza i kosztorysów z uwzględnieniem środków płatnika (np. robocizna pieszka, furmanki czy materiały).

Stosownie do powiedzianego wyżej należy szczególnie podkreślić: 1) wysokość preliminarza drogowego zależy przede wszystkim od ilości potrzebnych w danym roku robót na drogach i możliwości ich wykonania w czasie wolnym od robót polnych, 2) wspomniane tutaj słowa „dzień” „dniówka” powinny być brane pod uwagę tylko przy obliczaniu kosztów robót lub ilości ich, przypadających na danego płatnika, nigdy zaś jako norma świadczeń, wykonawcom należy *zawsze roboty wyznaczać akordowo*. A więc płatnik z wyżej podanego przykładu z należnych od niego 200,85 zł, winien mieć wyznaczone do wykonania na 20 dni furmanki parokonnej, lub 67 dni robotnika zwykłego, lecz np. przewiezienie 160 m³ ziemi z odległości 200 m wykopania 670 mb. rowu i t. d.

Ponieważ przydział robót jest czynnością dosyć mozolną, należy dokonywać go w wykazach nie dla poszczególnych płatników, lecz dla całych grup (patrz wzór Nr. 4) gromad wiejskich, kolonji i t. d., zaś poszczególnym wykonawcom przydzielać roboty możliwie nieróżnorodne np. gdy jest budowa drogi, składająca się z kopania rowów, dowozu ziemi i plantowania jej, to nie należy przydzielać poszczególnym wykonawcom pewnych odcinków drogi do wykonania na nim wszystkich robót, lecz powierzyć do wykonania: jednemu pewną długość rowu do wykopania, dwom innym dowozu pewnej ilości ziemi i t. d. Ułatwi to z jednej strony Komisji Drogowej podział robót, z drugiej podniesie jakość wykonania.

Poszczególne odcinki, do wykonania na nich całości robót należy powierzać tylko przy drobnych remontach i utrzymaniu drogi — tutaj bardzo celowym będzie oddanie jako całości rocznych świadczeń od adjacentów, lub ich części nie tylko na remont danego odcinka, lecz i jego całoroczne utrzymanie — ten system przyczyni się do zwiększenia poczucia odpowiedzialności wykonawców. W tych wypadkach dobrze byłoby umieszczać tablice z napisami: „Odcinek drogi gminnej Nr. między i utrzymany przez gromadę wsi” co wywoła pewne współzawodnictwo między gromadami, na czem tylko zyska interes drogi.

Dokonane przydziały robót należy podać do wiadomości mieszkańców przez wywieszenie lub wyłożenie ich na okres 30 dni w miejscach przez gminę ustalonych aby zainteresowani mogli je przejrzeć i wnieść ewent. sprzeciwy do Urzędu Gminnego przeciw niesprawiedliwemu podziałowi. Sprzeciwy te rozpatruje Komisja Drogowa i składa wnioski Radzie Gminnej; drugą instancją jest w tych sprawach Wydział Powiatowy¹⁾.

VII. Księgowość²⁾.

Preliminarze drogowe, przydział świadczeń i wpływy pieniężne z tego

¹⁾ Według „Instrukcji w sprawie rachunkowości świadczeń w naturze” z 1932 r. obecnie przydziałów odcinków nie podaje się do wiadomości płatników.

²⁾ Rozdział VII częściowo zmienia i uzupełnia „Instrukcja w sprawie rachunkowości świadczeń...” z 1932 r.

tytułu winny być zapisywane do oddzielnych ksiązek, które są wyodrębnione, od ogólnej ksiązkowości gminy.

Fundusze, przyznane z budżetu administracyjnego gminy winny w księgach tych figurować, jak również wpływy pieniężne od płatników muszą być wpisywane do księgi kasowej Urzędu Gminnego.

Księgowość robót szarwarkowych i technika przydziału świadczeń przedstawia się jak następuje:

Na roboty poważniejsze drogomistrz, przy pomocy technika-instruktora — zestawia kosztorysy robót (wzór Nr. 1), w których podanym wyżej w p. V sposobem należy obliczyć koszt robót poszczególnych.

Komisja Drogora przygotowuje preliminarz drogowy (wzór Nr. 2), gdzie wykazane są: odcinek na którym wykonuje się roboty i jego długość, rodzaj i krótki opis robót, ich ilość i koszt oraz w uwagach krótkie umotywowanie i analiza cen. Dla robót mostowych, jako bardziej skomplikowanych, analizy cen nie wystawia się, lecz podaną przez Zarząd Drogowy w/g typowego kosztorysu cenę jednego mb. mostu. Wogóle przez sporządzenie wzorowych kosztorysów na poszczególne roboty dla całego powiatu Zarząd Drogowy starać się będzie opracowanie preliminarza uprościć.

Ponieważ przydział świadczeń jest proporcjonalny do wysokości sum podatków bezpośrednich Komisja Drogora prowadzi:

Wykaz wymiaru powinności drogowej (wzór Nr. 3) z podaniem nazwisk płatników, wymienieniem sum poszczególnych podatków, zastosowanego ilorazu do obliczenia przypadającej sumy świadczeń oraz wymiar świadczeń podany w złotych, dniach pieszych i ciągłych. Dla uproszczenia wykaz wymiaru powinności połączony jest z „Kontrolą wykonawczą świadczeń”, gdzie na podstawie raportów drogomistrza i sprawozdań Kasy Gminnej wpisuje się wykonane świadczenia w naturze, gotówce i spłatę zaległości. Wykaz wymiaru i kontrola wykonania jest ksiązką podstawową i musi być prowadzona szczegółowo, dla każdego płatnika oddzielnie. Posiłkując się wykazem wymiaru powinności, Komisja Drogora przydziela z preliminarza roboty na poszczególnych odcinkach do wykonania płatnikom, wpisuje je do wykazu „Przydziałów odcinków dróg płatnikom” (wzór Nr. 4); w wykazie tym podaje się odcinek, na którym mają być wykonane roboty, jego długość, wyszczególnienie robót, ich ilość i koszt z podaniem, komu zostały przydzielone. Tutaj przydziela się roboty grupami, dla całych wsi i majątków, kierując się wysokościami pozycji preliminarza i sumą świadczeń od danej grupy, z uwzględnieniem warunków lokalnych. O dokonanych przydziałach informuje się płatników przy pomocy piśmiennych „Wezwań” (wzór Nr. 5) z podaniem ilości robót, miejsca, czasu, terminu spłaty pieniężnej, wysokości sumy, oraz sankcji karnych. I tu dla uproszczenia jedno zawiadomienie wysyła się dla całej wsi na ręce sołtysa, który na zebraniu gromady, dzieli świadczenia między poszczególnych płatników. Dla ułatwienia sołtysowi tej czynności Komisja Drogora dostarcza mu „Kontrolę robót drogowych” (wzór Nr. 6) jego wsi, gdzie wymienieni są płatnicy poszczególni i sumy wymierzonych świadczeń z podaniem zamiany na dni piesze i ciągłe. Do kontroli tej wpisuje sołtys również sumy wpłacone przez poszczególnych płatników tytułem

zamiany, jak również wykonane świadczenia w naturze, podając numery odpowiednich kwitów (wzór Nr. 7), wystawionych płatnikom.

Przed rozpoczęciem robót, drogomistrz zawiadamia sołtysa o dniu ich rozpoczęcia oraz potrzebnych ilościach ludzi i furmanek, ten zaś posiłkując się kontrolą wyznacza płatników.

Dozorca czy drogomistrz, prowadzący roboty, składa wójtowi codziennie na piśmie „Raport dzienny” (wzór Nr. 8) z podaniem nazwisk wykonawców, rodzaju robocizny i uwag swych co do jakości wykonania; raport ten służy za podstawę do wciągnięcia danych do kontroli wykonanych świadczeń. Na odwrocie raportu dziennego prowadzący roboty podaje „Sprawozdanie z wykonanych robót” w ciągu dnia, wymieniając rodzaj robót, ich ilość, oraz ilości zużytej w tym celu robocizny.

VIII. Świadczenia nadzwyczajne.

Niezależnie od zwykłych świadczeń w naturze Rada Gminna ma prawo w razie prowadzenia poważniejszej budowy, czy remontu dróg ogólnego znaczenia, bądź na utrzymanie dróg podrzędniejszych, wyznaczać świadczenia dodatkowe t. zw. od adjacentów (na podstawie art. 23 Ustawy z dnia 10/XII 1920 r.) i rozkładać je na mieszkańców nie tylko tych wsi, na których terenie roboty się prowadzą, ale i wszystkich zainteresowanych w polepszeniu stanu tej drogi.

Świadczenia te, o ile możności, winny być nie wyższe od zwykłych i obowiązują corocznie, aż do czasu wykończenia budowy czy konserwacji. Odnośna uchwała Rady Gminnej winna być podana do wiadomości zainteresowanym w przeciągu dni 30 i po tym terminie wraz z ewent. rekursami przedłożona Wydziałowi Powiatowemu do zatwierdzenia. Kosztorysy, preliminarze, wykazy i blankiety — jak dla świadczeń zwykłych, z zaznaczeniem: „nadzwyczajne”.

IX. Okres robót.

Zasadniczo do świadczeń drogowych należy powoływać w porze wolnej od robót polnych, a więc przedewszystkiem między 1 kwietnia i 1 lipca pozatem w drobnej mierze w okresie jesiennym po zasiewach (drobny remont dróg i mostów).

Jednak w wypadkach wyjątkowych można część szarwarku wyznaczyć i w innym okresie np. wywózka drzewa z lasu zimą, ze względu na lepszą drogę i t. d. Zaznacza się, że roboty nagłe, np. usuwanie zasp śnieżnych, naprawa dróg po powodzi i t. d., winny być wykonywane szarwarkiem, ten jednak, jako spowodowany siłą wyższą, nie będzie wliczony do powinności drogowej.

X. Nadzór techniczny i organizacja robót.

Ogólny nadzór techniczny nad robotami drogowymi i gospodarką Gminnych Komisji Drogowych¹⁾ z ramienia Wydziału Powiatowego posiada Po-

¹⁾ Winno być „Zarządów Gmin”.

wiatowy Zarząd Drogowy, który za pośrednictwem technika-instruktora gminnego udziela rad i wskazówek co do polityki drogowej oraz strony technicznej i organizacyjnej robót. Instruktor jest również ogólnym technicznym kierownikiem robót na drogach gminnych powiatu.

Stała opieka techniczna nad drogami gminnymi powierzona będzie przez gminy drogomistrzom, którzy w liczbie jednego lub kilku, w zależności od potrzeb i środków danej gminy, będą roboty organizować i nimi kierować.

Ponieważ drogomistrze ci, dla nabrania fachowych wiadomości będą corocznie odbywali kurs teoretyczny przy Powiatowym Zarządzie Drogowym, powinni być traktowani przez gminy jako pracownicy stali i spłacani w ciągu całego roku z wpływów z szarwarku lub budżetu administracyjnego, aby można było z czasem wyrobić sobie z nich służbę fachową drogową. Drogomistrze ci, personalnie podlegli Wójtowi gminy, służbowo będą zależni od technika-instruktora.

Do obowiązków drogomistrzów gminnych należeć będzie stała kontrola stanu dróg, mostów i przepustów przez obchody, względnie objazdy ich, dopilnowanie, żeby obowiązani do utrzymania danej drogi w porę przeprowadzili związane z tem roboty, oraz wskazania im, w jaki sposób roboty mają być wykonane, dozór tych robót i ich organizacja. W okresie przygotowania preliminarza drogowego i kosztorysów drogomistrz pomagać będzie technikowi i Zarządowi Gminy przy ich opracowaniu, podziale świadczeń i staraniu się o materiały. Przed rozpoczęciem sezonu robót drogomistrz zajmuje się przygotowaniem ich i następnie organizacją i prowadzeniem.

Organizacja robót odbywać się będzie w następujący sposób: po przydzieleniu danej roboty (budowy odcinka drogi, konserwacji jego, budowy mostu i t. d.) drogomistrz zaznajamia się bliżej z kosztorysem i ilościami robót z jednej, a ilością ludzi i furmanek z drugiej strony, przydziela poszczególne roboty obowiązującym do świadczeń, zależnie od ich przydatności, określając jednocześnie ilości robót przypadające do wykonania poszczególnym wykonawcom, oraz kolejność wykonywania ich. Bepośrednio przed rozpoczęciem robót winien drogomistrz (o ile w wypadkach bardziej skomplikowanych nie uczyni tego technik) wytyczyć i wyznaczyć na gruncie mające być do wykonania roboty, z rozbiciem robót ziemnych i t. d. w ten sposób, żeby w czasie jego nieobecności sołtys lub inny dozorca mógł sam roboty prowadzić i wykonać, gdyż trzeba się liczyć z tem, że przy jednym, czy dwóch drogomistrzach, mając do wykonania większość robót w czasie od 1 kwietnia do 1 lipca, należy prowadzić kilka robót jednocześnie. Zjawia się tu więc konieczność ustanowienia dozorców na każdej robocie na czas jej trwania i w związku z tem pytanie — z jakich funduszków go utrzymać. Otóż najprostszym załatwieniem sprawy będzie opłacanie dozorców z wpływów pieniężnych z zamiany świadczeń, jednak ze względu na to, że wpływy te na roboty drogowe będą wogóle szczupłe, lepiej obracać je na zakup materiałów, fachową robocizną i t. d. a dozór robót organizować inaczej, a mianowicie: albo powierzyć go sołtysowi lub członkowi Komisji Drogowej, co ma tę dobrą stronę, że ludzie ci winni z zasady mieć autorytet wśród współmieszkańców, o co trudniej u najemnego dozorczy, szczególnie wzięwszy pod

uwagę obywatelski, nie najemny charakter robót szarwarkowych. Gdy roboty trwają dłużej i sołtysa lub członka Komisji Drogowej nie można dłuższy czas dozorem obarczać, dozór całości robót, lub poszczególnych części powierzać bardziej rozgarniętym i świadomym rzeczy z pośród wykonawców roboty, którzy albo zamiast świadczeń, wykonywać będą dozór robót, albo jako t. zw. „przodownicy”, odbywając swoją powinność, mają nadzór jednocześnie nad współwykonawcami. Ten czy inny sposób, zależnie od wielkości roboty, warunków miejscowych i odpowiednich ludzi może być stosowany ¹⁾,

Naturalnie, że każdą z większych robót musi drogomistrz sam zorganizować i uruchomić, będąc obecnym w pierwszych dniach roboty, potem dojeżdżając, kontrolować wykonanie.

Dlatego też należy terminy rozpoczęcia poszczególnych robót na terenie gminy tak dobrać, aby można je było kolejno uruchamiać. Bezwzględnie tutaj gmina winna dać możność drogomistrzowi dojeżdżać do poszczególnych robót przez dawanie podwód, zakup roweru, czy w inny sposób.

XI. Normy robocizny.

Dla określenia ogólnego kosztu robót z jednej, a ilości przydzielanych robót poszczególnym wykonawcom z drugiej strony, konieczne są normy robocizny, t. j. ilości robót, wykonywane w ciągu dnia ośmiogodzinnego. Przy znanych stawkach za dzień roboczy, możemy określić koszt jednostki danej roboty.

Normy te, odpowiadające rzeczywistym przeciętnym wynikom, są następujące:

A. Roboty ziemne.

Jeden robotnik w ciągu dnia wykona:

- 1) Wykopanie ziemi łopatą z odrzuceniem na średnią odległość 4 mtr. m³ od 4 do 8
- 2) Rozrównanie na drodze dowiezionej lub narzuconej ziemi lub piasku z nadaniem spadku ku rowom i rozbiciem brył m³ od 20 do 30
- 3) Ubijanie ręcznym ubijakiem ziemi na nasypie warstwami około 20 cm m³ od 6 do 10
- 4) Kopanie rowu o głębokości około 0,5 m, szerokości dna 0,4 m i skarpach 1 : 1,5 z wyrównaniem skarp m. b. od 10 do 14
- 5) Pogłębienie i oczyszczenie rowu m. b. od 16 do 40
- 6) Drobny remont istniejącej drogi przez zarównanie kolein, ścięcie poboczy i pagórków z podsypianiem dołów i obiciem w miarę potrzeby oraz z nadaniem profilu drodze, zależnie od jej stanu m² od 100 do 300

¹⁾ Obecnie sołtysa nie używa się jako dozorczy robót.

- | | | | | | |
|---|----------------|----|----|----|----|
| 7) Odarniowanie skarp ze zrobieniem kołków i ich przybiciem | m ³ | od | 15 | do | 20 |
| 8) Wykopanie i naładowanie ziemi na wozy | m ³ | od | 4 | do | 7 |

B. Dowozy furmankami parokonnymi.

- | | | | | | |
|--|----------------|----|-----|----|---|
| 1) Dowóz ziemi z odległości do 200 m | m ³ | od | 7 | do | 9 |
| 2) „ „ „ „ 400 m | „ | od | 4 | do | 6 |
| 3) „ „ „ „ 600 m | „ | od | 3 | do | 5 |
| 4) „ „ „ „ 1000 m | „ | od | 2 | do | 3 |
| 5) „ darniny „ „ 500 m | „ | | 70 | | |
| 6) „ „ „ „ 1000 m | „ | | 40 | | |
| 7) „ faszyny bez rąbania z odl. ok. 1 km wozów | | | 10 | | |
| 8) „ „ „ „ 2 „ „ | | | 7 | | |
| 9) „ „ „ „ 3—4 „ „ | | | 5 | | |
| 10) „ „ „ „ 5—7 „ „ | | | 3 | | |
| 11) „ „ z rąbaniem „ 1 „ „ | | | 4—6 | | |
| 12) „ „ „ „ 2 „ „ | | | 3—5 | | |
| 13) „ „ „ „ 3—4 „ „ | | | 2—4 | | |
| 14) „ „ „ „ 5—7 „ „ | | | 2 | | |

C. Roboty różne.

- | | | | | | |
|---|----------------|----|----|----|----|
| 1) Wycinanie darniny ze składaniem w stopy | m ² | od | 30 | do | 40 |
| 2) Rąbanie faszyny z układaniem w stopy wozów | | od | 8 | do | 16 |

Uwaga! Granice „od” „do” dają możliwość stosowania norm w zależności od warunków pracy, rodzaju gruntu, drogi i t. d.

W z ó r N r. 1.
(do załącznika 1)

Urząd Gminy

Powiatu

KOSZTORYS

na roboty związane z $\frac{\text{budową}}{\text{naprawą}}$ drogi gminnej Nr.

odcinek

między pikietażami

Na sumę Złotych

Sporządzony dn.

Załącznik Nr. do preliminarza

drogowego na rok 19.....

L. p.	Wyszczególnienie robót	Ilość robót lub materiałów	Ilość roboty wykonywana w ciągu 1 dn.	Ilość dni	Cena za dzień lub jednostkę Zł.	Koszt roboty		Uwagi
						Zł.	gr.	
	Przykład.							
1	Kopanie rowów z wyrzuceniem ziemi na jezdnię mb.	900	9	100	3	300	00	
2	Zakup rur \varnothing 0.6 m. szt.	8			12	96	00	
3	Przewóz rur z odl. 6 km. szt.	8	2	4	10	40	00	
4	Ułożenie przepustu szt.	1	1	1	3	3	00	
5	Nawiezenie ziemi na nasyp ze średniej odległości 400 m. m ³	2000	6	333,3	10	3333	00	
6	Wykopanie i naładowanie wożonej ziemi m ³	2000	7	285,7	3	857	10	
7	Splantowanie nawiezionej ziemi ze sprofilowaniem drogi m ³	2000	25	80	3	240	00	
8	Dowóz piasku z odl. 1,5 km. m ³	540	2	270	10	2700	00	
9	Rozrównanie piasku na jezdni m ³	540	25	21,6	3	64	80	
Razem						7633	90	

Wyraźnie: Siedem tysięcy sześćset trzydzieści trzy złote 90 groszy.

Z E S T A W I E N I E

1) Materiały	96,00
2) Robocizna fachowa	—
3) „ zwykła	1664,90
4) Furmanki	6073,00
Razem	7633,90

PRELIMINARZ DROGOWY NA ROK URZĘDU GMINY

L. p.	Nazwa drogi	Odcinek drogi			Ilość robót	Cena Zł.	Koszty Zł.	Koszty odcinka Zł.	Umotywo- wanie i ana- liza cen
		mię- dzy pi- kietami	dzi- głość	odcin- ka					
					<p>Wyszczególnienie robót</p> <p>Należy podać rodzaj preliminowanych robót na każdym odcinku w następującym porządku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Utrzymanie służby drogowej 2) Narzędzia drogowe 3) Budowa mostów ponad 20 mtr. 4) " " do 20 mtr. 5) Kapitałny remont mostów 6) Drobny 7) Usypanie grobli i dojazdów 8) Odarniowanie skarp 9) Kopanie rowów 10) Pogłębienie i poszerz. rowów 11) Uporzadkowanie jezdni 12) Sadzenie drzewek 13) Ustawienie znaków drogowych 14) Ochrona mostów przed lodami i t. p. <p style="text-align: right;"><i>Podział wydatków.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Służba drogowa 2) Narzędzia drogowe 3) Materjały 4) Robocizna fachowa 5) Świadczenia w naturze 				
						Ogółem			
						Ogółem			

Urząd Gminy

Powiatu

W Y K A Z

wymiaru powinności drogowej w naturze oraz

kontrola wykonanych świadczeń

na rok 19 /

Suma podatków bezpośrednich w gminie: a =

Kwota świadczeń do wykonania przez
płatników b =

Iloraz do wymiaru świadczeń $\frac{a}{b}$ =

L. p.	IMIE i NAZWISKO lub firma	Suma podatku, służąca za podstawę wymiaru świadczeń	Zł.	Panstwowy	Zł.	Panstwowy od nieruchomości	Zł.	Panstwowy przemysłowy	Zł.	Komunalny od gruntów państwowych	Zł.	Razem	Iloraz do obliczenia świadczeń	Przypadła świadczeń na sumę	Zaokrąglono na sumę	Zależności z lat ubiegłych	Zł.	Na sumę	płaconych	konnych dni	Wymierzono świadczeń co stałowi dni	Wykonano świadczeń w naturze				Zamieniono na opłatę pieniężną, dostawę materiałów, lub wyżejwz.	Ogólnie wykonano świadczeń i zaiman na sumę	Zł.	Pozostałe należności na rok następujący w sumie	Zł.	U W A G I
			Zł.	Zł.	Zł.	Zł.	Na sumę	konnych dni	Na sumę	Na sumę	konnych dni	Na sumę										Na sumę	płaconych	konnych dni	Na sumę						

Urząd Gminy.....
Powiatu.....
dnia 19..... r.
L. p. wykazu wymiaru
powinności.....

W z ó r N r. 5.
(do załącznika 1)

Do
Pana
w

W E Z W A N I E

do odbycia świadczeń na drogach gminnych.

Na zasadzie statutu w przedmiocie świadczeń drogowych w naturze na rzecz gminy pow., uchwalonego przez Radę Gminną dn. 19..... i zatwierdzonego przez Wydział Powiatowy Sejmiku pismem z dn. L. przypada od Pan na rzecz gminy na rok 19...../..... robót na sumę zł. gr. co odpowiada dniom pieszym lub dniom konnym.

Do robót należy stawić się z własnymi narzędziami, t. j. łopatą, siekierą lub t. p. zależnie od żądania kierownika robót, posiadacze środków przewozowych winni na jego żądanie odbywać świadczenia drogowe furmanką odpowiednio wyekwipowaną w zależności od rodzaju robót.

Świadczenia drogowe w naturze mogą być zastąpione opłatą w gotówce w wysokości jak wskazano wyżej z warunkiem wpłacenia do Kasy Urzędu Gminnego całkowitej wartości wymierzonych świadczeń w nieprzekraczalnym terminie dn. 193..... r.

O terminie i miejscu odbycia świadczeń drogowych w naturze zostanie Pan powiadomiony przez sołtysa.

W razie nieuiszczenia we wskazanym terminie równowartości świadczeń w gotówce, nieodrobienia takowych w naturze, lub niedbałego wykonania, robota zostanie wykonana na koszt Pan z doliczeniem kary w wysokości 2%, które to kwoty będą ściągnięte w drodze przymusowej egzekucji z doliczeniem kosztów egzekucyjnych przewidzianych ustawą z dnia 17/V 1927 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 46 poz. 401).

Przeciw wymiarowi świadczeń drogowych przysługuje płatnikowi prawo odwołania w ciągu 30 dni licząc od dnia doręczenia niniejszego wezwania, które ma być skierowane do odnośnego Urzędu Gminnego. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje obowiązku odbycia robocizny lub wniesienia opłaty.

Wójt gminy

Sekretarz:

POKWITOWANIE Z ODBIORU

Gromada, majątek
Niniejszem kwituje z odbioru wezwania do odbycia szarwarku na drogach gminnych w roku 193.....

Otrzymał dnia 19..... r.

Podpis płatnika

Doręczono dnia 193..... r.
Doręczyl

Powiat

W z ó r N r. 6.

Gmina

(do załącznika 1)

KONTROLA ROBÓT DROGOWYCH
dla sołtysa wsi

L. P.	Imię i Nazwisko płatnika	Wymierzono świadczeń				Spłacono				Odrobiono w naturze			Ogółem spłacono i wykonano świadczeń na sumę		U w a g i	
		na sumę		co stanowi dni		Nr. kwitu	Data	Zł.	gr.	Nr. kwitu	pieszych	konnych	Zł.	gr.		
		Zł.	gr.	pie- szych kon- nych	nych											

Wies gmina

W z ó r N r. 7.

Grzbiet
kwitu
Nr.

K W I T N r.

(do załącznika 1)

z odbycia świadczeń drogowych przez

zamiesz. w

do oderwania

L. P.	T r e ś ć	Dni		Suma	
		piesze	konne	Zł.	gr.
1	Świadczenia w naturze				
2	„ w gotówce				
3	Kary				
4					
5					
Razem:					

słownie

dn. 19..... r.

Sołtys

Powiat

Wzór Nr. 8.

Gmina

(do załącznika 1)

RAPORT DZIENNY Nr.

Dozorca robót.....

m-c..... dzień..... 19..... r.

Miejsce robót.....

L. p.	Imię i nazwisko	Rodzaj ro- bocizny	Ilość dniówek	Cena dniówki		Uwagi
				Zł.	gr.	

SPRAWOZDANIE Z WYKONANYCH ROBÓT

w dniu 19..... r.

L. p.	Wyszczególnienie wykonanych robót	Ilość robót	Ilość użytej robocizny			Uwagi
			pieszej	konnej	wykwalfik.	

INSTRUKCJA W SPRAWIE RACHUNKOWOŚCI ŚWIADCZEŃ DROGOWYCH W NATURZE.

Rachunkowość świadczeń drogowych w naturze jest bardziej skomplikowana w porównaniu do systemów rachunkowych, w których przedmiotem operacji jest pieniądz, pobierany od płatnika podatków z jednej, a wypłacany dostawcy materiałów czy wykonawcy robót z drugiej strony. Trudność tej rachunkowości polega na tem właśnie, że przedmiot jej, świadczenia w naturze, z samej swej istoty nie posiadają formy przejściowej, pośredniej, w postaci pieniądza, który fakt zapłaty podatku drogowego, w większym czy mniejszym odstępem czasu oddzielić może od faktu zużycia go dla celów drogowych. W świadczeniach drogowych w naturze oddzielenia tych dwóch czynności w zasadzie niema; wykonanie przez samego płatnika robót drogowych uniemożliwia wprowadzenie bezimiennego miernika, stwarza konieczność dostosowywania wykonywanych robót pod względem ilości, sposobu, czasu i miejsca do charakteru środków majątkowych i miejsca zamieszkania płatników oraz imiennego doboru wykonawców robót w każdym dniu i miejscu. Te swoiste cechy świadczeń drogowych komplikują rachunkowość i ewidencję wykonanych robót, powodując to, że gminny aparat robót drogowych jest bardzo ciężki, mało elastyczny i zabierający dużo czasu personelowi rachunkowemu i techniczno-nadzorcemu gminy.

Celem zmniejszenia niedogodności, powodowanych przez wspomniane wyżej cechy świadczeń drogowych w naturze, Wydział Powiatowy na zasadzie danych, których dostarczyła dwuletnia praktyka z dotychczasową księgowością, prób odmiennych systemów w poszczególnych gminach, oraz zgodnie z obowiązującymi ustawami i rozporządzeniami drogowymi i rachunkowymi, wprowadził zmiany i uzupełnienia, tworząc rachunkowość, o której mowa w niniejszej instrukcji. Ideą przewodnią przytem była dążność do zaoszczędzenia czasu, zużywanego na prowadzenie księgowości, oraz możliwe uproszczenie ewidencji i kwitowania z odbycia szarwarku.

Poniżej omówione zostaną poszczególne czynności, księgi, wykazy i t. d. w kolejności takiej, w jakiej są one w ciągu roku budżetowego dokonywane i używane. W związku z wprowadzeniem zmian i uzupełnień w księgowości, tracą moc te przepisy „Instrukcji w sprawie budowy i utrzymania dróg gminnych” rozesłane Urzędem Gminnym w 1930 r., które są sprzeczne z niniejszą Instrukcją.

1. Kosztorys.

Wzór kosztorysów i sposób ich zestawiania omówiony został w Instrukcji z 1930 r. Obecnie zmian w układzie rubryk kosztorysu nie wprowadza się. Wobec mylnej i różnej interpretacji celu i zastosowania kosztorysów, wyjaśnia się, że na wszystkie roboty, składające się z szeregu różnych czynności należy sporządzać kosztorysy, a jedynie roboty proste, nieskomplikowane można umieszczać wyłącznie w preliminarzu z podaniem w odpowiednich rubrykach analizy cen.

Przyjąc tu należy za zasadę, że nie można obciążać preliminarza budżetowego balastem szczegółów, które zaciemniają jego treść oraz paczą jego charakter planu gospodarczego na dany rok. Kosztorys właśnie jest tym magazynem szczegółów, dotyczących ilości, cen jednostkowych i t. d. i jako taki, w formie załącznika do preliminarza budżetowego, pozostawiony być powinien; każdy interesujący się ogólnym kosztem danych robót znajdzie je w preliminarzu, jeżeli zaś chce wniknąć w szczegóły — kosztorys mu je wyjaśni.

2. Preliminarz budżetowy.

Wzór i sposób sporządzania omówiony został w Instrukcji z 1930 r. Zmian w układzie rubryk niema. Poza wyjaśnieniami, podanymi w punkcie 1-m odnośnie kosztorysów, należy podkreślić, że z kosztorysów na poszczególne roboty nie należy przepisywać całej treści łącznie z wszystkimi rodzajami robót, ilościami, analizami cen i t. d., gdyż byłoby to bezcelowem. Z kosztorysu należy do preliminarza przenieść ostateczne rezultaty — skrót tego, do czego kosztorys służy np. gdy mamy budowę odcinka drogi brukowanej, to w preliminarzu z drobiazgowego kosztorysu, w którym podano nazwę i Nr. drogi, miejsce wykonania, punkty początkowy i końcowy, obliczono ilość robót ziemnych, ilość kamienia, piasku, budowę przepustów, bruku i t. d. i ich koszt, należy tylko podać: nazwę drogi, odcinek, na którym roboty mają być wykonane, przyczem rubryka „oznaczenie punktów końcowych” służy do zorientowania ludzi, niewtajemniczonych w znaczenie „pikietów”, w jakim miejscu robota wykonywać się będzie oraz jest niezbędna dla dróg niekilometrowanych; rubrykę tę należy wypełniać w sposób opisowy np.: „od skrzyżowania z drogą Nr. do granicy gruntów wsi” i t. d. W „wyszczególnieniu robót” należy więc podać tylko: „budowa bruku z robotami pomocniczymi” w rubryce „ilość robót” nie wymieniać ilości robót składowych, lecz podać miarę ogólnej czynności, a więc: długość budowanego odcinka w km, światło mostu w mb, i t. p. Rubryka „cena” winna być wyprowadzona z kosztorysu przez podzielenie kosztu ogólnego danej roboty przez omówioną wyżej ilość robót. Ta właśnie cena da możność członkom Rady Gminnej, czy władzom nadzorczym zorientować się bez wglądania w szczegóły, zawarte w kosztorysie, czy robota jest skalkulowana ekonomicznie, daje możność porównania preliminarza z kosztem wykonania i t. p.

Przy wpisywaniu do preliminarza robót, na które kosztorys został wykonany, należy w rubryce „Umotywowanie” podać: „Szczegóły — patrz kosztorys Nr.

Jedynie tylko roboty nieskomplikowane, złożone z jednej czy dwóch pozycji, na które kosztorys nie zostaje wykonany, figurują w preliminarzu wymienione ze wszystkimi szczegółami — dlatego też konieczną jest rubryka „Koszt całego odcinka” aby ostateczną sumę tych robót wyrzucić. Przy tych robotach „cenę” oblicza się w rubryce „Analiza cen”, gdzie wypośredkowiuje się ją z ilości robót, które robotnik wykona w ciągu dnia (patrz Instrukcja z 1930 r. p. XI str. 20) oraz uchwalonej w statucie stawki za dzień.

3. Księga wymiaru i kontroli świadczeń.

Ze względu na to, że omówiona niżej „Kontrola robot drogowych” dla sołtysa musi zawierać nazwisko każdego płatnika i wymiar świadczeń w gotówce i dniówkach — dane, które są też w „Księdze wymiaru”, dla ułatwienia, wielkości odpowiednich rubryk są na obydwu rodzajach druków identyczne, można więc je pisać pod kalką (atramentem i specjalnym piórem ze szklaną stalówką). W tym celu „Księga wymiaru” przed jej wypełnieniem nie może być zszyta, lecz składać się z oddzielnych arkuszy — dopiero po wypisaniu nazwisk oraz wymiaru pod kalkę, jednocześnie z „Kontrolą”, arkusze należy zszyć. Dla ułatwienia odszukiwania płatników, arkusze mieszczą na jednej stronie dane, dotyczące tylko dziesięciu płatników.

Rubryki 1 i 2 omówienia nie wymagają. Logicznie biorąc rubryki 6 i 7 winny poprzedzać 3, 4 i 5-tą, gdyż stanowią one uzasadnienie do litery „b” rubryki 3-iej, jednak ze względu na umożliwienie wypełnienia jednocześnie „Kontroli” zmieniona została kolejność ich. W rubrykach 3, 4 i 5-iej punkt „a” (świadczenia z lat ubiegłych) należy wpisywać tylko te zaległości, które powstały w sposób legalny, t. j. zostały przez odpowiednie władze na skutek prośby zainteresowanego lub z innych powodów odłożone, rozłożone na raty i t. d.). Zaległości, powstałych z winy płatnika, z reguły wpisywać nie należy, gdyż po upływie terminu zamiany na gotówkę oraz wobec nie stawienia się płatnika do robót w dniu, na który został wezwany, sprawę jego należy przekazać niezwłocznie sekwestratorowi i po ściągnięciu przez niego należności, w księdze za ten sam rok wpisać w rubrykach od 13 do 16-iej. Sposób obliczania danych rubryk 3, 4 i 5-iej jest następujący: mając sumę rubryki 7-iej i uchwałą Rady Gminnej, która mówi za ile złotych podatku przypada dostarczenie jednego dnia pieszego, przez podzielenie otrzymamy, *zaokrąglając do pełnych dni w wyż*, liczbę dni pieszych i stąd konnych, również z tym samym zaokrągleniem. Do pozycji „b” w rubryce 3-iej wartość w gotówce otrzymamy, mnożąc ilość dni pieszych (rub. 4) przez podaną w statucie stawkę za dzień roboczy. Rubryki 4 i 5-tą należy wypełniać dla każdego płatnika t. j. obliczyć ilość dni pieszych i równowartość dni konnych, gdyż zgóry niewiadomo, do jakiej robotnik płacy zostanie wezwany, a także aby dać te dane sołtysowi (kontrola), który przeliczeń dni pieszych na konne naogół nie umie wykonać, a musi wiedzieć, który płatnik może dostarczyć furmanki i przez wiele dni, o ile konie posiada. W rubryce 8-iej wpisuje się późniejsze zmiany wymiaru świadczeń, powstałe po wypełnieniu książki, np. naskutek rekursu, umorzenia i t. d. Na tej rubryce kończy się wszystko to, co wpisuje się przed rozpoczęciem sezonu.

W zespole rubryk od 9 do 12-iej, dotyczących wykonania świadczeń, adnotacje robi się z kwitarjusza imiennego wykonanych świadczeń, adnotacje robi się z kwitarjusza imiennego wykonanych świadczeń, a więc po wydaniu kwitu przez drogomistrza, przyczem rubryki 10 i 11-tą wypełnia się zgodnie z kwitarjuszem t. j. tylko w tych jednostkach, w których płatnik świadczenia odrobił; Nr. kwitu wpisuje się z tegoż kwitarjusza. Ponieważ dla każdego płatnika są do wypełnienia trzy wiersze, można wpisywać okresy przed i po żniwach, o ile wydaje się kwity przed ukończeniem sezonu.

oraz łączną ilość. W rubryce 9-ej sumę w złotych otrzyma się przez pomnożenie ilości dni z rubryk 10 i 11-ej przez odpowiednie stawki za dzień i przez dodanie otrzymanych rezultatów. Rubryki od 13 do 16-ej włącznie służą do wpisywania wpłat gotówkowych, a więc wpływających drogą dobrowolnej zamiany przed sezonem, wykonanie świadczeń w formie dostawy materiałów, co jest przeszacowane na gotówkę, oraz wpływów ściągniętych przymusowo. Rubryki 14 i 15-a wskazują równowartość wpłaconej sumy w mierniku, przyjętym za podstawę — dniach pieszych i konnych — dlatego też dobrowolne i przymusowe wpłaty winny być zawsze, a wpłaty w materiałach w miarę możliwości, zaokrąglone do równowartości pełnych dni w/g stawek z danego roku.

Rubryki od 17 do 19-ej włącznie obejmują sumy wykonania świadczeń w naturze i wpływów gotówkowych w obydwu miernikach, t. j. w gotówce oraz dniach pieszych i konnych. Sposób dokonywania zapisów w nich wyjaśnienia nie wymaga. Wobec tego, że zapisywanie wpłat gotówkowych oraz ogólnego wykonania świadczeń w dniówkach pieszych i równowartości w dniówkach konnych (rubr. 14, 15, 18 i 19) przedstawia sobą trudność i zajmuje czas, wystarczy wypełnić rubrykę 14 i 18-ą lub 15 i 19-ą w zależności od tego w jakim rodzaju dniówek wykonał płatnik część świadczeń w naturze. Wtedy porównanie rubryki 18 z 4-ą lub 19 z 5-ą da sprawdzenie, czy niema jeszcze zaległości, które przymusowo trzeba ściągnąć.

Rubryki 20 — 22 pod ogólną nazwą „Zalega” wypełnia się wtedy, jeżeli płatnik nie wykonał całości czy części świadczeń legalnie, o czym była mowa wyżej przy objaśnianiu punktu „a” rubryk 3, 4 i 5-ej, gdyż te właśnie zaległości przenosi się na rok następny i dodaje do wymiaru z roku bieżącego. Tu bezwzględnie konieczne jest podanie zaległości w gotówce i dniówkach obu rodzajów, gdyż zmieniające się z roku na rok stawki dniówek tego wymagają. To też może się zdarzyć przy różnych stawkach w dwóch następujących po sobie latach, że w rubrykach 3, 4 i 5 punkt „c” w złotych nie równa się przy obowiązującej na rok obecny stawce ilości dni.

We wprowadzonym niniejszą Instrukcją wzorze brak rubryki, w której można by odnotować zaległości do ściągnięcia przymusowego, co dałoby możliwość szybkiego przygotowania wyciągu dla egzekutora i t. p.; należy tu więc posługiwać się rubryką 23-ą „Uwagi”, gdzie po skończeniu robót, do których płatnik był powołany, należy odnotować wysokość zaległości (w „złoty i dniach”) oraz datę oddania wykazu sekwestratorowi. Z tego wynika, że rubryki „Ogółem wykonano” można będzie dopiero wypełnić wtedy, gdy będzie wpływ od egzekutora, wpisywany w rubrykach od 13 do 16-ej.

4. *Przydział odcinków dróg płatnikom.*

Dotychczas we wszystkich gminach przydziały odcinków i dróg płatnikom do wykonania na nich robót, przewidzianych w kosztorysie, nie były dokonywane głównie wskutek niezrozumienia celu tej czynności.

Otóż dokonanie przydziałów przed sezonem t. j. w czasie, kiedy drogomistrz spokojnie może sprawę tę obmyśleć, jest bardzo ważnem, gdyż przede wszystkim daje możliwość sprawdzenia, czy budżet drogowy jest realny, po

drugie „Przydział odcinków” jest zgóry opracowanym programem prac drogowych całego sezonu. Brak w uprzednich latach tych przydziałów odbijał się na realizacji budżetu, gdyż albo poszczególnych wsi nie dało się użyć do robót ze względu na to, że odległość od wsi do miejsca ich przekraczała statutowo przyjęte 10 km., a bliższe wsie zostały już użyte do innych robót, albo odwrotnie — danej roboty nie można było wykończyć, gdyż zabrakło w sąsiednich wsiach np. furmanek i t. p. braki, stwarzające zamieszanie w czasie sezonu, t. j. wtedy kiedy drogomistrz ma najmniej czasu na obliczanie, skąd wziąć robotników i furmanki do danej roboty. Doraźne improwizacje mogą tutaj być jedynie ze szkodą dla interesu drogowego. Naturalnie, że ten program robót, jakim jest „Przydział odcinków” nigdy z matematyczną ścisłością wykonany być nie może, dlatego też układać go trzeba z pewnym zapasem dniówek na wypadek niestawienia się do robót części płatników, czy dla innych przyczyn; równocześnie zmusi on jednak do przytrzymywania się norm robocizny, często zaniedbywanych, co powoduje, że roboty są wykonywane w sposób nieekonomiczny i ujawnia się w wielkiej rozpiętości zużycia robocizny dla jednych i tych samych robót w różnych gminach, rozpiętości, nie usprawiedliwionej wpływem warunków miejscowych. „Przydziału odcinków” nie trzeba podawać do wiadomości płatników — jest to tylko program dla użytku urzędu gminnego.

5. Wezwanie.

W porównaniu z wzorem dotychczas obowiązującym wprowadzono zmiany, dostosowujące wezwanie do obowiązujących ustaw.

Wezwania wysyłane są do t. zw. indywidualnych płatników i do gromad, jako całości, na ręce sołtysa; w treści „wezwania” należy więc wypełnić odpowiednie rubryki słowami „Pan”, „Pani” lub „Gromada”. Każde wezwanie posiada numer w formie ułamka, w którym w liczniku podaje się kolejny numer płatnika z „Księgi wymiaru” a w mianowniku zaś numer, pod jakim dana gromada, czy grupa płatników jest zapisana w tejże księdze. Ilości robotników w ustępie pierwszym „Wezwania” oraz równowartość w złotych w ustępie 6-ym winny być brane z punktów „b” rubryk 3, 4 i 5-iej Księgi wymiaru.

„Wezwanie” doręcza się za pokwitowaniem, które należy oddzierać; na wezwaniu doręczający umieszcza datę doręczenia i swój podpis. Ponieważ w treści „Wezwania” nadmienione jest, że o dniu i miejscu odbycia świadczeń płatnik zostanie dodatkowo powiadomiony, dopełnieniem jego jest:

6. Zawiadomienie.

Czynność ta związana jest już ściśle z wykonaniem robót — to też dokonywuje jej dla ułatwienia drogomistrz, podpisujący zawiadomienia „z polecenia wójta”. Jak i wezwania, zawiadomienia wysyłane są płatnikom indywidualnym oraz gromadom na ręce sołtysa, który na podstawie posiadanej „Kontroli”, o której będzie mowa niżej, ustnie wzywa poszczególnych płatników ze swej wsi do odbycia świadczeń. Zawiadomienie musi być oddzielnie na każdy dzień doręczone z tym obliczeniem, aby sołtys miał czas na po-

wiadomienie płatników. Drogomistrz, wypełniając zawiadomienie, musi powołać się na Nr. wezwania, wymienić rodzaje i liczby poszczególnych rodzajów robocizny (dla rzadziej spotykanych pozostawiono wolne rubryki), podać godzinę i miejsce (dokładnie) zebrania się robotników, wreszcie wymienić, przez kogo mają być oddani robotnicy kierownikowi robót. Jeżeli zawiadomienie tyczy się majątku, należy pisać: „Pana” lub „Panią”, jeżeli gromady — „Sołtysa lub jego zastępcę”. Wymaganie oddawania robotników kierownikowi robót przez obowiązanych do ich dostarczania jest niezmiernie ważne dla sprawności robót i winno być bezwzględnie wymagane. Zawiadomienie pisze się przez kalkę, aby dla sprawdzenia odpis został u drogomistrza. Adresat na odpisie kwituje odbiór.

7. Kontrola robót drogowych.

Sołtys, który spełnia cały szereg funkcji przy robotach szarwarkowych — musi mieć wykaz płatników swej wsi, wysokości przypadających od nich świadczeń i ich równowartość w gotówce; w tym wykazie muszą być adnotacje o wpłatach w gotówce i wykonanych świadczeniach w naturze. Wykazem tym jest „Kontrola robót drogowych”, którą po wypełnieniu rubryk od 1-ej do 5-ej dostarcza sołtysowi Urząd Gminy natychmiast po dokonaniu rozkładu i jednocześnie z wezwaniem. Sołtys na pierwszym zebraniu gromady odczytuje treść wezwania oraz z kontroli rozkład świadczeń na płatników, celem zaznajomienia ich z wysokością tych świadczeń. W terminie podanym w Wezwaniu sołtys zbiera pieniądze od tych, którzy dobrowolnie zamienić chcą świadczenia na gotówkę; na najbliższym zebraniu sołtysów w Urzędzie Gminnym wpłaca ją do Kasy, otrzymując kwity, jednocześnie przedstawia Kontrolę, do której zostaje mu wpisane w rubrykach 6, 7 i 8-ej: Nr. kwitu i wartość dokonanej wpłaty w dniówkach pieszych i konnych. Wpisanie to do Kontroli jest konieczne, aby sołtys wiedział, którzy płatnicy i za ile dni dokonali wpłaty, a nie tracił czasu na niepotrzebne wzywanie tych, którzy już do świadczeń nie są obowiązani. Takie same wpisywanie ma miejsce, gdy pałatnik uskutecznia wpłatę w materiałach. Naturalnie, że mowa tu o wszystkich wpłatach, dokonywanych przed lub wyjątkowo — w czasie sezonu.

Po otrzymaniu Zawiadomienia, w którym podane są: data i miejsce robót oraz rodzaje i ilości potrzebnych robotników, sołtys na podstawie kontroli zawiadomienia ustnie odpowiednią część płatników w wyjaśnieniu, jaki rodzaj robocizny i jak wyekwipowanej mają dostarczyć. W oznaczonym dniu i godzinie sołtys lub jego zastępca oddaje kierownikowi robót ludzi i podwozy, ewentualnie wyjaśniając powody różnic, zachodzących między żadanymi i dostarczonymi ilościami. Jednocześnie dozorca komunikuje sołtysowi lub jego zastępcy godzinę zakończenia robót, aby ten ostatni mógł sprawdzić, którzy płatnicy przepracowali cały, wyznaczony przez kierownika, czas robót i zanotować w Kontroli (rubryki 9 i 10) odpowiednich płatników. Rubryki 9 i 10 w części „Wyszczególnienie” podzielone są na 12 kratek, tak że mniej piśmienny sołtys może stawiać kreski za każdy dzień. Po skończeniu okresu lub sezonu drogomistrz z każdym poszczególnym sołtysiem sprawdza odbycie

przez płatników świadczeń, sumowania oraz porównywuje dane Kontroli z ilością wydanych kontramarek, a w ustalonych terminach wydaje imienne kwity wzamian za kontramarki. Po skończeniu wydawania kwitów, po podsumowaniu dni i podpisaniu Kontroli przez sołtysa zostaje ona w aktach Urzędu Gminy na wypadek rekursów płatników i t. p.

8. Kontramarki.

Niedogodności świadczeń drogowych jaskrawo występują przy zapisywaniu płatników, którzy stawili się do robót i je wykonali. Robotnik płatny, który w pracy na drogach widzi zarobek, po przepracowanym dniu nie odejdzie do domu, nie upewniwszy się uprzednio, czy został przez dozorcę zanotowany. Wykonawca szarwarku, spłacający tą drogą podatek, kłopot z odnotowaniem jego pracy przekłada z całym spokojem na barki dozorczy, uważając, że po odrobieniu świadczeń i to w obecności wielu świadków, nie jest obowiązany do niczego. Rezultatem takiego pojmowania sprawy jest opuszczenie roboty wieczorem bez podania swego nazwiska dozorczy. Fakt, że w księgach wymiaru lub kontroli figuruje nazwisko właściciela nieruchomości, który nie zawsze osobiście staje do roboty, lecz często wysyła najemnika, zmiany faktycznych właścicieli, które nie są jeszcze przez Urząd Gminy wprowadzone w księgach, posiadanie gruntów przez spadkobierców figurującego w spisach, łącznie z częstokroć niskim poziomem umysłowym wykonawców świadczeń i zwyczajem używania przez mieszkańców wsi przezwisk zamiast właściwego nazwiska, wytwarza w kontroli świadczeń chaos, powoduje rozgoryczenie pokrzywdzonych, nadużycia i t. p. Wreszcie fakt, z którym się należy liczyć, to zmęczenie dozorczy, który po całym dniu pracy musi wieczorem sporo czasu poświęcić na spisywanie nazwisk wykonawców. Nągół dozorczy ułatwiali sobie tę czynność przez rozpoczynanie jej w czasie pracy robotników, ale na tem zawsze cierpiała jakość wykonania roboty, a przy robotach dniówkowych, nie zakordowanych, także i ilość. Aby te wszystkie niedogodności wyeliminować, wprowadza się codzienne wydawanie po skończonej robocie bezimiennych „kontramarek” uprzednio przygotowanych, tak, że dozorca czynność tę załatwi w ciągu kilku minut, notując tylko ilości robotników i podwód z poszczególnych wsi. Kłopot odnotowania płatników przerzucony jest przy tym systemie na barki sołtysa, który chcąc mieć ułatwienie przy wyznaczaniu szarwarku na następne dni, powinien zaraz odnotowywać wykonanie świadczeń w swej kontroli.

Jakkolwiek obarcza się sołtysa nowymi obowiązkami, to jednak dla usprawnienia prac drogowych uczynić to trzeba; zresztą w gromadach dyscyplinowanych, w których sołtys cieszy się pewną powagą, sprawy tej kontroli bezwzględnie ułożą się pomyślnie i każda gromada swój sposób, dla niej najlepszy, wypracuje sobie z biegiem czasu.

Kontramarki przedstawiają sobą kwity bezimienne, ponumerowane, wydzierane ze specjalnego bloczka. Każda kontramarka musi być zaopatrzona w pieczęć Urzędu Gminnego przed wydaniem bloczka dozorczy, który przy wydaniu jej wpisuje datę wykonania pracy i kładzie swój podpis. Kontramarki bez numeru, pieczęci i podpisu dozorczy są nieważne, a więc należy

ostrzec wykonawców szarwarku, że uszkodzenia powodujące wyżej wymienione braki, nie będą uwzględniane przy wymianie na kwity. Na każdy rodzaj dniówek pełnych oraz na połowy dnia są oddzielne rodzaje kontramarek (rodzaj ten jest wskazany w treści). U dołu kontramarki jest pouczenie, że należy ją wymienić u sołtysa (majątki bezpośrednio) w Urzędzie Gminy na kwit imienny w określonym terminie. Naturalnie, że po upływie tego terminu, kontramarka traci swą ważność i wymieniona na kwit nie będzie, gdyż w przeciwnym razie opieszali płatnicy, którzy przez niedbalstwo we właściwym czasie kontramarek nie wymienią, będą dla Urzędu Gminy, a przede wszystkim dla drogomistrza, do końca roku plagą, zabierając czas, przeznaczony na spełnianie innych czynności. Na grzbiecie każdej kontramarki są rubryki do wpisania daty i wsi, której mieszkańcowi ją wydano; dla ułatwienia, dozoru dla poszczególnych wsi pisze te dane tylko na pierwszej i ostatniej wydanych w danym dniu kontramarkach, zaznaczając która jest pierwsza, a która ostatnia. Konieczne jest to dla kontroli zarówno dozorczy jak i płatnika.

Powinno być przyjęte za zasadę, że przed upływem wskazanego w kontramarcie terminu drogomistrz powiadamia o dniu wymiany sołtysa danej wsi, który odbiera od płatników swojej wsi kontramarki i przedstawia je drogomistrzowi; ten, po porównaniu ich ilości z zapisami w kontroli sołtysa i grzbiecami bloku, z którego kontramarki były wydawane danej wsi, wystawia kwity imienne, które sołtys wręczy płatnikom. Wtedy procedura wydawania kwitów będzie prosta, poszczególne wsie będą załatwiane jednego dnia i w obecności sołtysa wszystkie niejasności i pretensje wyswietlone.

Kontramarki na połowę dnia pieszego i podwoły, wydawane są zwykle wtedy, gdy robota z powodu swych rozmiarów, czy przeszkód atmosferycznych, trwa tylko pół dnia. Pozatem winny być wydawane one jako kontramarki karne tym wykonawcom, którzy albo spóźnili się do robót, albo w czasie ich trwania swoim zachowaniem, jakością lub ilością roboty na ukaranie przez potrącenie połowy dnia zasłużyli. Przy sprawiedliwym wydawaniu tych kontramarek karnych przyzwyczai się ludność do punktualnego i sumiennego wykonywania swoich obowiązków.

Jeszcze raz należy podkreślić, że kontramarki są wielkim udogodnieniem, jednak przy ich stosowaniu Urzędy Gminne muszą bezwzględnie przestrzegać zasady, że *kontramarka uszkodzona, niewymieniona w swoim czasie lub zagubiona, to dowód niewykonania świadczeń*; musi u ludności wyrobić się przekonanie, że kontramarka to pieniądz — fakt zagubienia jej, nawet poparty zeznaniami świadków, którzy widzieli, że płatnik świadczenia wykonywał, nie służy za podstawę do wydania kwitu. Drogomistrz wydanie kwitów na pewną ilość dniówek musi usprawiedliwić posiadaniem na tę samą ilość dni kontramarek, które kasuje przy wypisywaniu kwitów. Po sprawdzeniu przez wójta, zostają one zniszczone z jednoczesnym spisaniem krótkiego protokołu, podpisanego przez wójta, sekretarza i drogomistrza.

9. Kwit.

Sposób wymiany kontramarek na kwity opisano w punkcie 8-ym. Kwity ponumerowane i opieczętowane z odpisami, pisanymi przez kalkę, zostającymi

w bloku, są z zeszytów-kwitarjuszy wydawane za podpisem wójta i drogomistrza. W treści kwitu wpisuje się datę wydania, nazwisko płatnika i jego miejsce zamieszkania oraz ilość przepracowanych dniówek cyfrą i słownie. Jednocześnie z wydaniem kwitów drogomistrz winien ich numery i ilości dni wpisywać do księgi wymiaru, ustalając ostatecznie rachunek każdego płatnika, i sprawdzając czy zaległości zostały wciągnięte do wykazu oraz oddane do ściągnięcia przez sekwestratora i t. p.

10. Raporty dozorców i drogomistrzów.

Dla kontroli oraz informowania przełożonych o stanie robót i ilościach zatrudnionych robotników stały i sezonowy personel drogowy składa raporty.

a) Raport dzienny dozorczy.

Wobec tego, że w sezonie roboty prowadzone są jednocześnie w kilku, a nawet kilkunastu miejscach, drogomistrz nie ma możliwości codziennie odwiedzić wszystkich robót; w tym celu dozorca winni mu nadesłać do Urzędu Gminy lub tam, gdzie drogomistrz wskaże, raport, pisany przez kalkę, składający się z dwóch części: pierwsza zawiera dane jakie osiedla były wezwane do robót, ilu robotników zepotrzebowano w/g pisemnego zawiadomienia na dany dzień oraz ilu stawiło się, przytem, celem uniemożliwienia nadużyć, dozorca winien odpowiednie rubryki wypełnić trwałym pismem o godzinie 9-ej oraz położyć jednocześnie swój podpis; prawidłowość zapisów winna być sprawdzana o tej porze dnia doraźnie przez wójtów i drogomistrzów, przyczem należy uprzedzić dozorców, że poprawek w zapiskach tych być nie powinno. Po ukończeniu robót danego dnia dozorca wpisuje w rubryce „do końca dnia” ilości robotników, którzy cały dzień przepracowali, przyczem z zasady cyfry tych ostatnich rubryk będą albo równe, albo mniejsze niż rubryk „o godzinie 9-ej rano”, gdyż należy przyjąć za zasadę, że od południa robotników się nie przyjmuje.

Przy tych założeniach ilość wydanych kontramarek winna być zgodna z ilościami rubryki „do końca dnia”. W uwagach dozorca zapisuje powody różnic między ilościami wezwanych pracujących o godzinie 9-ej i do końca dnia robotników, aby drogomistrz mógł orjentować się w sprawności sołtysa.

Na odwrotnej stronie raportu dozorca wypisuje nazwiska płatników, podane mu przez sołtysa, którzy na wezwanie tego ostatniego nie stawili się do roboty, nie usprawiedliwiając się.

Druga część raportu to sprawozdanie z wykonanych robót z podaniem ilości zużytej robocizny; według tego sprawozdania drogomistrz orjentuje się czy dozorca stosuje się do norm robocizny, jakie są postępy pracy i t. d. Tu też wpisuje się ilość robotników wykwalifikowanych (cieśli, brukarzy i t. d.), płatnych według list płacy.

b) Raport tygodniowy drogomistrza.

Na podstawie raportów dziennych dozorców, drogomistrz opracowuje tygodniowy raport z robót na terenie całej gminy i przedstawia go wójtowi. W raporcie tym wymienione są odcinki dróg, gdzie były prowadzone roboty, ich wyszczególnienie, ilość oraz liczby robocizny i dozorców (tych ostatnich

przy odpowiedniej robocie notuje się w formie ułamka: w liczniku liczba dozorców — w mianowniku ilość dni, które przepracowali).

Obydwa rodzaje raportów pisane są przez kalkę; odpis zostaje w bloczku na wypadek zaginięcia oryginału oraz dla orientacji sporządzającego raport.

11. Sprawozdania z wykonanych robót.

Poza prawidłowym wykonaniem robót pod względem technicznym oraz sumiennie przeprowadzoną ewidencją wykonanych świadczeń, winna być zwrócona baczna uwaga na stronę ekonomiczną robót, to znaczy, czy zużyto na nie tylko tę ilość robocizny, jaka była konieczna do osiągnięcia celu.

Wobec tego, że świadczenia w naturze „nie kosztują” w potocznym tego słowa znaczeniu, t. j. nie płaci się za nie pieniędzy, drogomistrz nie zadają sobie zbyt wiele trudu z oszczędnym zorganizowaniem robót, zbyt dużo ich wykonywują sposobem dniówkowym, zamiast roboty akordowej. Należy pamiętać, że szarwark to też kapitał, którym szafować nie wolno.

W celu kontroli robót pod względem wydajności pracy, winny być wprowadzone sprawozdania dozorców i drogomistrzów.

Dozorca po skończeniu robót, stanowiących pewną całość, składa na piśmie bardzo krótkie sprawozdanie drogomistrzowi, w którym, wyszczególniając wszystkie rodzaje wykonanych robót, podaje ich ilości z potrebnymi do tego obliczeniami i szkicami oraz danymi charakteryzującymi roboty, jak: odległość przewozu, rodzaj gruntu i t. d., a także ilość ogólną zużytej robocizny i przeciętne zużycie robocizny na jednostkę roboty. Takie sprawozdania dozorca winien drogomistrz osobiście sprawdzać na miejscu, czyniąc odpowiednie adnotacje i poprawki.

Drogomistrz sprawdzone, poprawione i uzupełnione przez siebie sprawozdania dozorców wpisuje do oddzielnego zeszytu z wymienieniem wszystkich wyżej wyszczególnionych danych. Zeszyt ten powinien być porubrykowany lub też składać się z arkuszy „Kosztorysu” — będzie to więc kosztorys wykonawczy, w którym ilości robót i ilości dni będą z obmiaru i raportów, zaś ilość roboty wykonywana w ciągu jednego dnia otrzyma się przez podzielenie przez siebie powyższych danych. Jeżeli dla całości odcinka, nie poszczególnych rodzaj robót, wyprowadzić koszt wykonania w złotych, to przez porównanie z kosztorysem sporządzonym do preliminarza, zostanie uwidocznione, czy roboty były prowadzone oszczędnie oraz czy preliminarz sporządzono sumiennie.

Kosztorysy wykonawcze posłużą drogomistrzowi do sporządzenia rocznych sprawozdań z gospodarki drogowej dla Rady Gminnej i Powiatowego Zarządu Drogowego.

Urząd Gminy

Załącznik Nr. 3.

Powiatu

KOSZTORYS

na roboty związane z $\frac{\text{budowa}}{\text{naprawa}}$ drogi gminnej Nr.

odcinek

między pikietażami

Na sumę Złotych

Sporządzony dn.

Załącznik Nr. do preliminarza

drogowego na rok 19

L. p.	Wyszczególnienie robót	Ilość ro- bót lub materja- łów	Ilość ro- boty wy- konywana w ciągu 1 dnia	Ilość dni	Cena za dzień lub jednost. zł.	Koszt roboty		Uwagi
						Zł.	gr.	

L. p.	Wyszczególnienie robót	Ilość robót lub materiałów	Ilość roboty wykonywana w ciągu 1 dnia	Ilość dni	Cena za dzień lub jednost. zł.	Koszt roboty		Uwagi
						Zł.	gr.	
	Zestawienie							
	Robocizna piesza							
	" konna							
	" fachowa							
	Materiały							
	Razem							

URZĄD GMINY

Powiatu

Załącznik Nr. 4.

PRELIMINARZ DROGOWY

na rok

L. p.	Nazwa drogi	Odcinek drogi			Wyszczególnienie robót
		miedzy pikietami	długość odcinka w km.	oznaczenie punktów końcowych	

Ilość robót	Cena zł.	Koszt zł.	Koszt robót całego odcinka zł.	Umotywowanie i analiza cen

STATUT O ŚWIADCZENIACH DROGOWYCH W NATURZE NA 19 / ... R.
W GMINIE POWIATU

Na mocy §§ 29 i 31 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. Ust. Nr. 6 poz. 32 z 1921 r.) Rada Gminna uchwała niniejszy statut o świadczeniach drogowych w naturze na rok.

§ 1.

Do budowy i naprawy dróg gminnych w gminie ustanawia się na rok budżetowy świadczenia drogowe w robociznie pieszej i środkach przewozowych.

§ 2.

Do tych świadczeń w naturze obowiązani są wszyscy mieszkańcy gminy i osoby prawne w stosunku do opłacanych przez każdego z nich państwowych podatków do wysokości:

- a)% zasadniczego państwowego podatku gruntowego,
- b)% państwowego podatku od nieruchomości (budynków),
- c)% ceny świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych.

Grunty państwowe obowiązane są do świadczeń drogowych narówni z gruntami prywatnymi i w tej samej %-wej wysokości od sumy obliczonego idealnego zasadniczego państwowego podatku gruntowego.

§ 3.

Od świadczeń drogowych zwolnione są następujące osoby i instytucje:

- a) zakłady i urzędy państwowe tudzież samorządowe, utrzymujące środki przewozowe na podstawie statutów organizacyjnych,
- b) posiadacze środków przewozowych, służących do przewożenia poczty i t. d. zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r.

§ 4.

Świadczenia w naturze wyznacza się w ten sposób, że każdy mieszkaniec podlegający tym świadczeniom, jak i osoby prawne, zobowiązany jest dostarczyć do budowy i naprawy dróg gminnych w czasie oznaczonym przez urząd gminy, jednego zdolnego do pracy robotnika, za każde chociażby niepełne, płacone przez nich złote podatków, obliczonych w procentowej wysokości w sposób w § 2-im niniejszego statutu wskazany. Posiadacze środków przewozowych, o ile zajdzie tego potrzeba, mogą być pociągani przez Zarząd Gminy do dostarczania zamiast 3-ch robotników pieszych jednej podwohy parokonnej.

§ 5.

Zarząd Gminy może ryczałtować określoną liczbę dni roboczych za wykonanie ściśle oznaczonej ilości robót, lub dostawy odpowiedniej ilości materiałów na miejsce dokonywanych robót.

§ 6.

Świadczenia drogowe w naturze, na żądanie osób zainteresowanych mogą być zastąpione opłatą w gotówce w wysokości zł, za jeden dzień roboczy. Opłata ta nie może być wyższą od normy dla dostarczenia jednego robotnika w art. 4 określonej. W stosunku do tej opłaty za jeden dzień roboczy, oblicza się opłata zamiast dostarczenia podwód, mianowicie: za 3-ch robotników (trzy dni robocze) liczy się 1 podwoda parokonna.

§ 7.

O obowiązku wykonania świadczeń drogowych, z równoczesnym przerachowaniem tych świadczeń na opłatę pieniężną, winien być każdy obowiązany powiadomiony pisemnem wezwaniem, ze wskazaniem terminów, w których mają być dokonane świadczenia, względnie uiszczona opłata pieniężna.

§ 8.

Przeciwko wezwaniu do wykonania powinności naturalnej drogowej, służy każdemu interesowanemu prawo wniesienia odwołania w ciągu dni 14-tu od dnia zawiadomienia o nałożeniu powinności. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania powinności w oznaczonym terminie.

§ 9.

W razie niewykonania w oznaczonym terminie wezwania Zarządu Gminy, nakładającego powinność drogową, wymierzone opłaty za niedostarczoną robociznę lub nie dostarczone podwoły, będą od opornych ściągnięte w trybie egzekucji, obowiązującej przy ściąganiu podatków państwowych, w wysokości wymienionej w wezwaniu z doliczeniem odsetek za zwłokę i kosztów egzekucyjnych.

§ 10.

Za 1 dzień roboczy liczy się 8 (osiem) godzin pracy. Robotnicy piesi nie mogą być zatrudnieni w odległości większej niż km od stałego miejsca zamieszkania. Świadczenia drogowe nie mogą być stosowane w czasie pilnych robót rolnych, a mianowicie:

- a) od kwietnia do maja,
- b) od lipca do września.

§ 11.

Statut niniejszy wchodzi w życie po zatwierdzeniu przez Wydział Powiatowy i podaniu do powszechnej wiadomości za pośrednictwem sołtysów, względnie przez rozplakatowanie.

KSIĘGA WYMIARU I KONTROLI ŚWIAD

L. p.	Nazwisko i imię płatnika	Przypada do wykonania świadczeń drogowych			Za podstawę do wymiaru świadczeń drogowych na rok bieżący przyjęto		Zmiany w wymiarze
		Na sumę zł. a) z lat ubiegł b) za r. b. c) razem	Co stanowi dni		Opłacany państwowy podatek a) gruntowy b) przemysłowy c) od nieruchomości w sumach	Razem zł.	
			pieszych	konnych			
1	2	3	4	5	6	7	8
1		a) _____			a) _____		
		b) _____			b) _____		
		c) _____			c) _____		
2		a) _____			a) _____		
		b) _____			b) _____		
		c) _____			c) _____		
3		a) _____			a) _____		
		b) _____			b) _____		
		c) _____			c) _____		
4		a) _____			a) _____		
		b) _____			b) _____		
		c) _____			c) _____		
Do przeniesienia							

URZĄD GMINY

Powiatu

PRZYDZIAŁ ODCINKÓW DRÓG

do wykonania świadczeń drogo

L. P.	Nazwa drogi	Odcinek drogi			Wyszczególnienie robót
		między pikietażami	długość odcinka w km.	oznaczenie punktów końcowych	

PŁATNIKOM GMINY.....

wych w roku

Ilość	Na sumę	Przydział robót		U w a g i
		wieś, lub majątek odległ. od miejsca robót	Na sumę	

MAGISTRAT m. UŚCIŁUGA

Uściług, dnia / 193 r.

pow. Włodzimirskiego

Do

Pana (i)

w

WEZWANIE Nr. /

Na podstawie art. 29 i 31 Ustawy z dnia 10/XII-1920 r. (Dz. Ust. Nr. 6 poz. 32 ex 1921 r.) oraz w myśl Statutu o świadczeniach drogowych w naturze na rzecz Magistratu m. Uściługa pow. włodziimirskiego, uchwalonego przez Radę Miejską w dn. / 193 r., a zatwierdzonego przez Wydział Powiatowy we Włodzimirzu reskryptem z dnia / 193 r. Nr. SG — / 3 wymierzone zostały te świadczenia na 193 / 3 r. w ilości robotników pieszych, względnie podwód parokonnnych według następującego obliczenia:

Opłaca następujące państwowe podatki bezpośrednie: gruntowego zł., przemysłowego zł., od nieruchomości zł., razem zł.

Ponieważ zgodnie z § 4 przytoczonego wyżej statutu od każdego chociażby niepełnych zł. płaconych podatków ma być dostarczony jeden robotnik lub zamiast trzech robotników — jedna podwoda parokonna, przeto wysokość świadczeń odpowiada powyższemu obliczeniu.

Do robót należy stawić się z własnymi narzędziami, t. j. łopatą, siekierą lub t. p. zależnie od żądania kierownika robót. Posiadacze środków przewozowych winni na żądanie tegoż kierownika odbywać świadczenia drogowe furmanką odpowiednio wyekwipowaną w zależności od rodzaju robót.

O terminie i miejscu odbycia świadczeń drogowych w naturze zostanie wysłane specjalne powiadomienie przez Magistrat.

W razie nieodrobienia świadczeń drogowych w naturze lub niedbałego wykonania przydzielonych robót, roboty te zostaną wykonane na koszt

Świadczenia drogowe w naturze mogą być zastąpione opłatą w gotówce, wówczas całkowita wartość tych świadczeń przy cenie robotnika pieszego zł. zgodnie z § 6 powołanego statutu wyniesie zł., która to suma winna być wpłacona do kasy miejskiej w terminie do dnia / 193 r.

W razie niewykonania świadczeń drogowych w naturze i nieuiszczenia we wskazanym wyżej terminie opłat zastępczych w gotówce — należność zostanie ściągnięta w drodze egzekucji z doliczeniem kar za zwłokę i kosztów egzekucyjnych w myśl postanowień ustawy z dnia 17/V—1927 r. (Dz. Ust. Nr. 46 poz. 401).

Przeciwko wymiarowi świadczeń drogowych przysługuje prawo wniesienia odwołania do Wydziału Powiatowego we Włodzimirzu za pośrednictwem Magistratu w ciągu dni 14 od daty otrzymania niniejszego. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje obowiązku odbycia robocizny lub wniesienia opłaty.

Sekretarz

Burmistrz

Zwrócić Magistratowi

Pokwitowanie z odbioru.

Wezwanie Magistratu m. Uściługa z dnia / 193 r. Nr.
w sprawie świadczeń drogowych w naturze otrzymałem.

Uściług, dnia / 193 r.

Podpis doręczającego

podpis

193 r. Podpis

Doręczył dnia

(druk na papierze czerwonym)

Załącznik Nr. 9.

Urząd gminy MIKULICZE
pow. Włodzimierskiego

Mikulicze, dnia / 193... r.

Nr.

Do

Pana (i)

w

W związku z wezwaniem Nr. / w sprawie świadczeń drogowych w naturze zechce Pan (i) dostarczyć na dzień / 193... r. dla przeprowadzenia robót na drodze gminnej:

Robotników pieszych: z łopatami „.....”, z kilofami „.....”, z siekierami „.....”, z „.....”, a razem „.....” robotników oraz podwód parokonnnych: do wożenia ziemi „.....”, do wożenia faszyny „.....”, do wożenia drzewa „.....” do „.....”, a razem „.....” podwód.

Wyznaczeni robotnicy i podwody winni zebrać się o godzinie
.....
.....
i mają być oddani przez do dyspozycji kierownika robót.

Z polecenia Wójta Gminy Drogomistrz:

Pokwitowanie. Zawiadomienie Urzędu Gminnego w Mikuliczach z dnia / 193... roku Nr. o dostarczeniu na dzień / 193... r. robotników i podwód otrzymałem.

..... dnia / 193... r.

.....
(Podpis)

Nr.
Wydana dnia / 1932 r.
Mieszkańcowi wsi (kol.)

Urząd gminy
W E R B A
p. Włodzimierskiego

Kontramarka Nr.
Wydana dnia / 1932 r.

Okaziciel niniejszego odrobił jeden dzień pieszy z tytułu świadczeń drogowych w naturze za 1932/32 r.
Dozorca robót

(M. P.)

POUCZENIE: W terminie dwumiesięcznym od dnia wydania niniejsza kontramarka winna być zamieniona w urzędzie gminnym za pośrednictwem sołtysa (właściciele majątków — bezpośrednio) na imienny kwit.
Kontramarka bez numeru, pieczęci lub podpisu jest nieważna

Nr.
Wydana dnia / 1932 r.
Mieszkańcowi wsi (kol.)

Urząd gminy
W E R B A
p. Włodzimierskiego

Kontramarka Nr.
Wydana dnia / 1932 r.

Okaziciel niniejszego odrobił jeden dzień pieszy z tytułu świadczeń drogowych w naturze za 1932/33 r.
Dozorca robót

(M. P.)

POUCZENIE: W terminie dwumiesięcznym od dnia wydania niniejsza kontramarka winna być zamieniona w urzędzie gminnym za pośrednictwem sołtysa (właściciele majątków — bezpośrednio) na imienny kwit.
Kontramarka bez numeru, pieczęci lub podpisu jest nieważna.

Nr.
Wydana dnia / 1932 r.
Mieszkańcowi wsi (kol.)

Urząd gminy
W E R B A
p. Włodzimierskiego

Kontramarka Nr.
Wydana dnia / 1932 r.

Okaziciel niniejszego odrobił jeden dzień pieszy z tytułu świadczeń drogowych w naturze za 1932/33 r.
Dozorca robót

(M. P.)

POUCZENIE: W terminie dwumiesięcznym od dnia wydania niniejsza kontramarka winna być zamieniona w urzędzie gminnym za pośrednictwem sołtysa (właściciele majątków — bezpośrednio) na imienny kwit.
Kontramarka bez numeru, pieczęci lub podpisu jest nieważna.

(druk na papierze zielonym)

Załącznik Nr. 12.

Droga gminna № dnia / 193 r.
 Odcinek
 Km. Do
 Dozorca Pana Drogomistrza Gminy OLESK

RAPORT DZIENNY Nr.

Donoszę, że w dniu dzisiejszym przy wykonywaniu powierzonych mi robót liczba zatrudnionych robotników i podwód była następująca:

L. p.	Nazwa wsi lub majątku	Wezwano		Stawiło się i było zatrudn.				Uwagi
		Piesz.	Konn.	o godz. 9 rano		dokońca dnia		
				Piesz.	Konn.	Piesz.	Konn.	

SPRAWOZDANIE Z WYKONANYCH ROBÓT

w dniu 19..... r.

L. p.	Wyszczególnienie wykonanych robót	Ilość robót	Ilość użytej robocizny			Uwagi
			pieszej	konnej	wykwalifikowan.	

Dozorca robót

(druk na papierze czerwonym)

Załącznik Nr. 14.

Urząd gminy CHOTIACZÓW
pow. Włodzimierskiego.

Chotiaczów, dnia...../..... 193..... r.

Rok obrachunkowy 193...../3.....

Pokwitowanie Nr.....

Pan (i) zamieszkały (a)

w odbył (a) świadczenia drogowe w naturze za r. 193...../3....., dostarczając:

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość dniówek	
		cyfrą	słownie
1	Robotników pieszych		
2	Podwód parokonnych		
3	Podwód jednokonnych		

Drogomistrz

(P. O.)

Wójt Gminy

Zaksięgowano: Strona pozycja Rachmistrz

PRZEGLĄD CZASOPISM TECHNICZNYCH.

I. Zagadnienia finansowe, ekonomiczne i organizacyjne gospodarki drogowej.

1. Roads and Road Construction. Nr. 156 — 2 grudnia 1935 r. *Stan dróg i opłaty drogowe w Kanadzie.*

W roku 1934 Kanada posiadała 409.269 mil angielskich (658.500 kilom.) dróg, nie licząc ulic w miastach, osiedlach oraz w wioskach. Długość zwykłych i ulepszonych dróg gruntowych wynosiła 315.627 mil angielskich (508 tysięcy kilometrów), podczas gdy długość dróg o twardej nawierzchni wynosiła 93642 mil ang. (150.800 kilom.), z czego zgórá połowa przypada na prowincję *Ontario*.

Z dróg o twardej nawierzchni około 90% posiada nawierzchnie zwirowane, lecz w prowincji *Ontario* istnieje dużo dróg z nawierzchnią betonową, prowincje zaś *Ontario*, *Quebec* oraz *British Columbia* posiadają dużo dróg bitumicznych.

Wydatki na budowę dróg w Kanadzie w 1934 r. wynosiły 46.144.295 dolarów, podczas gdy w roku 1933 wydano na ten cel 23.854.579 dolarów.

Wydatki na konserwację wzrosły w roku 1934 do sumy 19.014.588 dolarów wobec 16.650.475 dolarów w roku poprzednim.

Zarejestrowano w roku 1934 ogółem 1.129.532 pojazdów motorowych, podczas gdy w roku poprzednim odpowiednia cyfra wynosiła 1.083.178.

Wpływy z opłat rejestracyjnych pojazdów motorowych oraz z podatku od paliwa wzrosły w roku 1934 do sumy — 50.622.683 dolarów w porównaniu z sumą 47.044.157 dol. w roku 1933.

2. Die Beton-Strasse Nr. 1. — styczeń 1936 r. *Stan robót przy budowie autostrad w Niemczech (na koniec listopada 1935 r.)*.

I. B u d o w a.

Otwarto dla ruchu — km 108.

Rozpoczęto budowę na odcinkach o długości — km 32.

Ogółem prowadzone są roboty przy budowie — km 1800.

Ilość robotników, zatrudnionych u przedsiębiorców — 94.074 (wobec 96.749 w październiku 1931).

Ilość dniówek u przedsiębiorców — 2.394.092 (wobec 35.457.351 od początku robót).

Wykonano otworów wiertniczych — 1.364 (wobec 40.664 od początku robót).

Wykarczowano — m³ 601.536 (wobec 25.292.075 od pocz. robót).

Wykopano gruntu macierzystego m² — 2.001.735 (wobec 62.302.161 od początku robót).

Robót ziemnych, licząc w tem i wykopy w skale i roboty przy wykonywaniu fundamentów m³ — 5.674.720 (wobec 97.595.186 od początku robót).

Dostarczono konstrukcyj stalowych — 6.036 T (wobec 60.353 T od początku robót).

Dostarczono stali (dla żelbetu i dla szpuntpali) — 6.640 T (wobec 87.655 T od początku robót).

Wykonano betonu i żelazobetonu m³ — 130.714 (wobec 1.805.720 od początku robót).

Wykonano nawierzchni:

na autostradach betonowych m² w 732.305 (od początku robót — 5.734.770).

„ asfalt. i bitum. m² 6.891 „ „ 256.571).

„ z kostki kam. m² 15.405 „ „ 145.150).

na dojazdach, wiaduktach nad autostr. i t. p. z betonu m² — 553 (14.449)

„ „ „ z asfal. i bitumu m² 26.553 (187.880)

„ „ „ z kostki kamien. m² 35.061 (333.472)

„ „ „ innych typów m² 66.419 (668.785)

II. F i n a n s o w a n i e.

Zaksięgowano buchalteryjnie:

w listopadzie 1935 r. wydatków na sumę 48.0 milj. RM.

z tego przypada: a) na wywłaszczenie 1.0 „

b) na wydatki administr., frachty i procenty 7,8 „

c) na roboty, wykonywane przez przedsiębiorc. 39.2 „

Razem zaksięgowano buchalteryjnie od początku robót aż do końca listopada 1935 r. 649.700.000 RM.

z czego na: a) wywłaszczenie 44.600.000 „

b) wydatki administr., frachty i procenty 82.700.000 „

c) roboty przedsiębiorców 552.400.000 „

Oddano do wykonania, lecz jeszcze nie wykonano robót i dostaw (na koniec listopada 1935 r.) na sumę 192.400.000 „

Ogółem koszt robót oddanych do wykonania przedsiębiorcom od początku robót aż do końca listopada 1935 r. wynosi	714.800.000 „
Wpływy ogólne od początku robót do końca listopada 1935 r.	5.200.000 „
Przy uwzględnieniu wpływów przeznaczono na budowę autostrad od początku robót aż do końca listopada 1935 r.	836.900.000 „

III. Zarząd:

Skład osobowy zarządów budowy autostrad przedstawiał się w listopadzie jak następuje:

1120 urzędników	(wobec 1106 w październiku 1935 r.)
3521 sił pomocniczych	„ 3486 „ „
1655 robotników	„ 1648 „ „

Razem — 6296 osób (wobec 6240 w październiku 1935 r.)

Ogółem: uwzględniając stan zatrudnienia u przedsiębiorców wypada, że w listopadzie przy autostradach znalazło zajęcie 100.379 osób, wobec 102.989 w październiku 1935 r.

Zorganizowano nowe kierownictwo w *Bautzen* (Saksonja).

Ogółem podlegało Dyrekcji Autostrad przy końcu listopada 1935 r. — 15 zwierzchnich kierownictw i 74 odcinki budowlane.

3. Die Strasse Nr. 23 — 1-szy numer grudniowy — 1935 r. *Drogi w Italji.*

Dobry stan swych dróg zawdzięcza Italja niezmordowanej i przezornej polityce swego rządu, a specjalnie Zarządu Drogowego (t. zw. *Agenzia Autonomia Statale delle Strade*), który został stworzony w celu szybkiego i fachowego rozstrzygnięcia aktualnych spraw drogowych w Italji. Niezależnie od budowy autostrad Zarząd ten buduje i nowe drogi zwykłe oraz przebudowuje dawne drogi państwowe. Długość sieci drogowej, podlegającej administracji tego Zarządu, wynosi około 20.700 kilometrów.

W okresie od 1928 do 1934 r. ogólna długość dróg o wzmocnionej nawierzchni wzrosła z 463 kilometrów do 10592 kilometrów. W wielu miejscach złagodżono promienie łuków trasy drogowej oraz spadki, poprawiono też warunki widoczności, co powiększyło bezpieczeństwo wciąż wzrastającej intensywności i szybkości ruchu kołowego na drogach. Wybudowano około 1.000 mostów o świetle poniżej 10 metrów, 177 mostów o świetle od 10 do 50 m., 53 mosty o świetle powyżej 50 m.

Skasowano i odpowiednio przebudowano setki przejazdów w jednym poziomie z linjami kolejowymi. Ustawiono tysiące znaków drogowych, odpowiadających ustalonym międzynarodowym normom i przepisom. Specjalną uwagę zwrócono na obsadzenie dróg drzewami: w przeciągu sześciu miesięcy zasadzono na 4856 kilometrach dróg 757.000 drzew dębowych, oleandrowych, kasztanowych i t. p. Do technicznych ulepszeń zaliczyć należy nowe domki dla straży drogowej, utrzymane w jednolitym i gustownie wybranym stylu architektonicznym. Drogomistrze wyposażeni są w komplet nowoczesnych maszyn i narzędzi dla konserwacji dróg i w razie potrzeby okazują niezbe-

dną pomoc turystom i wogóle automobilistom przy naprawie samochodów lub też w razie wypadków. Niezależnie od tego zmotoryzowana policja drogowa (t. zw. faszystowska milicja drogowa) utrzymuje należyty porządek i reguluje sprawnie wciąż wzrastający ruch samochodów.

4. Die Strasse Nr. 23. — I-szy numer grudniowy 1935 r. *Odczyt Naczelnego Inspektora do Spraw Drogowych w Niemczech, wygłoszony w Amsterdamie o doniosłości budowy autostrad w Niemczech.*

W auli Instytutu Kolonialnego w Amsterdamie wygłosił dr. inż. *F. Todt*, jako gość Holendersko-Niemieckiego Zrzeszenia odczyt o zagadnieniu budowy autostrad w Niemczech. Wśród licznych słuchaczy obecni byli: przedstawiciel Holenderskiego Ministra Komunikacji oraz Holenderskiego Automobilklubu. Inż. *Todt* specjalnie podkreślił w swym odczycie, w jakim stopniu budowa autostrad w Niemczech wpływa na zmniejszenie kryzysu bezrobocia.

Zdaniem Inż. *Todt'a* 30% wydatków na budowę autostrad wraca w postaci podatków i różnych wpływów do kas skarbu państwa. Zmniejszenie wydatków na zapomogi dla bezrobotnych wraz z powiększonymi wpływami do kas skarbu odpowiada mniej więcej 60% kosztu autostrad. Wypada więc, że kosztem zaledwie 30 — 40% właściwych wydatków na budowę autostrad udaje się w Niemczech wybudować najbardziej nowoczesną sieć dróg komunikacyjnych.

II. Ogólne zagadnienia techniczne z zakresu budowy i utrzymania dróg.

1. Die Betonstrasse Nr. 1. — Styczeń 1936 r. *Niebezpieczeństwo dróg z jezdnią na cztery strefy.*

Częste wypadki, zaobserwowane w Stanach Zjednoczonych A. P. na drogach o czterech strefach jezdni, doprowadziły do wniosku, że należy w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, w środku takich dróg przewidywać specjalny pas rozdzielczy bez nawierzchni. Chociaż wniosek ten nasuwał się już oddawna, jednak stał temu na przeszkodzie znaczny wydatek dodatkowy z tem związany.

Dwa konkretne przykłady ilustrują ten stan rzeczy. Niezmiernie duża ilość wypadków na czterostrefowej jezdni drogi wzdłuż jeziora *Michigan* zmusiła zarząd drogowy stanu *Indiana* do wydania zarządzenia, by nadal drogi czterostrefowe były budowane zawsze z rozdzielczym pasem środkowym.

Również i stan *New-Jersey* przebudował niedawno znacznym nakładem kosztów wykonaną czterostrefową drogę w ten sposób, że dodał środkowy pas rozdzielczy i rozszerzył odpowiednio sąsiadujące z nim dwustrefowe jezdnie. Koszt tej przebudowy obliczają na 50.000 dolarów na 1 milę angielską (1,6 kilometra). Wobec czego przy długości tej drogi — 8 mil — wydatek na ten cel wyniesie 400.000 dolarów.

Niebezpieczeństwo czterostrefowych dróg bez środkowego pasa rozdzielczego polega na tem, że bardzo często starano się wyprzedzać jadących w tym samym kierunku, by zaimponować szybkością swego samochodu, co

powodowało niejednokrotnie wjeżdżanie na część jezdni, przeznaczoną dla ruchu w kierunku odwrotnym i w związku z tem katastrofy.

Jeżeli jednak przemyśleć kwestję bezpieczeństwa na drogach czterostrefowych do końca, należy dojść do wniosku, że przy ożywionym ruchu samochodowym, nawet i przy dwustrefowych drogach, należy przewidzieć rozdzielczy środkowy pas bezpieczeństwa.

Zaznaczyć należy, że wszystkie autostrady, budowane obecnie w Niemczech, posiadają przy czterostrefowej jezdni środkowy rozdzielczy pas bezpieczeństwa bez nawierzchni, umożliwiające korzystanie zeń samochodów.

2. Die Strasse Nr. 1. I-szy zeszyt styczniowy 1936 r. *Budowa autostrad w roku 1936*. Artykuł wstępny Naczelnego Inspektora do Spraw Drogowych Rzeszy Niemieckiej — dr. inż. T o d t'a.

Rok 1936 jest trzecim z kolei, w którym prowadzone będą roboty przy budowie rozgałęzionej sieci autostrad w Niemczech.

Organizacja, stworzona w tym celu, t. zw. *Gesellschaft Reichs Autobahnen*, działa sprawnie i w chwili obecnej posiada 15 naczelných kierownictw i 74 odcinki budowlane. Prowadzi się obecnie budowa 2.000 kilometrów autostrad, 1000 kilometrów przygotowano do oddania z przetargów do wykonania, cała sieć projektowanych autostrad wynosić ma 7.000 kilometr.

Zdobyte w poprzednich latach doświadczenie wskazuje, że w celu zabezpieczenia wykonanych nawierzchni od odkształceń należy wszędzie, gdzie mamy nasypy, uprzednio w ten lub inny sposób mechanicznie ubijać grunt.

Specjalną również uwagę zwrócić należy na połączenie wykonanych mostów, przepustów, rur i wiaduktów z przylegającymi do nich nasypami.

Nawierzchnię należy w tych miejscach możliwie uniezależnić od sąsiednich nawierzchni, aby uniknąć niebezpiecznych dla ruchu pęknięć nawierzchni zbyt gwałtownych przerw w ich ciągłości w tych miejscach. Skonstatować należy, że nie udało się jeszcze, jak dotąd, znaleźć idealnego rozwiązania na należyte wykończenie spoin podłużnych i poprzecznych w nawierzchniach, wobec czego dążyć należy do zredukowania ich ilości do możliwego minimum.

Przy budowie mostów na autostradach zaczęto w wielu wypadkach stosować mosty kamienne (z naturalnego kamienia), wychodząc z założenia, że najstarsze mosty żelbetowe liczą najwyżej 60 lat, podczas gdy najstarsze mosty kamienne liczą około 1.000 lat i częściowo nawet do chwili obecnej mogą sprostać wymaganiom nowoczesnego ruchu komunikacyjnego na drogach. W dodatku budowa kamiennych mostów ożywi nanowo zamierającą powoli sztukę budowy mostów z kamienia naturalnego.

Zwracano przy budowie autostrad i zwracać należy na przyszłość uwagę na nieszczenie piękna krajobrazu i na odpowiednie niezbyt gęste zadrzewienie wzdłuż tych dróg.

Przy budowie autostrad należy zwrócić specjalną uwagę na staranne opracowanie architektoniczne stacyj benzynowych, mających zasilać w materiały pędne samochody, kursujące na autostradach. Ze względu na Olimpiadę, która ma się odbyć w Niemczech w 1936 r., należy główne arterie autostrad wykończyć na początek lipca 1936 r.

3. Die Strasse Nr. 23. 1-szy numer grudniowy 1935 r. *Budowa dróg i badania gruntu w Szwecji.*

Na Zjeździe techników drogowych, który się odbył w Sztokholmie, w czerwcu 1935 r. zwrócono specjalną uwagę na konieczność bardziej dokładnego i starannego badania podłoża, na którym się wykonuje nawierzchnie nowoczesne dróg kołowych.

Nawierzchnie te stanowią cienkie powłoki o grubości zaledwie kilku centymetrów, które spoczywają na podłożu niezawsze wystarczająco statecznym. Przy najstaranniejszym wykonaniu nawierzchni, w razie osiadania podłoża, otrzymujemy nierówności, rysy i pęknięcia, niebezpieczne dla ruchu. Zdarza się bardzo często, że po upływie zaledwie roku od wykończenia nawierzchni drogi konstatujemy, że droga nie nadaje się do dalszego użytku.

Na lekkomyślności oparte zaufanie, że dawne drogi mogą być uważane za zupełnie bezpieczne podłoża dla nowoczesnych nawierzchni, prowadzi do bardzo przykrych konsekwencji. Niezbędnym jest odpowiednie odwodnienie izolacja i wzmocnienie dawnych dróg, zanim zdecydujemy się układać na nich nowoczesne nawierzchnie.

VII. Ruch na drogach, sygnalizacja drogowa, oświetlenie dróg i zadrzewienie.

1. Le Genie Civil Nr. 26. — 28 grudnia 1935 r. *Przyczepka do przewozów ciężarów po 65 tonn.*

Jeden z konstruktorów angielskich wykonał specjalną przyczepkę do przewozów ciężarów 65-tonnowych na krótkie odległości, by umożliwić bez demontowania przewozy z warsztatów do sąsiedniego portu, ciężkie kotły, ciężkie maszyny i t. p.

Platforma tej przyczepki ma w planie wymiary: 5,50 m \times 3,20 m. Platforma ta opiera się na 6 parach półosi, zmontowanych na resorach w trzech linjach prostopadłych do kierunku osi podłużnej. Podczas przewozu półosie pozwalają na odpowiednie przechylenie się pojazdu wzdłuż poprzecznego spadku nawierzchni drogi.

Każda z sześciu półosi składa się z dwóch kół o trzech pełnych oponach każda. Dwie półosie środkowe mogą wykonywać obrót około osi pionowej.

Obciążenie, któremu podlega nawierzchnia drogi, przy przewozach ciężarów 60-tonnowych, wynosi 140 kilogramów na 1 centymetr szerokości opony.

Jedynie tylne pary półosi mogą być hamowane.

2. *Révue Générale des Routes* — styczeń 1936 r. *Propaganda w Szwajcarji dbałości o zapobieganie wypadkom drogowym, zorganizowana przez Automobilklub szwajcarski.*

Jak prawie wszędzie, ilość wypadków drogowych w Szwajcarji wraasta stale.

Wobec tego *Automobilklub Szwajcarski* zdecydował prowadzić propa-

gandę dbałości o bezpieczeństwo ruchu na drogach kołowych, przyczyniając się do zorganizowania specjalnych wykładów, t. zw. „leçons de circulation” we wszystkich szkołach szwajcarskich.

Skonstatowano, że do chwili obecnej pedagogzy szwajcarscy nic nie uczynili w tym kierunku. Wszystko należało stworzyć nanowo. *Automobilklub* polecił artystom-rysownikom wykonać, przy udziale pedagogów pięć specjalnych tablic ściennych ilustrujących wszystkie zdarzające się na drogach kołowych wypadki.

Niezależnie od tego zredagowano specjalne teksty objaśniające do tych tablic dla użytku nauczycieli i wykładowców. Tablice te zostały rozesłane do wszystkich szkół w Szwajcarii. Ilość rozesłanych w danej chwili tablic wynosi 15.000.

Propaganda, w ten nowoczesny sposób zorganizowana, spotkała się z dużym uznaniem powszechnym i wywołała żywe zaciekawienie wśród młodzieży szkolnej w Szwajcarii.

3. *Railway Gazette*. Nr. 4. 24 stycznia 1936 r. *Wypadki drogowe w Anglii.*

Ministerstwo Komunikacji w Anglii (The Ministry of Transport), ogłosiło następujące dane o ilości wypadków drogowych za okres od 11 do 18 stycznia b. r.

		zabitych, licząc w tem i wypadki śmierci, spowodowane wypadkami w ty- godniach poprzednich:	Rannych:
<i>Anglja</i>	—	81 (102)	2.530 (2848)
<i>Walja</i>	—	12 (6)	95 (98)
<i>Szkocja</i>	—	17 (7)	264 (277)
		<hr/> 100 (115)	<hr/> 2.889 (3223)

Cyfry, podane w nawiasach, odpowiadają okresowi poprzedniego tygodnia (od 4 do 11 stycznia b. r.)

Odpowiednia cyfra zabitych, za identyczny okres czasu w roku ubiegłym — 1935 — wynosiła 137.

4. *Asphalt und Teer Strassenbautechnik*. 25 grudnia 1935 r. *Krajowe materiały pędne, stosowane przez Poczty państwową w Niemczech.*

Zarząd poczty państwowej w Niemczech (Die Deutsche Reichpost), który posiada do swej dyspozycji 14500 pojazdów motorowych, dąży do zredukowania do minimum sprowadzanie z zagranicy materiałów pędnych.

Według informacji, udzielonej przez Radcę ministerjalnego *Hubrig'a*, poczta państwowa posiada 2400 pojazdów motorowych elektrycznych, dzięki czemu zaoszczędzono w roku 1934 na sprowadzanie dewiz zagranicznych 250.000 RM. Próby przeprowadzone przez Dyrektora Poczty w Kolonii i Karlsruhe, dały przy zastosowaniu produktów destylacji węgla brunatnego, w postaci t. zw. *Dieselöle* tak dodatnie wyniki, że nadal mają być stosowane wyłącznie tej kategorii materiały pędne dla pocztowych pojazdów motorowych.

W ostatnich czasach Ministerstwo Poczty Rzeszy Niemieckiej zaczęło próbować samochody ciężarowe i motorowe na gaz drzewny również w celu zredukowania do minimum importu benzyny z zagranicy.

5. Der Strassenbau Nr. 23 — 1 grudnia 1935 r. *Statystyka pojazdów motorowych (postępy motoryzacji) w Niemczech na 1 lipca 1935 r.*

Motoryzacja drogowych środków komunikacyjnych w Niemczech poczyniła w roku ubiegłym znaczne postępy. Wobec 1.887.632 pojazdów motorowych różnych kategorii, zarejestrowanych na 1 lipca 1934 r., liczone na 1 lipca 1935 r. — 2.157.811 pojazdów według oficjalnych danych Państwowego Urzędu Statystycznego.

Z tej liczby przypadają 809.727 na pojazdy samochody osobowe, 244.258 na samochody ciężarowe, 1.058.656 na motocykle i 46.170 na traktory, samochody pożarowe, maszyny do czyszczenia ulic i dróg oraz ruchome motory,

Liczba samochodów osobowych wzrosła — w roku ubiegłym bardzo znacznie, bo o 18,7%. Najintensywniejszy wzrost ilości pojazdów motorowych skonstatowano w Niemczech w prowincjach, gdzie przeważa wytwórczość rolna. W Prusach Wschodnich wzrost ten wynosił 20%, a w Mecklenburgu 16,8%. W Berlinie zanotowano na 1 lipca 1935 r. — 156.001 pojazdów motorowych różnych kategorii, w Hamburgu — 44.016, w Monachjum — 41.537, w Lipsku — 27.554, w Dreźnie — 26.796, w Kolonii — 26.212 i we Frankfurcie n/M. — 25.049. W Monachjum wypada 1 pojazd motorowy na 18 mieszkańców, podczas gdy w Berlinie 1 pojazd na 27 mieszkańców. Podczas gdy w Stanach Zjednoczonych A. P. jeden samochód wypada na 5 mieszkańców, w Niemczech — na 63 mieszkańców, wobec 75 w dniu 1 lipca 1935 r. We Francji i Wielkiej Brytanji odpowiednie cyfry wynosiły na 1 lipca 1934 r. — 22.727, wobec czego, jak twierdzi autor artykułu, Niemcy mają jeszcze dużo do zrobienia w dziedzinie motoryzacji, której postępy niewątpliwie przyspieszy sieć 6.000 kilometrów autostrad, budowanych obecnie.

6. Der Strassenbau Nr 23 — 1 grudnia 1935 r. *30 kilometrów nowych dróg dla cyklistów w m. Hannover.*

Zarząd miasta w Hannoverze wybudował już 60 kilometrów specjalnych dróg dla cyklistów w obrębie samego miasta i w okolicznych parkach. Jednak ta ilość dróg dla cyklistów nie wystarcza i w najbliższej przyszłości zdecydowano budowę dalszych 30 kilometrów specjalnie zarezerwowanych dla cyklistów dróg w obrębie terytorjum miasta. Spółka budowy dróg dla cyklistów (Reichsgemeinschaft für Radfahrwegen) zawiązana w Niemczech, pracuje w tym wypadku w ścisłym kontakcie z Zarządem miejskim m. Hannoveru. Spółka ta dąży również do budowy dalekobieżnych dróg dla cyklistów, by udostępnić szerokim masom tanie wycieczki pozamiejskie i przyczynić się do rozwoju turystyki.

7. Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen Nr. 25 — 13 grudnia 1935. *Pierwszeństwo jazdy na drodze kołowej w wypadkach, gdy na drodze spotykają się pojazdy różnych kategorii. Wymijanie się wzajemne pojazdów.*

W Szwajcarii zdarzył się niedawno wypadek drogowy w następujących okolicznościach.

Samochód i rower zbliżyły się jednocześnie do miejsca skrzyżowania się dwóch dróg. Kierunek jazdy roweru wypadł prostopadle do kierunku jazdy samochodu. Cyklista minął skrzyżowanie pierwszy i skręcił na prawo, obierając w dalszym ciągu kierunek jazdy identyczny z kierunkiem jazdy samochodu. Kierowca samochodu bezpośrednio potem zdecydował wyminąć rowerzystę, lecz w tej chwili cyklista skręcił na lewo i nastąpiło zderzenie, z wynikiem śmiertelnym dla cyklisty.

Trybunał policyjny skazał kierowcę samochodu. Jednak trybunał federalny zakwestjonował decyzję trybunału policyjnego w tej sprawie i odesłał sprawę do sędziego, który wydał wyrok pierwotny, polecając mu uwolnić kierowcę samochodu od wszelkiej odpowiedzialności.

Decyzja sądu apelacyjnego, powzięta 25 marca 1955 r., podaje następujące motywy swego wyroku.

Art. 27 ustawy federalnej w sprawie ruchu na drogach kołowych wymaga zwalniania jazdy na skrzyżowaniach dróg oraz w miejscach odgałęzienia bocznej drogi od drogi głównej i przyznaje pierwszeństwo jazdy od strony prawej. Jednak przepis ten dotyczy wyraźnie jedynie pojazdów motorowych. Analogiczny przepis obowiązuje i w myśl art. 30 ustawy drogowej wzajemnie cyklistów. Ustawa nie omawia i nie przewiduje spotkania się pojazdów różnych kategorii (np. samochodu z rowerem).

Wypadek opisany wyżej ujawnił braki w ustawie drogowej w Szwajcarii. Zadaniem sędziego jest tę lukę uzupełnić i poprawić. Sąd odwoławczy wypowiedział się, że pojazdy, niezależnie od swej kategorii, winny przestrzegać zasadę oddawania pierwszeństwa jazdy pojazdowi zbliżającemu się do drogi od strony prawej. Wypada więc, że w razie spotkania się, należy zwolnić jazdę lub nawet zatrzymać się, by pozwolić przejechać pojazdowi zbliżającemu się od strony prawej.

W wypadku, zacytowanym wyżej, zdaniem sądu odwoławczego, cyklista zawinił, gdyż zmienił kierunek jazdy w sposób dla kierowcy samochodu nieoczekiwany i zaniedbał uprzedzić jakimś znakiem o swym zamiarze. W konkluzji zdecydowano, że trybunał policyjny niewłaściwie skazał kierowcę samochodu i że sędzia winien odwołać swą poprzednią decyzję i uniewinnić kierowcę samochodu.

8. Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen. Nr. 25. — 12 grudnia 1935 r. *Zwalczanie reklamy na drogach.*

Referat, wygłoszony przez Radcę *Bettscharta* 27 listopada 1935 roku w Zurychu na konferencji Dyrektorów Wydziałów drogowych w Szwajcarii.

Jeszcze na konferencji w roku 1928 w *Solothurn* omawiano sprawę zwalczania i ograniczania reklamy na drogach szwajcarskich. Ustawa szwajcarska o ruchu pojazdów motorowych i o ruchu cyklistów z dn. 15 marca 1932 r., oraz przepisy o sygnalizacji drogowej z dnia 17 października 1932, omawiają bliżej sprawę dalszych ograniczeń i przepisów, dotyczących reklam na drodze.

Wszelkie reklamy, które mogą ujemnie wpływać na sprawność lub

bezpieczeństwo ruchu na drogach, są zabronione, niezależnie od tego czy reklamy te są umieszczane bezpośrednio obok drogi lub też poza obrębem drogi na terenach prywatnych. Reklamy świetlne są mniej wskazane na drogach poza obrębem miast, niż w samych miastach, gdzie światło reklam mniej oślepia, wobec stosunkowo jaskrawego światła latarń ulicznych. Umieszczanie reklam na znakach z sygnałami jest w Szwajcarii bezwzględnie zabronione.

Jedynie drogowaskazy mogą być wykorzystane dla umieszczania na nich reklam, by zachęcać związki turystyczne i t. p. do ustawiania na swój koszt słupów z napisami orientacyjnymi.

Drogowskazy, posiadając własne instalacje oświetleniowe, mogą zawierać i postronne reklamy, jednak z następującymi zastrzeżeniami:

1) winny one być tak wykonane, by nie wpływało to na funkcjonowanie drogowych sygnałów świetlnych, umieszczonych na tych drogowaskazach.

2) reklamy takie winny być przeznaczone ściśle dla celów, związanych z ruchem na drogach, a więc informować o stacjach benzynowych, warsztatach reperacyjnych, garażach, hotelach i t. p.

3) reklamy te mogą być umieszczane na drogowaskazach jedynie za pozwoleniem i po aprobacie ich tekstu przez miejscowe władze kantonalne.

W ostatnich czasach zauważyć się daje w Szwajcarii tendencja ze strony lig ochrony przyrody, klubów turystyczno-samochodowych i t. p., by ograniczać prawo urządzania reklam wzdłuż i obok dróg w związku z ochroną krajobrazu od zeszpecenia. Jednak uważać należy, że nie absolutny zakaz umieszczania reklam przy i obok dróg, lecz uporządkowanie tej kwestji uważać należy za aktualny nakaz chwili obecnej.

Zasadnicze punkty wytyczne, które winny w tej kwestji decydować, są następujące:

1) bezpieczeństwo ruchu na drodze ma pierwszeństwo przed reklamą,

2) miejsca, rezerwowane dla sygnałów drogowych, są bezwarunkowo nieodpowiednie dla reklam,

3) umieszczanie reklam na krzywych odcinkach trasy drogi lub obok lokalnych zwężeń jezdni drogi jest zabronione,

4) kształt oraz kolory drogowych znaków sygnalizacyjnych są zabronione dla reklam, a specjalnie migawkowe światła sygnalizacyjne i ruchome punkty świetlne,

5) odległość reklam od jezdni dróg, usytuowanie ich obok łuków trasy drogowej, wzajemna ich odległość i t. p. winny być ściśle ustalane przez odpowiednie przepisy,

6) ochrona piękna krajobrazu i dbałość o odpowiednią reakcję tekstu reklam winny podlegać kontroli władz.

Jednak ściśle wykonanie i wprowadzenie w życie wyłuszczonych wyżej zasad, które należy przestrzegać przy urządzaniu reklam wzdłuż i obok dróg kołowych, winno być przekazane, zdaniem autora referatu, specjalnej organizacji prywatno-publicznej, z udziałem w niej fabrykantów znaków sygnalizacyjnych, firm oświetleniowych, związków turystycznych i związków

klubów samochodowych, by zmniejszyć koszt instalacji i konserwacji znaków sygnalizacyjnych i drogowych na drogach publicznych.

Proponowana przez autora referatu organizacja byłaby przykładem tego, w jaki sposób inicjatywa prywatna — w związku z organizacjami społecznymi — może ułatwić władzom drogowym zapewnienie bezpieczeństwa korzystającym z dróg oraz ochronę piękna przyrody. Piękno krajobrazu jest przecież głównym magnesem, ściągającym do Szwajcarii całe rzesze zagranicznych turystów.

9. *Verkehrstechnik* Nr. 2. 20 stycznia 1936 r. *Zmniejszenie się ilości wypadków drogowych w Anglii.*

W swym przemówieniu przez radio Minister angielski transportu stwierdził z zadowoleniem, że udało się nareszcie zmniejszyć stale wzrastającą poprzednio ilość nieszczęśliwych wypadków drogowych. W roku 1935 skonstatowano w Anglii bardzo intensywny wzrost ruchu kołowego w związku z 25 letnim jubileuszem panowania Króla Jerzego V.

Ilość pojazdów motorowych wzrosła w przeciągu 1935 roku o 150.000 do 200.000. Pomimo to jednak ilość uszkodzonych podczas wypadków drogowych w przeciągu pierwszych 37 tygodni 1935 r. była o 11530 mniejsza od odpowiedniej ilości w tymże okresie 1934 r.

Podczas otwarcia tunelu dla pieszych w Londynie angielski minister transportu zaznaczył, że w przeciągu pierwszych 47 tygodni 1935 r., nie bacząc na wyjątkowo intensywny i gęsty ruch pojazdów w centrum miasta Londynu, było zaledwie 8 wypadków śmiertelnych i 430 wypadków poranienia.

W Londynie ilość wypadków śmiertelnych zmniejszyła się o 26% dzięki zastosowaniu specjalnych środków bezpieczeństwa w miejscach skrzyżowania ruchu pieszego z kołowym. Według ogłoszonej na początku stycznia 1935 r. urzędowej statystyki w r. 1935 było ogółem 6.521 wypadków śmiertelnych na drogach oraz 218.978 rannych, wobec 7343 zabitych i 231.603 rannych w r. 1934.

W roku 1935 liczone dziennie 18 wypadków śmiertelnych i 600 wypadków porażeń. Odpowiednie cyfry wynosiły w r. 1934 — 20 i 634.

Ministerstwo Transportu w Anglii zdecydowało zwalczać wypadki drogowe przez odpowiednią propagandę w prasie, przeznaczając na ten cel kredyt na obecny rok w kwocie 50.000 £ \approx 1.250.000.

X. Jezdnie betonowe, klinkierowe i z kamieni sztucznych.

1. *Roads and Road Construction* Nr. 156. — grudnia 1935 r. *Beton poddany wibracji.*

Beton poddany wibracji posiada cały szereg zalet. Przedewszystkiem wypełnienie form betonem, poddanym wibracji, zajmuje dużo mniej czasu, niż przy betonie ubijanym ręcznie. Należy jednak uważać, aby proces wibracji betonu nie trwał zbyt długo, gdyż w razie nadmiaru drobnego piasku przestaje się on na powierzchni, a przy niedostatecznej ilości piasku wypeł-

nia on próżnie jedynie w dolnych warstwach, podczas, gdy górne warstwy zawierac będą w tym wypadku jedynie żwir lub tłuczeń. Naogół jednak szereg prób wykazało, że ciężar gatunkowy bloku z betonu, wyjętego z różnych części masy, betonowej, poddanej wibracji, jest prawie zupełnie identyczny, co nie da się powiedzieć o betonie ubijanym w zwykły sposób.

Poddanie betonu wibracji nie powiększa bezpośrednio wytrzymałości betonu na zgniecenie. Metoda ta pozwala jednak na uszczelnienie konsystencji betonu i operowanie bardziej suchą masą betonową, niż przy ubijaniu betonu zwykłymi metodami. Wiemy, że jeżeli stosunek ilości wody do cementu w betonie zmniejsza się w granicach od 0,60 do 0,45, to wytrzymałość betonu na zgniecenie wzrasta w przybliżeniu o 43%, jednak przy małej ilości wody ogromnie trudno wykonywać wypełnianie form betonu. Za granicą stosunki: woda — cement uważać należy 0,56 — 0,60 i takiemu stosunkowi odpowiada po upływie 21 dni wytrzymałość betonu na zgniecenie 252 kgr/cm². Przy stosowaniu metody wibracji można zredukować zawartość wody do 0,45, uzyskując odpowiednią wytrzymałość betonu na zgniecenie 350 kgr/cm². Jeżeli wystarczy mniejsza wytrzymałość betonu, możnaby zastosować odpowiednio mniejszą ilość cementu na 1 metr sześć. betonu. Coprawda wykonanie betonu wibrowanego wymaga mocniejszych form, gdyż beton, poddany wibracji, wywiera większe ciśnienie na ściany form, niż beton zwykły, lecz za to można usuwać formy szybciej w tym wypadku. W chwili obecnej nie posiadamy jeszcze wyników doświadczeń, któreby ustalały wpływ wibracji na zmniejszenie skurczu betonu, jednak oczekiwać należy, że zmniejszona ilość wody, przy betonie wibrowanym, wpływa na zmniejszenie się skurczu i na uzyskanie większej wytrzymałości betonu na rozciąganie.

Poddanie betonu wibracji ułatwia lepsze połączenie świeżej warstwy betonu z betonem już wykonanym. Uzyskano podczas prób doskonałe połączenie betonu wibrowanego z betonem wykonanym przed kilku dniami, chociaż poprzestano jedynie na szczotkowaniu i na zwilżeniu wykończonej poprzednio powierzchni betonu. Belki badane na zgniecenie wykazywały przy połączeniu wibrowanego betonu z dawniej wykonanym raczej rysy w świeżo wykonanych częściach betonu, niż w miejscach połączenia dawnego i świeżego betonu. Dodatkową zaletą wibrowanego betonu jest jego większa wodoszczelność w porównaniu z betonem zwykłym.

Badano również wytrzymałość betonu wibrowanego na zamrażanie, i ustalono, że beton wibrowany jest prawie 2 — 2¹/₂ wytrzymałszy na działanie mrozu, niż beton zwykły.

Wpływ intensywności wibracji betonu na jego wytrzymałość i wodoszczelność nie został jeszcze należycie zbadany, jednak już obecnie uważają we Francji i w Stanach Zjednoczonych A. P., że lepsze wyniki otrzymujemy przy częstotliwości wstrząsów 3.800 na minutę, niż przy 2000 na minutę. Wobec tego konstruktorzy maszyn do wibracji betonu koncentrują swe wysiłki w kierunku budowy wibratorów o wysokiej częstotliwości.

Typy stosowanych obecnie wibratorów można podzielić na 5 następujących grup: 1) zewnętrzne wibratory, 2) wewnętrzne wibratory, 3) wibratory, przymocowywane do uzbrojenia, 4) wibratory w postaci stołów ruchomych i 5) wibratory, wprowadzające w wibrację powierzchnie zewnętrzne.

Wibratory wszystkich tych typów są wprawiane w ruch zapomocą elektryczności lub też powietrza sprężonego. Istnieją wibratory o podwójnem działaniu, wytwarzające 22.000 uderzeń na minutę. Przy zewnętrznych wibratorach grubość ubijanych warstw betonu wynosić powinna około 12 — 18" (30 — 45 cm). Przy grubszych warstwach betonu nie udaje się uzyskać jednorodności betonu. Wibratory, działające na zewnętrzną powierzchnię betonu, nadają się specjalnie przy wykonaniu betonowych płyt nawierzchni drogowych. Należy jednak uprzednio wyrównać powierzchnię betonu specjalną maszyną. Stosowanie jednocześnie mieszanej metody ubijania betonu: ręcznie i wibratorami — nie jest wskazane.

2. Die Betonstrasse — Nr. 1, Styczeń 1936 r. *Budowa dróg betonowych w Szwajcarii w roku 1935*. (art. Dr. H. Gubler'a — 4 — 1 wykres + 19 fotogr.).

Budowę dróg betonowych rozpoczęto w Szwajcarii jeszcze przed Wielką Wojną, bo w roku 1909. Jednak do roku 1927 Szwajcarya posiadała zaledwie 12771 m² dróg o nawierzchni z betonu. W roku 1928 powstało w Szwajcarii specjalne Towarzystwo budowy dróg betonowych, t. zw. „*Schweizerische betonstrassen A. G.*” w Wildegg.

O postępkach w budowie dróg betonowych w Szwajcarii dają pojęcie następujące cyfry:

W r.	1909	wybudowano	—	2.842 m ²	dróg o nawierzchni z betonu
	1914	"	—	2.529	" " "
	1926	"	—	1.288	" " "
	1927	"	—	6.112	" " "
	1928	"	—	14.562	" " "
	1929	"	—	90.932	" " "
	1930	"	—	112.462	" " "
	1931	"	—	32.452	" " "
	1932	"	—	45.131	" " "
	1933	"	—	95.621	" " "
	1934	"	—	113.675 (ogół. od r. 1909 — 517.606 m ²)	
	1935	"	—	130.400 (" " " — 648 006 m ²)	

Koszt nawierzchni betonowej (z dwóch warstw betonu z uzbrojeniem o grubości 16 cm) wynosił w r. 1927 — 14 fr. szwajc./m²
 " 1935 — 9.70 "

licząc w tem i koszt konserwacji i gwarancji w przeciągu 5 lat.

XI. Jezdnie asfaltowe i smołowe.

1. *Révue Générale des Routes*. Nr. 121 — styczeń 1936 r. *Próby stosowania bawełny dla nawierzchni dróg kołowych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej*.

Wybudowano niedawno w obrębie delty rz. Mississippi próbny odcinek drogi, z zastosowaniem dla nawierzchni bawełny.

Jeżeli wyniki tej próby będą dodatnie, Amerykanie zamierzają zasto-

sować ten system nawierzchni dla dróg, na których nie mamy ruchu ciężkich pojazdów, na odcinkach o ogólnej długości 2.000.000 mil angielskich (= \approx 3.200.000 kilometrów).

Drogi z taką nawierzchnią będą nie tylko tanie, lecz w dodatku będą one bardzo odporne na szkodliwe działania mrozu, który powoduje wysadzanie nawierzchni do góry.

Institut „*The Cotton Textile Institute*” uważa, że należy zużyć 6 (sześć) beli bawełny na 1 milę angielską (na 1,6 kilometra).

Metoda wykonania tego typu nawierzchni dróg jest następująca. Sporządzamy uprzednio podłoże z mieszaniny gliny i żwiru. Następnie pokrywamy tę warstwę gotowego podłoża warstwą smoły, na której układamy materac z bawełny, specjalnie w tym celu spreparowany; na koniec stosujemy, jako górną warstwę, asfalt zmieszany ze żwirem o bardzo drobnym uziarnieniu.

2. Der Strassenbau Nr. 23 — 1 grudnia 1935 r. *Popiół, jako domieszka stosowana przy wykonywaniu taniego betonu asfaltowego w Rosji.*

Beton asfaltowy ma dużo zalet, jest jednak stosunkowo dość drogi, gdyż wymaga stosowania domieszek w postaci zmielonych na drobny piasek części mineralnych takich jak wapień muszlowy, marmur, cement portlandzki i t. p. W związku z wykonaniem drugiego planu pięcioletniego robót drogowych w Rosji powstała kwestja zastosowania dla betonu asfaltowego tańszych domieszek mineralnych, niż stosowano dotychczas.

Polecono zastosować w tym celu duże zapasy popiołu z elektrowni termicznej w mieście Kaszyra.

Przy zastosowaniu 18 — 30% popiołu i 10 — 12% bitumu asfalty betonowe wykazały wytrzymałość czasową na zgniecenie 50 — 80 kgr/cm² a wytrzymałość na rozerwanie 13 — 20 kgr/cm². Nasiąkliwość wynosiła zaledwie 1%. W Moskwie istnieją już nawierzchnie ulic, wykonane z zastosowaniem asfaltu betonowego z domieszką popiołu, i pomimo intensywnego ruchu kołowego, zarówno zwykłego jak i motorowego, nie skonstatowano w przeciągu półrocznego okresu od chwili wykonania tego typu nawierzchni żadnych wad.

XIII. Mosty i przepusty drogowe.

1. Le Genie Civil Nr. 26 — 28 grudnia 1935 r. *Most żelbetowy na Loarze w miejscowości Bonnant.*

Most ten wybudowany kosztem departamentów *Allier i Saone et Loire*, ma zastąpić oddawna istniejący prom. Most ten znajduje się na połowie drogi między mostami *Digoin* na północy i *Chambilly* na południu, które to mosty są odległe jeden od drugiego o 23 kilometry

Po opracowaniu projektów porównawczych przez Biuro Centralne Projektów Ministerstwa Robót Publicznych (*Le Service Central D'Etudes Technique du Ministère des Travaux Publics*) wybrano z trzech alternatyw: mostu

wiszącego, mostu zwykłego ze stali i mostu żelbetowego, most żelbetowy, jako jednocześnie i tańszy i bardziej estetyczny.

Most ten, o długości 205 metrów, składa się z pięciu łuków po 38 metrów rozpiętości. Łuki, w postaci cienkich sklepień o szerokości 6 metrów, podtrzymują zapomocą ścian poprzecznych, w odstępach 2.60 m jedna od drugiej, pomost jezdny, składający się z szosy o szerokości 5.50 metra i z dwóch chodników po 1 metrze szerokości użytkowej. Chodniki wypadają częściowo nad wspornikami zewnętrznymi poza obrębem łuków. Łuki posiadają oś paraboliczną i strzałki tych łuków wznoszą się od 3.80 m dla łuków skrajnych, do 4.20 m dla łuku średniego.

Grubość łuków wzrasta od 0.50 m. w obsadach łuków do 0.70 m. w zworniku. W zworniku płyta pomostu jezdnego łączy się bezpośrednio ze sklepieniem łuku, oddzielając się od niego dopiero w odległości 6.50 metra z jednej i drugiej strony środka przęsła.

Fundamenty filarów i przyczółków wykonano w dołach fundamentowych pod osłoną grody ze szpuntpali metalowych typu *Universal* o wadze 210 kgr. na 1 metr kwadratowy ściany szpuntpalowej. Szpuntpale stalowe były 2-ch typów: z elementów o przekroju dwuteowym (I) o wysokości 38 cm i grubości 10 mm. oraz z elementów dwuteowych o wysokości 16 cm.

2. Engineering News Record Nr. 2 — 9 stycznia 1936 r. *Wielki stalowy most łukowy w Afryce:*

20 grudnia 1935 r. gubernator Południowej Rodezji (w Afryce) otworzył ruch na nowym moście na rzece *Sabi-River*.

Most ten, przeznaczony dla ruchu kołowego, składa się z jednego przęsła łukowego o rozpiętości 1080'—329.4m o strzałce 216'—65.9m''.

Jedynie dwa mosty łukowe na świecie, a mianowicie most w Australji w Sydney: „*Sydney Harbor Bridge*”, oraz most t. zw. „*Bayonne Bridge*” w New Yorku mają większe rozpiętości łukowe przęsła.

Most ten wykonano po raz pierwszy w obrębie brytyjskich posiadłości ze stali chromo-manganowej, z granicą płynności odpowiadającej 50.000 f/ang. cal = 3500 kgr/cm². Projektodawcą tego mostu jest inż. Ralph *Freeman* z firmy „*Sir Douglas Top and Partners—London*. Inż. *Freeman* był również projektodawcą mostu łukowego nad zatoką morską w Sydney. Firma *Dorman Long and Co. Ltd.* z *Midlesbrough* w Anglii wykonała jako przedsiębiorca roboty przy budowie tego mostu, podobnie jak i mostu w Sydney.

3. Engineering News Record Nr. 2 — 9 stycznia 1936 r. *Most wiszący bez zakotwień w przyczółkach* (art. H. Mullins'a 4½ str. + 8 fot. + 1 rys.).

W przeciągu ostatnich 20 lat wybudowano zarówno w Europie jak i w Stanach Zjednoczonych A. P., cały szereg mostów wiszących, nie posiadających zakotwień zewnętrznych, lecz z przejęciem sił poziomych przez specjalne sztywne dźwigiary poziome na całej długości mostu i posiadające połączenie z kablami lub łańcuchami w obu swych końcach.

Mosty wiszące tego typu nazywamy mostami wiszącymi bez zakotwień zewnętrznych.

Pierwszy most tego typu, jak się zdaje, wykonał w Europie austriacki inżynier Józef *Langer*, stosując go na linii kolejowej Franciszka Józefa w r. 1870.

W Niemczech wykonano most wiszący tego typu po raz pierwszy w roku 1899 w Lubece nad kanałem „*Elbe-Trave-Kanal*”.

W tym moście jednak zamiast kabli zastosowano przęsło o rozpiętości 157.75 stóp = 42,01m ze sztywnym nitowanym pasem górnym o kształcie wiszącej liny lub też zwisającego łańcucha.

W r. 1915 wykonano w Niemczech na Renie pomiędzy Kolonją a Deutz według tego typu most wiszący z przęsłem środkowym o rozpiętości 605,18 st. ang. = \sphericalangle 184,64m i z pasem górnym w postaci łańcucha ogniw z przegubami w węzłach i z dźwigarem usztywniającym w postaci trzyprzęsłowej belki o rozpiętościach:

$$302.59' + 605.18' - 302.59' = 92.3m + 184.6m + 92.3m.$$

W roku 1929 wybudowano również w Kolonji według tegoż typu most wiszący na Renie, t. zw. Köln-Mülheim Rhein-Brücke z przęsłem środkowym o rozpiętości 1.033,46 st. ang. W tym wypadku pas górny składał się z łańcucha z ogniw, połączonych przegubami, a dźwigar usztywniający był blachownicą, w postaci belki ciągłej o rozpiętościach:

$$298.65' + 1.033.46' + 298.65' = 91.06m + 315.20m + 91.09m.$$

Stupy, podtrzymujące łańcuchy, wykonano w tym wypadku w postaci ramy z przegubami na dole.

W roku 1934 wykonano według tegoż systemu most wiszący na rzece *Sawie* pomiędzy Belgradem a Zemunem. Środkowe przęsło tego mostu ma rozpiętość 857,31' = 261,2m, a dwa boczne po 246,07' = 75,1m.

Pas górny wykonano w tym wypadku z lin stalowych, a dźwigar usztywniający jest blachownicą trójprzęsłową typu wspomnianego.

W roku 1928 wykonano w Japonji na rzece *Sumida* w Tokio most wiszący tegoż typu z przęsłem środkowym o rozpiętości 300' = 91,5m. Boczne przęsła tego mostu mają rozpiętość po 150' = 45,75m. Górny pas składa się z ogniw w postaci łańcucha, a dźwigar usztywniający jest w tym wypadku trzyprzęsłowym dźwigarem z pełnej blachy.

W Stanach Zjednoczonych istnieje kilka mostów wiszących tego typu, a mianowicie aż trzy mosty w *Pittsburghu* na rzece *Allegheny*, wykonane odpowiednio w latach 1926, 1927 i 1928.

Są to mosty z przęsłami środkowymi o rozpiętościach odpowiednio:

- 1) 442.08' = \sphericalangle 134,8m
- 2) 430.00' = \sphericalangle 131,1m
- 3) 430.00' = \sphericalangle 131,8m

Wszystkie te mosty posiadają górny pas w postaci łańcucha z ogniw z płaskiego żelaza i dźwigar usztywniający w postaci ciągłej belki (blachownicy).

Zaznaczyć należy, że mosty tego typu posiadają podane w artykule, do którego odsyłamy czytelnika, dużo zalet, lecz nie są pozbawione i wielu wad specjalnie w wypadkach, gdy budujemy most na rzece, gdzie się zdarzają jak na Wiśle częste i nieoczekiwane powodzie, gdyż wymagają one stałych rusztowań w korycie rzeki podczas montażu.

4. Verkehrstechnik Nr. 1—5 stycznia 1936 r. *Budowa mostu: „Davenport Bridge” na rzece Mississippi* (5 str. + 8 fot. + 3 rys).

18 listopada 1935 r. otwarto dla ruchu nowy most drogowy, t. zw. „Davenport Bridge” na rzece Mississippi. Most ten przecina rzekę Mississippi w miejscu, gdzie w środku koryta rzeki mamy zatapianą podczas powodzi wyspę. Północna część tego mostu zawiera wiszący most ze środkowym przęsłem o rozpiętości 740 stóp = \sphericalangle 225.7 m. Południowa część tego mostu składa się z dwóch ciągłych trzyprzęsłowych przeseł kratowych, opartych na siedmiu filarach. Rozpiętości tych przeseł są jednakowe i wynoszą po 222 stopy = 67.1 m.

Chociaż most ten nazywa się mostem *Davenport*, jednak południowy koniec tego mostu wypada w miejscowości *Moline* (w Stanie Illinois), a północny — w miejscowości *Bettendorf* (w Stanie Owa). Miasto *Davenport* znajduje się o 3 mile angielskie (\sphericalangle 5 kilometrów) poniżej miejscowości *Bettendorf*. Most ten jest mostem dochodowym (pojazd korzystające z mostu opłacają specjalne myto) i jezdnia tego mostu — o szerokości 20 stóp = \sphericalangle 6.10 m — przeznaczona jest dla dwóch szeregów pojazdów. Na południowym końcu mostu jezdnia rozszerza się odpowiednio, by na niej mogła się zmieścić budka dla urzędnika, któremu kierowcy samochodów opłacają myto. Most ten był finansowany przez t. zw. „*The Public Works Administration*” (Administracja Robót Publicznych) kosztem około 1.500.000 dolarów).

Przy wykonywaniu ustroju niosącego mostu osiągnięto znaczną oszczędność dzięki zastosowaniu stali krzemowej i belek walcowanych o szerokich półkach.

Przy konstruowaniu wież przęsła wiszącego zwrócono specjalną uwagę, by wieże te miały wygląd estetyczny. Słupy wież, podtrzymujących kable, z lin stalowych, wykonano jako pręty stalowe zamocowane w swych obsadach. Każdy z dwóch kabli składa się z 31 lin o średnicy $\frac{1}{2}$ " = 27 mm i 6 lin o średnicy po 1" = 25 mm.

Ze szczegółów konstrukcyjnych mostu zasługuje na specjalne zaznaczenie wykonanie wszystkich jedenastu filarów rzecznych zapomocą kesonów pneumatycznych, chociaż głębokość wody nie przekraczała 20 stóp = \sphericalangle 6.10 mm i podłoże rzeki było skaliste.

Wieże wiszącego przęsła oraz dźwigary sztywności były montowane zapomocą specjalnego żelaznego kranu, typu „derrick”, ustawionego na pontonach; kran ten 100' = \sphericalangle 31.05 wysokości był przesuwany w miarę potrzeby z miejsca na miejsce.

Dla opuszczania kesonów posługiwano się parą pontonów i odpowiednimi rusztowaniami drewnianymi, umożliwiającymi podniesienie do góry przewiezonego na właściwe miejsce gotowego kesonu i opuszczenie go na dno rzeki.

Pontony posiadały odpowiednie obciążenie w postaci przeciwwag ułatwiających podnoszenie z każdego pontonu ciężarów po 40 tonn.

Przy opuszczaniu kesonów stosowano, oprócz zwykłych metod usuwania gruntu, również i eżektor. Pomost składał się z walcowanych belek poprzecznych i podłużnych, które podtrzymywało płytę żelbetową jezdnii o grubości 7" = \sphericalangle 175 cm.

Chodnik o szerokości $4\frac{1}{2}' = 1,32$ m wykonano z jednej tylko strony jezdni. Betonowanie płyty jezdni na przęśle wiszącym wykonywano sekcjami po $100' = 30,5$ m długości i $10' = 3,05$ m szerokości w szachownicę, by możliwie zredukować do minimum ugięcia wierzchołków wież i nierównomierne odkształcenia dźwigarów usztywniających. Przęsła z dźwigarami w postaci kratowych belek trójprzęsłowych montowano ze specjalnem zastosowaniem przenośnej ramy oporowej w postaci sześciu stalowych słupów, jak to uwidoczono na fotografii dołączonej do artykułu.

Projekt mostu wykonała firma: „*Modjeski, Masters and Case*” z Filadelfji, wykonanie przęsła mostu oraz montażu były prowadzone pod kontrolą techniczną tejże firmy.

5. *Verkehrstechnische Woche* Nr. 5 — 29 stycznia 1936 r. *Most kolejowo-drogowy nad cieśniną Storstroem w Danji*. Art. inż. radcy kolejowego B l a n c k a z Królewca (5 str. + 4 rys. + 10 fotogr.).

Duńskie koleje państwowe, które zwróciły na siebie uwagę całego świata technicznego przez budowę dopiero co wykończonego mostu kolejowo-drogowego nad cieśniną *Małym Beltem*, budują w chwili obecnej most kolejowo-drogowy nad cieśniną morską *Storstroem* pomiędzy wyspami *Falster* i *Seeland*.

Po wykończeniu tego mostu można będzie jeździć koleją i samochodami bez przesiadania się na szlaku pomiędzy *Gjedser* i *Kopenhagą*.

Chociaż most ten śmiałością swego projektu i oryginalnością wykonania robót nie może dorównać mostowi nad *Małym Beltem*, jednak projekt tego mostu kolejowo-drogowego i metody wykonania robót zasługują na specjalną uwagę inżynierów, interesujących się postęпами w technice budowy nowoczesnych wielkich mostów.

Następujące dane porównawcze mostów nad *Małym Beltem* i nad cieśniną *Storstroem* charakteryzują te dwa wybitnie nowoczesne mosty:

	M o s t y	
	nad Małym Beltem	nad cieśniną <i>Storstroem</i>
Największa głębokość wody	40,00 m	14,00 m
Wolna wysokość, pozostawiona pod dźwigarami dla żeglugi	33,00 m	26,00 m
Wysokość filarów od podstawy fundamentu aż do ciosów oporowych	72,00 m	40,00 m
Największa rozpiętość pomiędzy filarami	220,00 m	137,70 m
Całkowita długość mostu . .	1177,80 m (z tego przęsła żelazne 825m)	3211,00 m
Ciężar stali w przęsłach mostu.	13.000 T	20.000 t
Ilość betonu	100.000 m ³	110.000 m ³

Most nad cieśniną *Storstroem* ma posiadać jeden tor kolejowy, jezdnię drogową o szerokości 5,60 m oraz jednostronny chodnik o szerokości 3,00 m. Największa głębokość wody wynosi 14,0 m. Wahania poziomu wody są bardzo nieznaczne.

Dno morskie w tem miejscu składa się z dyluwjum i z moren. Pod temi warstwami mamy glinę, a głębiej jeszcze krede.

Most składa się z trzech przęseł, przeznaczonych dla żeglugi i z całego szeregu bocznych przęseł z obu stron tych przęseł. Przęśla, przeznaczone dla żeglugi, mają następujące rozpiętości: 103,91 m + 137,77 m + 103,91 m. Przęśla boczne mają naprzemian rozpiętości po 57,79 m i 62,23.

Po opracowaniu całego szeregu alternatyw obrano dla trzech przęseł, zarezerwowanych dla żeglugi, dźwigary z jazdą dołem w postaci blachownic, o wysokości 3,70 m z podłużnym stykiem na połowie wysokości, usztywnionych górnym łukiem z pełnej blachy.

Przęśla boczne posiadają dźwigary (z jazdą górą) w postaci blachownic ze wspornikami.

Dźwigary zawieszone w postaci blachownic, wypadają w przęsłach o rozpiętości po 62,23 m.

Przekroje każdego z dźwigarów posiadają jedną ściankę pionową. Odstęp pomiędzy dźwigarami głównymi wynosi w przęsłach, przeznaczonych dla żeglugi, po 12 m, a w przęsłach bocznych po 7,315 m.

W przęsłach bocznych tor kolejowy i jezdnia drogowa spoczywają na podłużnych belkach płycie żelbetowej.

Bardzo oryginalną metodę zastosowano przy budowie 49 filarów tego mostu.

Wykonano specjalne dwa pontony stalowe, w postaci jakby portowych doków okrętowych, wyposażonych w odpowiednie maszyny i komory, kolejno wypełniane wodą lub też opróżniane z wypełniającej je wody. Wewnętrzne ścianki tych pontonów odpowiadają wymiarom muru filarów.

Pontony te są ustawione na uprzednio wbitych w dno morskie palach przez odpowiednie zatopienie komór pontonów wodą.

Na obwodzie pontonów wiszą szpuntpalowe stalowe ściany systemu *Kruppa*. Ściany te są wbijane w grunt zapomocą pneumatycznych taranów amerykańskiego systemu, t. zw. „*Terryhammer*”.

Po wbiciu ścian szpuntpalowych w grunt następuje uszczelnienie przerw pomiędzy ścianami zewnętrznymi pontonów a szpuntpalami, uszczelnienie to jest wykonywane przez nurków.

W zależności od głębokości wody i od jej dopływu następuje wyjmowanie gruntu na sucho lub też pod wodą, po uprzednim rozluźnieniu gruntu zapomocą podwodnych bagrów.

Przy betonowaniu pod wodą są stosowane specjalne zdejmowane ściany rozdzielcze, dzielące na sekcje fundament filarów. Podział na sekcje wykonano w ten sposób, że rury, doprowadzające beton pod wodę, są jedynie podnoszone do góry, bez potrzeby ich przesuwania w planie.

Mur fundamentu, wykonywany pod osłoną zatopianych pontonów, jest wyprowadzony do wysokości 2,50 m poniżej wody, by umożliwić, po usunięciu wodnego balastu z komór pontonu, przeniesienie go wpływ do następnego filara, po uprzednim podniesieniu pontonu zapomocą pras hydraulicznych.

Dla górnej części filarów są wykonywane specjalne komorowe (puste wewnątrz) skrzynie z żelazo-betonu, które są przewożone na pontonach

z brzegu na miejsce swego przeznaczenia, gdzie są ustawiane na uprzednio wykonanych fundamentach. Wykonanie górnej części filarów (ponad poziomem wody) nie przedstawia specjalnych trudności, z zastosowaniem jednak ślizgowych szalowań ze stali.

Niektóre fundamenty filarów są wykonywane w grodzach ze stalowych ścian szpuntpalowych, z zastosowaniem rozpórek żelbetowych z szybko twardniejącego cementu.

Poszczególne części dźwigarów stalowych są dostarczane drogą morską do portu, w którym koncentruje się wykonanie robót budowlanych tego mostu. Do ustawienia na miejsce przeseł stalowych zastosowano gigantyczny kran pływający (dwuramowy), przewożony z miejsca na miejsce na dwóch pontonach. Kran ten podnosi nasuniętą na pontony gotową połowę przęsła (składającą się z dwóch dźwigarów i ze znitowanym szkieletem pomostu wraz z odpowiedniami tężnikami) i przewozi do odpowiedniego miejsca pomiędzy filarami ustawiając ją, po podniesieniu z pontonów, na filarze i środkowym czasowym rusztowaniu. Imponujący widok przedstawiają zdjęcia Nr. 9 i Nr. 10, dołączone do artykułu i ilustrujące przebieg podnoszenia z pontonów połowy przęsła [$\frac{1}{2} \times 137.77 = 68.885$] w postaci blachownicy wraz z gotowym pomostem, oraz następną fazę opuszczania tej części na wykonany filar i czasową drewnianą kratową podporę w środku przęsła.

Po połączeniu dwóch części przęsła z dźwigarami, w postaci blachownic, w jedną całość, zmontowano na niem górne łuki usztywniające, jak to ilustruje fotografia Nr. 12, dołączona do tego niezmiernie interesującego artykułu.

Przyczółek wykonano na wiosnę 1934 r. W chwili obecnej (styczeń 1936) są w wykonaniu poszczególne filary.

Most ma być całkowicie wykonany w roku 1937.

Roboty przy budowie tego mostu wykonuje znana firma angielska: „Dorman, Long and Co”, która projektowała i budowała most przez zatokę morską w Sydney w Austrii.

Roboty betonowe wykonuje duńska firma „Christiani Nielsen”.

XIV. Kongresy, zjazdy drogowe, wystawy, sprawozdania i konkursy.

1. Asphalt und Teer Strassenbautechnik Nr. 5 — 29 stycznia 1936. 50 lat samochodu.

Na wystawie międzynarodowej samochodów i motocykli, którą zorganizowano w Berlinie od 15 lutego do 1 marca b. r., wystawiono w specjalnym stoisku pierwszy samochód na świecie, na który uzyskał patent 29 stycznia 1886 r. niemiecki wynalazca Carl Benz.

Daimler i Benz doszli zupełnie niezależnie jeden od drugiego do wynalezienia tak ważnego środka komunikacyjnego, jakim jest w chwili obecnej samochód. Daimler, który opatentował 18 grudnia 1883 r. szybkobieżny

motor spalinowy, zgłosił 29 sierpnia 1885 r. do opatentowania pierwszy na świecie motocykl.

Carl Benz, po dokonaniu wielu udanych próbnych jazd, w swej fabryce motorów w m. *Hof* w Bawarii, na skonstruowanym przez siebie samochodzie objechał w dn. 3 lipca 1885 r. t. zw. *Ringstrasse* w *Manheim*.

Dzień opatentowania swego wynalazku *Carl Benz* nazwał „dnem urodzin samochodu”.

Wobec tego, 29 stycznia 1935 roku wypadł 50-letni jubileusz istnienia samochodów pomysłu *Benz'a*.

W opisie patentowym Nr. 37435, który wraz z rysunkiem podaje ten artykuł, nazwano samochód „pojazdem z napędem w postaci motoru gazowego”.

XVI. Różne.

1. *Le Genie Civil* Nr. 26. — 28 grudnia 1935 r. *Autostrada dla samochodów ciężarowych na odcinku Genua — Serravalle*. (1½ str. + 3 rys.).

Miasto *Genua* znajduje się u podnoża Apenin liguryjskich, dzięki czemu ma ogromnie utrudnione połączenie komunikacyjne z doliną rzeki *Po*.

Pierwsza droga kołowa w tym kierunku została wykończona w r. 1931. Droga ta posiada szerokość zaledwie 6 metrów, i w dodatku szerokość ta została znacznie zwężona w wielu miejscach, gdzie droga przecina liczne wsie i osiedla. Trasa tej drogi zawiera łuki, niejednokrotnie nawet serpenty, o promieniu 14 metrów, a spadek podłużny dosięga w niektórych miejscach 9%. Dwie linie kolejowe, przecinające masyw górski Apenin, wybudowane w latach 1868 i 1889, posiadają trasę bardzo zbliżoną do trasy wyżej wymienionej drogi kołowej. Jedna z tych linii kolejowych została zelektryfikowana jeszcze przed wojną, co pozwoliło na zwiększenie zdolności przewozowej z 700 do 3.000 wagonów na dobę.

W ostatnich czasach opracowano projekt nowej linii kolejowej do *Genui* z tunelem o długości 15967 metrów, która miała stworzyć nowe możliwości komunikacyjne w kierunku do i od portu w *Genui*. Jednakże wciąż wzrastająca intensywność ciężarowych przewozów samochodowych wpłynęła na zaniechanie tego projektu a na budowę natomiast autostrady dla samochodów ciężarowych. Autostradę tę otwarto dla ruchu 29 października 1935 roku. Autostrada ta, o długości 50 kilometrów, łączy port w *Genui* z miastem *Serravalle*, skąd prowadzą istniejące drogi jedna do *Turynu* a druga do *Medjolanu*. Nowa autostrada ma trasę wzdłuż doliny rzeki *Polcever'a* a następnie wzdłuż jej dopływu *Scriveria* i dochodzi do przełęczy *Dei Givi*, gdzie masyw górski Apeniński łączy się z masywem górskim *Alp* na 372 metrach ponad poziomem morza. Pod przełęczą *Dei Givi* nowa autostrada przechodzi tunelem w dolinę rzeki *Scriveria* wzdłuż której kieruje się dalej na wschód aż do miasta *Serravalle*.

Szerokość autostrady wynosi 18 metrów, z czego na właściwą nawierzchnię jezdni wypada 9 metrów. Jezdnię podzielono na trzy strefy po 3 metry szerokości.

Dwie strefy są przeznaczone dla jednego kierunku ruchu, trzecia dla odwrotnego, gdyż większość samochodów ciężarowych kieruje się do Genui rano i wraca stamtąd popołudniu.

Najmniejsze promienie trasy wynoszą 100 metrów. Spadki największe nie przekraczają 4%. W odstępach w przybliżeniu co 2 kilometry wykonano rozszerzenia autostrady — o długości 30 metrów i o szerokości 3,50 metra, by umożliwić postój samochodów w razie ich uszkodzenia lub konieczności naprawy. Jedenaście posterunków, połączonych ze sobą telefonami, umieszczono na całej długości (50 km) autostrady.

Obok Genui autostrada posiada ślimak helikoidalny o promieniu 50 metrów.

Na całym szlaku autostrady wykonano: 10 mostów ponad rzekami, 315 przepustów, 27 kilometrów murów oporowych i 4 wiadukty i oprócz tego 11 tuneli o długości łącznej 2.868 metrów. Długość odcinków trasy na łukach wynosi 21 kilometrów, z czego 250 o promieniu 125 metrów i 20 o promieniu 100 metrów. Większe mosty wykonano również z żelbetu, jak i mosty mniejsze. Najdłuższy tunel wynosi 892 metry. Wszystkie tunele, oprócz jednego tylko bardzo krótkiego, wypadają na trasie prostej, wobec czego nie zainstalowano w nich specjalnych wentylatorów do przewietrzenia.

Jednak tunele dłuższe posiadają kanały wentylacyjne, pozwalające w razie potrzeby na zainstalowanie wentylatorów mechanicznych.

Spadek poprzeczny nawierzchni jezdni wynosi 1/100.

W obrębie tuneli, mostów i wiaduktów, których łączna długość wynosi 6,5 kilometra, zastosowano nawierzchnię w postaci płyt z betonu — 3 metry szerokości i o długości od 4 do 6 metrów i o grubości 16 centymetrów.

Na pozostałej długości 43,5 kilometrów, na nasypach, zastosowano nawierzchnię z tłucznia, poddanego wałowaniu, o grubości 0,20 m na podłożu o grubości 0,10 m z piasku i na warstwie 0,15 m żwiru, poddanego wałowaniu.

Górna warstwa nawierzchni jezdni składa się z warstwy bitumicznej lub asfaltowej, pokrytej drobnym żwirem, dzięki czemu nawet podczas wilgotnej pogody pojazdy nie są narażone na poślizg.

W nocy autostrada jest intensywnie oświetlana latarniami z zastosowaniem pary sodu.

Koszt budowy autostrady wyniósł 211 milj. lirów.

Liczyć należy, że intensywność ruchu samochodów ciężarowych przekroczy wkrótce 1.000 pojazdów na dobę.

2. Roads and Road Construction — Nr. 156 — 2 grudnia 1935 roku. *Nowe drogi w Palestynie.*

Projekt budowy okólnej drogi naokoło Jerozolimy, której realizację omawiano już w przeciągu kilku ostatnich lat, został ostatecznie oficjalnie zatwierdzony przez rząd, który pokryje większą część kosztów jego wykonania. Droga ta ma mieć szerokość 30 metrów i poza jezdnią drogową będą na niej ułożone i tory kolejowe. W środku drogi ma być zasadzony szereg dekoracyjnych drzew, by przyczynić się do nadania tej turystycznej drodze bardziej estetycznego wyglądu.

Miasto *Tel-Aviv* przeznaczyło sumę ŁP. 40.000 (w przybliż. 1.000.000 złotych) na roboty publiczne, których program obejmuje budowę szeregu nowych dróg i ulic.

3. Roads And Road Construction. Nr. 156 — 2 grudnia 1935 r. *Budowa dróg i mostów w Argentynie.*

W październiku 1935 r. zorganizowano w *Buenos Aires* specjalny „Dzień poświęcony propagandzie budowy dróg”, i w dniu tym rozpoczęto realizację całego szeregu dróg na obszarze całej Argentyny.

Na placu „*Skwer Kongres*” w stolicy uroczystie wkopano słup kilometrowy, który ma być punktem centralnym, do którego zbiegać się będzie rozszerzona sieć drogowa całego państwa. Podczas tej ceremonii Minister Robót Publicznych zaznaczył, że w okresie od roku 1932 do chwili obecnej (październik 1935 r.) wydano niemniej niż 80.000.000 *pesos* (300 milionów złotych), na drogi państwowe w Argentynie. Droga z *Buenos Aires* do miasta *Cordoba*, o długości 780 kilometrów wybudowana kosztem 40.000.000 *pesos* ma być otwarta dla ruchu za rok. Droga ze stolicy do *Mar del Plata* została już wykończona, prowadzone są również roboty na odcinku drogi, stanowiącym przedłużenie wyżej wymienionej drogi do *Bahia Blanca*. Budowa drogi z *Posados* do *Guazu* udostępni wkrótce turystom zwiedzenie słynnych ze swej piękności wodospadów. Będzie wykonana również droga w obrębie lasów prowincji *Chaco* oraz droga z *Salta* do *Tutuy* wzdłuż najbardziej malowniczych dolin przedgórza przed *Andami*. Będzie również wykonana budowa całego szeregu dróg na południu, co przyczyni się do ożywienia życia gospodarczego i do rozwoju turystyki.

Prezes Komitetu Budowy dróg państwowych w swej przemowie — podczas wyżej wspomnianej uroczystej ceremonii zaznaczył, że Argentyna posiada już w chwili obecnej 50.000 kilometrów dróg, z których można korzystać przez okrągły rok, niezależnie od pogody i warunków atmosferycznych.

Zarządy drogowe centralny i poszczególnych prowincji budują obecnie 20.000 kilometrów dróg zwykłych (bez twardej nawierzchni) wraz z 3.000 kilometrów dróg z nawierzchnią betonową lub z kostki kamiennej; te nowoczesne drogi z ulepszoną nawierzchnią będą przeważnie przecinały inne drogi komunikacyjne w różnych poziomach. Spowoduje to konieczność budowy około 1.000 mostów, o ogólnej długości 30.000 metrów. Zaznaczono, że wykonanie tych robót postępuje w tempie, przewidzianym w programie, i w roku (1935) wykonano 72 mosty oraz 157 odcinków drogowych, już przekazanych dla ruchu pojazdów.

Argentyński Komitet Budowy dróg zamierza w najbliższej przyszłości ogłosić przetarg (z konkursem) na jeden z największych mostów drogowych, który ma być wykonany na rzece *Riachuelo* w południowej dzielnicy portu stolicy.

By nie przeszkadzać żegludze dźwigary mostu mają być wzniesione o 21 metrów ponad poziom wód normalnych. Pozwoli to 9,78% statków przejeżdżać stale pod mostem. Jednak dźwigary jednego z przeseł będą się podnosiły na wysokość 43 metrów, by umożliwić przejazd pod mostem i najwyższym statkom. Przerwa w ruchu samochodowym nie będzie wyносиła

więcej niż 10 minut podczas podnoszenia przęsła zwodzonego; przewidziano również, że przęsło będzie podnoszone w przeciągu doby najwyżej 10 razy.

Wobec dużego wzniesienia jezdni mostu ponad otaczającym terenem niezbędnym będzie wykonanie długiego wiaduktu dojazdowego lub spiralnego wjazdu na most, w postaci wieży lub też ślimaka.

Dla ruchu kołowego pojazdów zwykłych (nie motorowych) będzie przewidziana na moście niezależna jezdnia, zawieszona pod jezdnią, przeznaczoną dla samochodów. Dla pieszych będą urządzone schody ruchome.

Koszt robót wyniesie około 5.000.000 pesos (19 milionów zł.), i wykonanie tych robót zajmie 2 $\frac{1}{2}$ lat.

Przetarg na wykonanie mostu będzie podzielony na trzy grupy robót. Pierwsza grupa robót obejmie konstrukcję metalową przęsła stalowych, instalacje elektro-mechaniczne i przęsło zwodzone, druga — dojazdy, które mają być wykonane w postaci wiaduktów żelazo-betonowych, trzecia — schody ruchome dla pieszych, oświetlenie oraz urządzenia sygnalizacyjne.

Taki podział robót przy ogłoszeniu przetargu pozwoli wyspecjalizowanym firmom złożyć niezależne oferty na wykonanie poszczególnych robót i dostaw.

4. Die Betonstrasse Nr. 1. — styczeń 1936 roku. *Budowa dróg w Turcji.*

Zarząd miejski m. *Istambul* (dawniejszy Konstantynopol) zdecydował na przyszłość stosować na nowych ulicach w obrębie miasta nawierzchnie z betonu, gdyż ten typ nawierzchni został uznany za najbardziej odpowiedni dla miejscowych warunków.

Zaznaczyć należy, że wogóle w Turcji, od roku 1931, gdy została wprowadzona nowa ustawa miejska, wybudowano do chwili obecnej około 2380 kilometrów nowych ulic oraz 1471 mostów. Za najważniejszy punkt obecnie wykonywanego programu budowy dróg jest uważana budowa dróg, które mają połączyć wschodnią prowincję *Anatolję*, z prowincjami centralnymi i zachodnimi. W roku obecnym ma być również wykonana droga z *Trapezundu* do granicy *Iranu (Persji)*. Wobec tego że droga ta ma odegrać dużą rolę w handlu tranzytowym pomiędzy *Turcją* a *Persją* ma ona być wyposażona w ciężką nawierzchnię z przeznaczeniem dla ruchu samochodów ciężarowych i osobowych.

W ostatnich 12 latach — wybudowano w Turcji sieć nowych dróg, o długości 9.600 kilometrów, z dużą ilością mostów. W latach 11 i 12 republiki tureckiej wykonano 21 dużych mostów betonowych i żelbetowych.

W chwili obecnej prowadzone są roboty przy budowie ośmiu (8) dużych mostów żelbetowych, które mają być wykonane w najbliższej przyszłości.

5. Der Strassenbau Nr. 24. — 15 grudnia 1935 r. *Stan robót przy budowie autostrad w Niemczech (na koniec października 1935 r.).*

Świeżo otwarto dla ruchu — 61 km.

Ogółem otwarto dla ruchu — 108 „

Rozpoczęto budowę — 129 „

Ogółem w wykonaniu — 1768 „

Stan zatrudnienia u przedsiębiorców — 96.749 (wobec 109431 we wrześniu).

Ilość dniówek u przedsiębiorców — 2.501.134 (wobec 33.063.259 od początku robót),

Otworów wiertniczych wykonano — 1.079 (wobec 39.300 od początku robót).

Wykarczowano — m² 593.769 (wobec 24.690.510 od pocz. robót).

Wykopów w gruncie macierzystym m² 2.208.575 (wobec 60.300.426 od początku robót).

Robót ziemnych, łącznie z wykopami w skalistym gruncie oraz przy wykonaniu fundamentów m³ — 3.279.934 (wobec 91.920.466 od pocz. robót).

Dostarczono konstrukcyj stalowych t. — 5,976 (wobec 54.317 od początku robót),

Dostarczono stali (dla żelbetu, ścian szpuntołowych i t. p.) t. — 4.031 (wobec 81.015 od pocz. robót).

Wykonano betonu i żelazobetonu m³ — 128.510 (wobec 1.675.006 od pocz. robót).

Wykonano nawierzchni betonowych m² — 810.950 (wobec 5.002.465 od początku robót).

Wykonano nawierzchni asfaltowych m² — 15.879 (wobec 249.260 od początku roku).

Wykonano nawierzchni z kostki kamiennej m² — 14.505 (wobec 129.745 od początku robót).

Zaksięgowano buchalteryjnie w przeciągu października 1935 r. wydatków na sumę 54.1 milj. RM.

Z tego wypada na:

a) wywłaszczenie gruntów — 1,3 milj. RM.

b) administrację, frachty i oprocentowanie — 7,2 milj. RM.

c) roboty, wykonane przez przedsiębiorców — 45,6 „ „

Ogółem zaksięgowano od początku robót aż do końca października 1935 r. wydatków na sumę — 601.7 milj. RM.

Z tego na:

a) wywłaszczenie gruntów — 43,6 milj. RM.

b) administrację, frachty i oprocentowanie — 74,9 milj. RM.

c) roboty przedsiębiorców 483,2 milj. RM.

Zarząd

W październiku 1935 r. (w nawiasach we wrześniu 1935 r.).

1.106 (1.072) — urzędników

3.486 (3.422) — sił pomocniczych

1.648 (1.596) — robotników.

Razem: 6.240 (6.090) osób

Doliczając robotników, zatrudnionych u przedsiębiorców, otrzymamy, że stan zatrudnienia wynosił — 102.989 osób w październiku, wobec 112.521 osób we wrześniu.

SPRAWOZDANIE PREZYDJUM ZARZĄDU STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH.

Na dzień 1 marca 1936 r. Stowarzyszenie liczyło 327 członków; zwyczajnych 324 i wspierających 3; w tem osób fizycznych 193 i osób zbiorowych 134.

Pozostałość gotówki na dzień 1.II. 1935 r. 18460 zł. 19 gr.

Wpłynęło w lutym 1936 r. 1684 „ 55 „

Razem . . 20144 zł. 74 gr.

Wydano w lutym 1936 r. 148 „ 75 „

Pozostaje na dzień 1 marca 1935 r. . . 19995 zł. 99 gr.
(w P. K. O. — 8625 zł. 36 gr., Polskim Banku Komunalnym—
11140 zł. — gr. i u skarbnika — 230 zł. 63 gr.).

PRZYSTĄPILI DO STOWARZYSZENIA W LUTYM 1936 R.

B. Członkowie zwyczajni.

b) osoby fizyczne

75. Filippoto Władysław, technik—Garwolin, ul. Polska 16.
37. Karłowski Stanisław, inżynier — Warszawa, Koszykowa 23 m. 5.
39. Kessel Ewald, inżynier — Warszawa, Elekoralna 22 m. 6/8.
35. Kłyszyński Jan, inżynier — Włochy, Żeromskiego 39.
64. Lebda Edward, inżynier — Katowice, ul. Wojewódzka 23 m. 3.
33. Marzyński Dawid, inżynier — Warszawa, Chłodna 8 m. 15.
23. Olszewski Bogusław, inżynier — Grodzisk Mazow., Pow. Zarz. Drog.
47. Sompoliński Mardocheusz, inż. — Warszawa, Filtrowa 57, Kierown. Przeb. dróg.
57. Sorokowski Paweł, inżynier — Warszawa, Koszykowa 70 m. 22.
49. Ulbrych Władysław, inżynier — Warszawa, Hortensji 3 m. 51.

67. Zahaczewski Józef, inżynier — Katowice, Piłsudskiego 47.

Prezes (—) *M. Nestorowicz*

Skarbnik (—) *J. Skórski*

SPRAWOZDANIE PREZYDJUM ZARZĄDU STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH.

Na dzień 1 kwietnia 1936 r. Stowarzyszenie liczyło 329 członków; zwyczajnych 326 i wspierających 3; w tem osób fizycznych 195 i osób zbiorowych 134.

Pozostałość gotówki na dzień 1.III. 1936 r. 19995 zł. 99 gr.

Wpłynęło w marcu 1936 r. 980 „ 15 „

Razem . . . 20976 zł. 14 gr.

Wydano w marcu 1936 r. 1072 „ 52 „

Pozostaje na dzień 1 kwietnia 1936 r. . 19903 zł. 62 gr.
(w P. K. O. — 1705 zł. 51 gr., Polskim Banku Komunalnym—
18151 zł. 40 gr. i u skarbnika — 46 zł. 71 gr.).

PRZYSTĄPILI DO STOWARZYSZENIA W MARCU 1936 R.

B. Członkowie zwyczajni.

b) osoby fizyczne

87. Krupski Tadeusz, inżynier — Dąbrowa Górnicza,
1 Maja 1 m. 4.

79. Tarnowski Waclaw, inżynier — Lubień k/Myślenic,
Państw. Kierown. przebudowy drogi.

Prezes (—) *M. Nestorowicz*

Skarbnik (—) *J. Skórski*

SPRAWOZDANIE KASOWE KURATORJUM FUNDACJI STYPENDJALNEJ IMIENIA PROF. M. W. NESTOROWICZA

Na dzień 1 lutego 1936 r. fundusz stypendjalny wynosił:

a) obligacjami 7% państwowej pożyczki stabilizacyjnej 4200 dolarów

b) gotówką 2282 zł. 05 gr.

W lutym wydatków i wpływów nie było, wobec czego na dzień 1 marca 1935 r. fundusz stypendjalny wynosi:

a) obligacjami 7% państwowej pożyczki stabilizacyjnej 4200 dolarów

b) gotówką 2282 zł. 05 gr.

(Książeczka wkładowa P. K. O. Nr. 803385 na 89 zł. 17 gr., książeczka oszczędnościowa K.K.O. Nr. 8128 na 133 zł. 35 gr. i konto czekowe P. K. O. Nr. 17212 na 2059 zł. 53 gr.)

Kuratorjum Fundacji.

SPRAWOZDANIE KASOWE KURATORJUM FUNDACJI STYPENDJALNEJ IMIENIA PROF. M. W. NESTOROWICZA

Na dzień 1 marca 1936 r. fundusz stypendjalny wynosił:

a) obligacjami 7% państwowej pożyczki stabilizacyjnej 4200 dolarów

b) gotówką 2282 zł. 05 gr.

W marcu wpłynęło 100 zł. — gr.

W marcu wydano 500 zł. 20 gr.

Na dzień 1 kwietnia 1936 roku fundusz stypendjalny wynosi:

a) obligacjami 7% państwowej pożyczki stabilizacyjnej 4200 dolarów

b) gotówką 1881 zł. 85 gr.

(Książeczka wkładowa P. K. O. Nr. 803385 na 89 zł. 17 gr., książeczka oszczędnościowa K. K. O. Nr. 8128 na 133 zł. 35 gr. i konto czekowe P. K. O. Nr. 17212 na 1659 zł. 33 gr.)

Kuratorjum Fundacji.

Wydawca: Zarząd Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych
w osobie inż. Leona Borowskiego.

Redaktor: inż. Leon Borowski.

Adres Redakcji i Administracji:
Koszykowa 75, Drogowy Instytut Badawczy przy Politechnice Warszawskiej

Druk. Józef Jankowski i S-ka. Warszawa, ul. Zielna 20. Tel. 519-77.