

Nr 135

Politechnika Warszawska

vol. 12 nr 130

ROK XII.

STYCZEŃ—LUTY 1938

№ 130—131.

nr 134-141
br. 132-133

WIADOMOŚCI DROGOWE

ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW
POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH



*Brak 140-141
nr 132-133*

WARSZAWA

KOSZYKOWA 75, DROGOWY INSTYTUT BADAWCZY
PRZY POLITECHNICE WARSZAWSKIEJ

KONTO CZEKOWE P. K. O. № 13966

WARUNKI PRENUMERATY:

- a) Członkowie zwyczajni, osoby zbiorowe, opłacający roczną składkę w wysokości 50 zł. — otrzymują czasopismo bezpłatnie.
 b) Członkowie zwyczajni, osoby fizyczne, opłacający roczną składkę w wysokości 6 zł. — otrzymują czasopismo za dopłatą 6 zł. rocznie.
 c) Nieczłonkowie — otrzymują czasopismo po wpłaceniu: 30 zł. rocznie, wzgl. 15 zł. półrocznie, lub 7,50 zł. kwartalnie.
 d) Pojedynczy zeszyt kosztuje — 3 zł.

CENA OGŁOSZEŃ

Wymiar ogłoszenia	Po tekście	Okładka	
		3-cia strona	4-ta strona
1 strona	100	150	200
1/2 strony	50	75	100
1/4 strony	25	40	50

Ogłoszenia członków Stowarzyszenia, poszukujących pracy—bezpłatnie.

TREŚĆ Nr. 128—129

	str.
<i>Inż. F. Przewirski.</i> Instrukcja organizacyjna Powiatowych Zarządów Drogowych	1
<i>Inż. F. Przewirski.</i> Instrukcja służbowa dla drożników	74
<i>Inż. A Lewicki.</i> Przepisy służbowe dla drożników	115
Przegląd czasopism technicznych	129
Sprawozdanie Prezydium Zarządu Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych	146
Sprawozdanie kasowe Kuratorium fundacji stypendialnej imienia prof. M. W. Nestorowicza	155

SOMMAIRE

	page
<i>Ing. F. Przewirski.</i> Instruction organisatif pour l'administration des routes dans l'arrondissement	1
<i>Ing. F. Przewirski.</i> Instruction de service pour les voyes	74
<i>Ing. A. Lewicki.</i> Règlements de service pour les voyes	115
La presse technique en revue	129
Le compte rendu mensuel du President de la Soc. des Congrès des Routes en Pologne	146
Le compte rendu financier du Courateur du fon boursier du nom de Prof. M. W. Nestorowicz	155

KOMITET POLSKI
MIĘDZYNARODOWYCH KONGRESÓW DROGOWYCH

Warszawa, d. 1 kwietnia 1938 r.

Warszawa, Politechnika
Katedra budowy dróg i robót ziemnych
Konto czekowe P. K. O. 21.280

KOMUNIKAT Nr 2
W SPRAWIE VIII MIĘDZYNARODOWEGO
KONGRESU DROGOWEGO

I. Program referatów.

Sekcja I. Budowa i utrzymanie.

Temat 1.

Referent Generalny: Inż. T. G. van Wisselingh.

- a) Postępy w zastosowaniu cementu do budowy nawierzchni betonowych, osiągnięte od czasu ostatniego Kongresu Drogowego w Monachium.
- b) Nawierzchnie z klinkieru.
- c) Nawierzchnie typu specjalnego z odlewów żeliwnych ze stali i kauczuku.

Temat 2.

Referent Generalny: Dr inż. F. J. Nellensteyn.

Postępy osiągnięte od czasu ostatniego Kongresu Drogowego w Monachium w przygotowaniu i użyciu w budownictwie drogowym:

- a) smoły,
- b) asfaltu,
- c) emulsji.

Sekcja II. Ruch, Eksploatacja i Administracja.

Temat 3.

Referent Generalny: Dr J. J. Hanrath.

Wypadki na drogach

- a) Metody zbierania statystyki i ich ujednostajnienie.
- b) Przyczyny wypadków i sposoby zapobiegawcze,

II

Temat 4.

Referent Generalny: Inż. P. Bakker Schut.

Podział pasa drogowego na elementy zależne od kategorii ruchu.

- a) Jezdnie jedno i dwukierunkowe.
- b) Ścieżki dla cyklistów.
- c) Chodniki dla pieszych.
- d) Drogi pomocnicze równoległe dla ruchu lokalnego w osiedlach, specjalne strefy postojowe dla samochodów i pojazdów konnych.
- e) Skrzyżowania i połączenia dróg.

A. Ustalenie w jakich warunkach zmiany te są pożądane a w jakich przeciwskazane.

B. Zastosowanie do dróg przeznaczonych wyłącznie dla ruchu samochodowego.

Tematy wspólne dotyczące obu sekcji.

Temat 5.

Referent Generalny: Dr C. Zwikker.

Badanie i pomiary cech charakterystycznych nawierzchni drogowych z punktu widzenia:

- a) Śliskości wzgl. szorstkości nawierzchni oraz odporności na tendencje pojazdów do poślizgu.
- b) Stopień pochłaniania lub odbijania światła sztucznego.

Temat 6.

Referent Generalny: Inż. G. B. R. de Graeff.

Badania gruntów.

- a) Określenie własności podłoża pod nawierzchnią drogową. Metody badań i aparaty pomiarowe.
- b) Wpływ własności podłoża na konstrukcję dróg (podbudowy i nawierzchni) i na ich konserwację.

II Program Kongresu.

Piątek d. 17 czerwca.

- g. 14 Otwarcie biur w Hotelu Palace (Scheveningen), udzielanie informacji i wydawanie papierów kongresowych.

III

Sobota d. 18 czerwca.

- g. 11 Otwarcie wystawy w budynku „Houtrust”, Houtrustweg.

Poniedziałek, d. 20 czerwca.

- g. 9.30 Posiedzenie Stałej Międzynarodowej Komisji (Palace Hotel). Mianowanie Zarządu Kongresu i Wydziałów.
- g. 12 Śniadanie dla członków Stałej Międzynarodowej Komisji.
- g. 14 Uroczyste otwarcie Kongresu (Dom Zakładowy, Scheveningen).
- g. 17 Przyjęcie uczestników Kongresu na terenie Wystawowym przez Zarząd Kongresu i Wystawy. (Podczas przyjęcia Wystawa będzie zamknięta dla publiczności).

Wtorek d. 21 czerwca.

- Posiedzenie Sekcji (dom Zakładowy).
- g. 9 Sekcja I (Temat 1).
Sekcja II (Temat 3).
- g. 14 Sekcja I i II (Temat 5).
- g. 14 Wycieczka autobusami wyłącznie dla pań. Planetarium gazety „De Haagsche Courant” oraz szkoły gospodarstwa domowego (Maksymalna liczba uczestniczek 300).
- wieczorem. Przyjęcie uczestników Kongresu przez Rząd Niderlandów w sali rycerskiej w Hadze.

Środa, d. 22 czerwca.

Posiedzenie Sekcji (dom Zakładowy)

- g. 9 Sekcja I (Temat 2).
Sekcja II (Temat 4).
- g. 14 Sekcja I i II (Temat 6).
- g. 13.30 Wycieczka wyłącznie dla pań autobusami przez Wassenaar do Leydy. Dom klubu studentek i galeria obrazów „Lakenhal”. Herbata w „Meerrust”. (Maks. liczba uczestniczek 300).

Czwartek d. 23 czerwca.

Dalszy ciąg posiedzeń Sekcji dla zakończenia ew. nieukończonych obrad.

IV

- g. 9 Sekcja I i II.
- g. 14 Sekcja I i II.
- g. 14.30 Wycieczka wyłącznie dla pań. Mauritiushuis (Pina-
koteka). Specjalnymi wagonami tramwajowymi do
pawilonu „Nieuwe of Litteraire Societeit” w Sche-
veningen, gdzie odbędzie się herbatka.
- wieczorem. Przyjęcie dla czestników Kongresu przez Samorząd
Haski w Muzeum Miejskim, Stodthouderslaan.

Piątek, d. 24 czerwca.

- Przed Posiedzenie wydziału redakcyjnego dla opracowania
i popołudniu, wniosków (Palace Hotel).
- g. 14.30 Zorganizowane zwiedzanie Wystawy (podczas zwie-
dzania Wystawa zamknięta dla publiczności).
Godziny przedpołudniowe są do dyspozycji
uczestników.

Sobota, d. 25 czerwca.

- g. 9 Wycieczka autobusami do Haarlemmermeerpolder
(Maks. liczba uczestników: 1000). Zwiedzanie roz-
maitych typów dróg przystosowanych do polderów.
Przyjęcie przez zarząd polderów w Hoofddorp. (Maks.
liczba uczestników 500) oraz na lotnisku „Schiphol”
(Maks. liczba uczestników 500).
- g. 15.30 Posiedzenie plenarne dla ustalenia wniosków (dom
Zakładowy).
N. B. Przyjęcia i wycieczki w pierwszym ty-
godniu kongresu są bezpłatne.

Poniedziałek, d. 27 czerwca do piątku d. 1 lipca włącznie.

Wycieczki jednodniowe (patrz VI). Koszta tych
wycieczek muszą być przez uczestników z góry
opłacone.

Środa, d. 29 czerwca.

- g. 20.15 Koncert „Residentie Orkest” na który zaprasza
„Maatschappij Zeebad Scheveningen” (Maks. liczbą
zarezerwowanych miejsc 250).

- g. 22.30 Fajerwerk, na zaproszenie „Maotschoppij Zeebad Scheveningen” (Na tarasach domu zakładowego i Hotelu Palace zarezerwowano maks. 1000 miejsc)

Sobota, d. 2 lipca.

- g. 10.00 Objazd przez Hagę i okolice staraniem Holenderskiego Komitetu Organizacyjnego.
g. 15.30 Uroczyste zakończenie Kongresu (dom zakładowy).
Poniedziałek, d. 4 do środy d. 6 lipca włącznie.

W razie dostatecznej liczby zgłoszeń odbędzie się szereg wycieczek. Szczegóły pod VI.

Uprasza się o zgłaszanie udziału w przyjęciach, wycieczkach płatnych i bezpłatnych przed 15 maja w Komitecie Polskim M. K. Drog.

III. Warunki wzięcia udziału w Kongresie.

W kongresie mogą wziąć udział:

Przedstawiciele oficjalni delegowani przez Rządy poszczególnych państw.

Przedstawiciele osób zbiorowych, należących stale lub tymczasowo do Stowarzyszenia Międz. Kong. Dr.

Osoby fizyczne należące stale lub tymczasowo do Stow. Międz. Kon. Dr.

1. Przedstawiciele Rządów zostają zgłoszeni Rządowi Niderlandów na drodze dyplomatycznej.

2. Osoby fizyczne i przedstawiciele osób fizycznych.

Każdy członek Stowarzyszenia Międzynar. Kongr. Dr. pragnący wziąć udział w VIII Kongresie winien zawiadomić o tym Sekretariat w Warszawie (Politechnika, Katedra Budowy Dróg i Robót Ziemnych) przed 15 kwietnia b. r.

Każdy uczestnik Kongresu otrzyma legitymację kongresową. Legitymacja członkowska nie może być uważana za legitymację kongresową.

IV. Ulgi przejazdowe.

Komitet Organizacyjny uzyskał zniżki kolejowe w szeregu krajów jak: Belgia, Bułgaria, Dania, Niemcy, Francja, Italia, Luxemburg, Niderlandy, Austria, Polska, Szwecja, Szwajcaria, Węgry.

VI

Ponadto uzyskano zniżki na liniach żeglugowych i lotniczych.

Wizy.

Wizy holenderskie można uzyskać bezpłatnie w konsulatach za okazaniem legitymacji kongresowej. Należy się jednak zgłaszać po nie na miesiąc przed wyjazdem.

V. Noclegi.

Noclegi można zamówić do d. 15 kwietnia w Sekretariacie (Warszawa — Politechnika, Katedra Budowy Dróg i Robót Ziemnych). Ze względu na sezon kąpielowy, który rozpoczyna się jednocześnie z Kongresem, *zamawianie kwater jest konieczne*.

Załatwianiem spraw noclegowych zajmuje się na miejscu biuro podróży „Lindeman A. S.” Groenmarkt 22, Den Haag, telefon 117-450, adres telegraficzny „Lislind”.

W razie zrezygnowania z zamówionego pokoju należy powiadomić o tym bezpośrednio wymienione wyżej biuro podróży. W przeciwnym bowiem wypadku ewentualne straty biura podróży obciążą odnośnego uczestnika Kongresu.

Ze względu na spodziewaną wielką liczbę uczestników, zachodzi obawa, że ilość jednoosobowych pokoi mogłaby się okazać zbyt szczupłą. Uprasza się przeto o podanie z kim uczestnik zechciałby zamieszkać ew. w pokoju dwuosobowym.

Cena za pokój jednoosobowy ze śniadaniem waha się od 2 fl. hol. do 5 fl. hol. Za pokój jednoosobowy z całkowitym utrzymaniem od 3,5 fl. hol. do 7,5 fl. hol. (1 fl. hol. = 3 zł.).

VI. Wycieczki.

Od d. 27 czerwca do d. 1 lipca odbędzie się szereg wycieczek jednodniowych wg niżej podanego programu. Wycieczki te będą się zaczynały i kończyły w Scheveningen.

Po uroczystym zamknięciu Kongresu, w miarę napływających zgłoszeń, odbędzie się jedna wycieczka jednodniowa oraz trzy dwudniowe. Dwudniowe wycieczki rozpoczną i zakończą się w Hadze, przy czym jeden nocleg wypadnie w innym mieście. Dwudniowe te wycieczki można przerwać w dowolnym miejscu, skąd nadarza się możliwość do powrotu do miejsca zamieszkania.

VII

Uczestnicy, pragnący wziąć udział w wycieczkach winni zgłosić o tym w Sekretaracie w Warszawie przed 1 maja (Katedra Budowy Dróg).

Opłatę za wycieczki należy wnieść do Sekretariatu w Warszawie na konto czekowe Nr 21.280 „Stow. Członków Polskich Kongresów Drogowych, R-k Kongresów Międzynarodowych Warszawa”. Po otrzymaniu zawiadomienia, na którą wycieczkę odnośny uczestnik został zapisany, jednak nie później jak 1 czerwca. Wpłaty należy uskuteczniać po kurcie 1 fl. h. = 3 zł.

Ceny wycieczek obejmują wszystkie wydatki z napiwkami włącznie. Nie włączone są tylko wydatki indywidualne za osobne spożycie.

Podczas wycieczek dwudniowych każdy uczestnik ma prawo zabrać ze sobą 1 sztukę bagażu podręcznego bezpłatnie. Większe sztuki mogą być również zabrane, lecz za osobną opłatą.

W każdej wycieczce weźmie udział fachowy przewodnik, który udzielać będzie informacji w językach używanych na Kongresie. Prócz tego zostaną rozdane drukowane opisy wycieczek.

Ze względu na oczekiwaną wielką liczbę zgłoszeń na poszczególne wycieczki, uprasza się o podawanie kilku wycieczek na każdy dzień, w tej kolejności, w jakiej budzą one zainteresowanie danego uczestnika.

Wycieczki, na które wpłynie zbyt mała ilość zgłoszeń, nie odbędą się.

Program wycieczek.

(Zmiany zastrzeżone. Czasy podane mogą ulec zmianom).

Poniedziałek, d. 27 czerwca.

Nr 1. Godz. 9: Koleją do Alkmaar. Autobusami do tamy na Zuidersee (droga samochodowa), odcinki doświadczalne (klinkier na glinie stabilizowanej). Droga betonowa do Wieringen. Zwiedzanie świeżo uzyskanych polderów (Wieringerpolder). Lunch. Powrót koleją przez Alkmaar. Przybycie do Scheveningen g. 18.30.

Maks. liczba uczestników: 400. Koszt — 7 fl. h.

Nr 2. Godz. 9.30: Autobusami drogą I kl. do Rotterdam

VIII

(krótkie zwiedzenie Delft). Drogą I kl. do Gouda (klinkier). Zwiedzanie kościoła w Gouda (witraże). Lunch nad jeziorami Reeuwijk (Sporty wodne). Drogą II kl. na grobli ze ścieżkami dla rowerzystów do Oudewater. Powrót przez Woerden do Leydy. Przybycie do Scheveningen g. 17:30.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 6 fl. h.

Nr 3. Godz. 14: Autobusami do „Westland” (ośrodek hodowli cieplarnianej owoców i jarzyn). Różne rodzaje ulepszenia istniejących dróg ze ścieżkami dla rowerzystów (drogi betonowe, klinkierowe na fundamencie). Przyjęcie w budynku licytacyjnym. Powrót przez Naaldwijk (stary ratusz). Powrót do Scheveningen g. 18.

Maksymalna liczba uczestników: 300. Koszt — 3 fl. h.

Wtorek, d. 28 czerwca.

Nr 4. Godz. 9: Koleją do Eindhoven. Zwiedzanie zakładów Philipsa (laboratorium dla oświetlenia ulicznego) Lunch na zaproszenie zakładów Philipsa. Powrót do Scheveningen g. 19.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 4,50 fl. h.

Nr. 5. Godz. 9: Autobusami drogą samochodową do Amsterdamu, drogą I kl. do Soestdijk (pałac I. K. W. Księżniczki Julianny i Ks. Bernharda). Amersfoort i okolice (Spakenburg wieś rybacka nad Zuidersee). Lunch. Przełożenie drogi w okolicy R. De Bilt. Utrecht. Herbata w zamku Nijenrode. Woerden. Gouda. Droga samochodowa do Hagi. Przybycie g. 19.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 8 fl. h.

Nr 6. Godz. 13: Autobusami do szluz morskiej w Iymuiden (największa na świecie). Wykład o budowie tuneli (w otwartym wykopie) koło Velzen. Objazd portów. Herbata na pokładzie. Powrót do Scheveningen g. 18.

Maks. liczba uczestników: 250. Koszt — 5 fl. h.

Mr 7. Wycieczka wieczorna g. 21 — 24 autobusami na oświetloną drogę Haarlem — Amsterdam i częściowo oświetloną drogę Haarlem — Haga.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 1,50 fl. h.

Środa, d. 29 czerwca.

Nr 8. Godz. 9: Autobusami do Amsterdamu. Objazd przez miasto (rozbudowa miasta, Kanały). Przyjęcie przez Sa-

IX

morząd. Lunch. Zwiedzanie: a) Regulacja ruchu przy pomocy sygnałów automatycznych, lub: b) Muzea (Muzeum Krajowe, Muzeum Kolonialne). Godz. 16.30 autobusami powrót do Scheveningen. Przybycie g. 18.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 6,50 fl. h.

Nr 9. Godz. 9: Koleją do Dordrecht. Autobusami do mostu na zalewie (dług. 1 km) i z powrotem. Przyjęcie przez Samorząd w Dordrecht. Lunch. Przejazd przez Ablasserwaard (malownicza część kraju, wiatraki). Budowa dróg na miękkim gruncie na podkładzie z chrustu. Przybycie do Schev. g. 18.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 6,50 fl. h.

Czwartek, d. 30 czerwca.

Nr 10. Godz. 10: Autobusami do Rotterdamu. Przyjęcie przez Samorząd. Budowa tunelu dla ruchu kołowego pod rzeką Maas. Lunch na zaproszenie Izby Handlowej. Objazd portów na zaproszenie towarzystwa „Havenbelangen”, Rotterdam. Przejazd parostatkiem do Dordrecht (budowa mostu). Herbata na pokładzie. Autobusami do Scheveningen. Przybycie g. 19.30.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 5 fl. h.

Nr 11. Godz. 8.30: Pociągiem do Nijmegen (most Waal, największy most na świecie. Autobusami do Arnhem. Aleja Middacht. Objazd holenderskich dróg wśród wrzosowisk. Lunch w Lochem. Kanały i mosty w Twente. Apeldoorn (Król. zamek „Het Loo”). Amersfoort (Herbata). Koleją do Scheveningen. Powrót g. 20.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 8,50 fl. h.

Nr 12. Godz. 13.30: Autobusami do Leydy. (Objazd wzdłuż starych kanałów). Alphen n/Renem (kompleks mostów Gouwe — Aarkanal). Boskoop: budowa drogi na palach. Zwiedzanie szkółki ogrodowej (Herbata). Powrót drogą samochodową Gouda — Haga. Powrót g. 18.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 3,50 fl. h.

Piątek, d. 1 lipca.

Nr 13. Godz. 9: Autobusami na budowę drogi Samochodowej Haga — Utrecht (różne stadia budowy). Kopalnia piasku w Montfoort. Bagrowanie miękkich gruntów. Lunch nad jeziorami Reeuwijk koło Gouda (sport wodny). Roboty przy połą-

czeniu z drogą samochodową Vianen — Utrecht. Powrót do Scheveningen g. 19.30.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 6 fl. h.

Nr 14. Godz. 9: Pociągiem do Alkmaar. Zwiedzanie targu na sery. Autobusami drogami II kl. i III kl. przez pol-dery północnej Holandii do Edam i Volendam. Lunch. Powrót pociągiem. Przybycie g. 17.30.

Maks. liczba uczestników: 300. Koszt — 6.50 fl. h.

Dalsze wycieczki.

Poniedziałek, d. 4 lipca.

Nr 15. Osuszanie Zuidersee. Godz. 9: Koleją do Enkhuizen. Statkiem do robót tamiarskich koło Urk i Schokland. Lunch i herbata na statku. Z Kampen kolejną do Hagi. Przybycie g. 19.30.

Maks. liczba uczestników: 250. Koszt — 12 fl. h.

Wtorek, d. 5 i środa, d. 6 lipca.

Nr 16. Wycieczka do Zeelandii.

Wtorek, d. 5 lipca: Godz. 8 pociągiem do Vlissingen. Lunch. Objazd samochodami przez Walcheren (Middelburg — Veere). Herbata w Domburg. Kolacja i nocleg w Vlissingen.

Środa, d. 6 lipca: Godz. 9.30: Objazd samochodami przez południowy Beveland. Goes (rynek, stroje ludowe), Ierseke (hodowla ostryg). Powrót do Vlissingen 16.30. Odjazd pociągiem. Kolacja w pociągu. Przybycie do Hagi g. 21.

Maks. liczba uczestników: 50. Koszt — 30 fl. h.

Dla uczestników opuszczających wycieczkę w Vlissingen, koszt wynosi 23 fl. h.

Nr 17. Wycieczka do północnego Brabantu i Limburga.

Wtorek d. 5 lipca: Godz. 9 pociągiem do Utrechtu. Autobusami przez Vianen—Zaltbommel—Hedel (mosty) do Herzogenbusch, Lunch. Zwiedzanie kościoła w St. Johann. Wycieczka do Oisterwijk. Herbata w „Bosch en Ven”. Kolacja i nocleg w Herzogenbusch.

Środa, d. 6 lipca: Godz. 9 pociągiem do Maastricht. Lunch. Wycieczka autobusami. Herbata w Valhenburg. Do Treebeck. celem zwiedzania nowoczesnych mieszkań dla górników. Powrót do Maastricht o g. 18. Kolacja. Odjazd pociągiem g. 19³⁰. Przybycie do Hagi g. 23³⁰.

XI

Maks. liczba uczestników: 50. Koszty — 30 fl. Dla uczestników opuszczających wycieczkę w Maastricht — 23 fl.

Nr 18. Wycieczka do Fryzji, Groningen i Drenthe.

Wtorek, d. 5 lipca: Godz. 8 koleją do Alkmaar. Autobusami przez groblę nad Zuidersee do Bolsward. Lunch. Zwiedzanie ratusza. Przez Sneek do Groningen. Herbata w drodze. Kolacja i nocleg w Groningen.

Środa, d. 6 lipca: Gdz. 9 autobusami przez północno-wschodnią część prowincji Groningen (zamożna okolica rolnicza). Lunch nad jeziorem Zuidlaard. Autobusem przez północną część prowincji Drenthe (groby Hunnów), powrót do Groningen. Przybycie o godz. 17. Odjazd pociągiem o g. 17³⁰. Kolacja w pociągu. Przybycie do Hagi o g. 21³⁰.

Maks. liczba uczestników: 50. Koszt — 30 fl. Dla uczestników, opuszczających wycieczkę w Groningen, koszt wynosi 23 fl.

VII. Wystawa.

Przygotowanie do wystawy „De Weg 1938” postępują szybko i należy się tu spodziewać dużego sukcesu.

W wystawie biorą udział nie tylko Holandia i Indie Holenderskie, lecz również: Belgia, Niemcy, Japonia, Szwajcaria, Jugosławia oraz Liga Narodów. Ponadto wpłynęły już zgłoszenia przemysłu z innych jeszcze krajów. Będzie również reprezentowane rzemiosło holenderskie.

Wystawa zostanie otwarta d. 18 czerwca o g. 11 (sobota). Zamknięcie nastąpi d. 3 lipca.

W piątek, d. 24 czerwca wystawa będzie otwarta wyłącznie dla uczestników Kongresu. Zwiedzanie w dniu tym będzie się odbywało przy współudziale fachowych przewodników.

VIII. Wiadomości różne.

1) Referaty kongresowe tłumaczone na język niemiecki, angielski i francuski zostaną przesłane członkom przed rozpoczęciem Kongresu przez Sekretariat w Paryżu (Boulevard Saint Germain 203).

Uprasza się kierować wszelką korespondencję, dotyczącą nadsyłania referatów, bezpośrednio do wymienionego Sekretariatu.

Członkowie, którzy życzą sobie otrzymać referaty dopiero w Hadze lub w innym miejscu niż miejsce zamieszkania, zechcą zgłosić o tym jaknajwcześniej.

2) Legitymacje kongresowe, zniżki kolejowe i zawiadomienia o zarezerwowanych pokojach zostaną przesłane natychmiast po zgłoszeniu udziału w Kongresie i *wyjaśnieniu, czy wyjazd ma nastąpić indywidualnie, czy też razem ze zbiorową wycieczką, która będzie zorganizowana przez Stowarzyszenie Polskich Kongresów Drogowych.*

Inne dokumenty, jak: karty wstępu na przyjęcia, odznaki kongresowe, programy itd. będą wydawane na miejscu w Hotelu Palace w Scheveningen. Tamże będzie można odbierać listy adresowane do uczestników Kongresu.

Podczas Kongresu będzie wydawana gazeta kongresowa, w której będą wyszczególnione terminy wszelkich posiedzeń, przyjęć, wycieczek itd.

Wszyscy uczestnicy Kongresu proszeni są o zameldowanie się w Sekretariacie Generalnym *natychmiast* po przybyciu do Scheveningen, celem podjęcia odnośnych dokumentów.

Od d. 17 czerwca biuro Sekretariatu Generalnego będzie się mieściło w *Hotelu Palace w Scheveningen.*

3) W Hotelu Palace będzie urządzone biuro informacyjne, biuro podróży oraz kantor wymiany. Będą również przewidziane pomieszczenia dla załatwienia osobistej korespondencji uczestników.

Uczestnicy, którzy zawiadomią uprzednio o swoim przybyciu kolejną, zostaną spotkani na stacji przez przedstawicieli oficjalnego biura podróży Kongresu, którzy udzielą im wszelkiej pomocy.

4) Zarząd Stowarzyszenia „Nieuwe of Litteraire Societeit” („de Witte”) uprzejmie zezwolił uczestnikom (mężczyznom), którzy nie znaleźli noclegu w Hadze, na dostęp do lokali klubowych na Plein, w „Haagsche Bosch” i w Scheveningen (za okazaniem legitymacji kongresowej).

Panie, które znajdują się w tych samych warunkach, mają dostęp do lokali klubowych w „Haagsche Bosch” i w Scheveningen.

5) Podczas wieczornych przyjęć obowiązuje strój wieczorowy (dla panów frak lub smoking).

Sekretarz:

A. Missbach

Prezes:

Prof. M. Nestorowicz

WIADOMOŚCI DROGOWE

ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH

INŻ. FRANCISZEK PRZEWIRSKI

INSTRUKCJA ORGANIZACYJNA POWIATOWYCH ZARZĄDÓW DROGOWYCH¹⁾

Spis rozdziałów:

- I. Zakres działania i nazwa.
- II. Skład personelu i biura Pow. Zarządu drogowego.
- III. Zakres czynności i odpowiedzialności:
 - 1) Przewodniczący Wydziału Powiatowego.
 - 2) Kierownik Powiatowego Zarządu drogowego.
 - 3) Nadzorcy drogowi (drogomistrze).
 - 4) Technicy drogowi.
 - 5) Dróżnicy.
 - 6) Pomocnik kancelaryjny (kancelista) P. Z. D.
 - 7) Pozostały personel liniowy i biurowy P. Z. D.
 - 8) Powiatowa Komisja drogowa.
- IV. Przepisy biurowe i rachunkowe Pow. Zarz. Droğ.
 - 1) Obieg pism.
 - 2) Podział akt.
 - 3) Listy płatnicze i zestawienia rachunków do wypłaty.
 - 4) Wypłaty.
 - 5) Zakupy, przetargi, odbiory.
 - 6) Księgowość Powiatowych Zarządów drogowych.
 - 7) Budżety Pow. Związków Komunalnych.
- V. Załączniki:
 - 1) Wzory druków i pieczęci.
 - 2) Podział techniczny wydatków drogowych.
 - 3) Wzór budżetu w części odnoszącej się do dróg.
 - 4) Zestawienie najważniejszych ustaw i rozporządzeń drogowych.

¹⁾ Praca nagrodzona na konkursie. Podaje się jako materiał dyskusyjny.

I. Zakres działania i nazwa.

§ 1. Powiatowy Zarząd Drogowy jest organem Wydziału Powiatowego w dziedzinie administracji drogowej na obszarze powiatu samorządowego. Powiatowy Zarząd drogowy prowadzi całą techniczną i ekonomiczną administrację dróg państwowych wojewódzkich i powiatowych, kierując ich budową i utrzymaniem, oraz sprawuje nadzór nad budową i utrzymaniem dróg gminnych i udziela gminom niezbędnej w tym celu pomocy technicznej.¹⁾

§ 2. Kierownik Powiatowego Zarządu drogowego jest ponadto na terenie powiatu organem opiniodawczym Wydz. Powiatowych i władz państw. administracji ogólnej (Starostw) w sprawach budowlanych, przemysłowych i wodnych, oraz wykonuje w miarę potrzeby wszelkie inne czynności w zakresie państwowej służby technicznej, oddzielnie mu powierzone²⁾.

§ 3. Powiatowy Zarząd Drogowy wchodząc w skład biura Wydziału Powiatowego stanowi jednak oddzielny organ, wykonujący wymienione w § 1 i 2 czynności swego zakresu działania w sposób uregulowany niniejszym regulaminem,

§ 4. W tym celu używa Pow. Z. Dr. w korespondencji nagłówka, względnie pieczęci (owalnej i podłużnej): „Wydział Powiat. w....” z podtytułem: „Powiatowy Zarząd drogowy”. W korespondencji wewnętrznej, oraz na tablicach orientacyjnych u wejścia do lokalu biurowego, jest używana nazwa skrócona „Powiatowy Zarząd drogowy w...”. Ponadto kierownikowi P. Z. D. przysługuje prawo używania w sprawach wymienionych w § 2, oraz przy podpisywaniu aktów o treści wyłącznie technicznej, jak planów, kosztorysów itp. pieczęci okrągłej z napisem „Kierownik Pow. Zarządu drogowego w....”.

II. Skład personelu i biura Pow. Zarz. Drog.

§ 5. Na czele Pow. Zarz. Drog. stoi „Kierownik P.Z.D.” mianowany przez Min. Komunikacji z pośród funkcjonariuszy państwowych z działu służby drogowej M. Kom.³⁾

¹⁾ Zobacz załącznik 4, ustęp II/1.

²⁾ Zob. załącznik 4, ustęp II/2.

³⁾ Z wyjątkiem wojew. Śląskiego, Poznańskiego i Pomorskiego, gdzie Kierownik jest na etacie Pow. Zw. Kom.

W większych Pow. Zarz. Drog. może być Kierownikowi P.Z.D. przydzielony do pomocy młodszy inżynier, który w takim razie pełni funkcje zastępcy Kierownika P.Z.D.

§ 6. Personel P. Z. D. dzieli się na:

a) Personel liniowy, do którego należy bezpośredni nadzór nad poszczególnymi odcinkami dróg. W skład personelu liniowego wchodzi:

1. Dróżnicy mający nadzór nad odcinkami dróg, nadzorcy mostowi, nadzorujący pewne mosty, lub objekty, maszyniści i mechanicy walców i maszyn drogowych.

2. Drogomistrze (nadzorcy drogowi) mający nadzór nad pewną ilością dróg tworzących tzw. „sekcję drogową”.

3. Technicy drogowi, mający bezpośredni nadzór nad gospodarką drogową gmin, i wykonujący czynności techniczne zleczone im przez Kierownika Z. D.

b) Personel biurowy P. Z. D. do którego należy wykonywanie wszystkich czynności, biurowych, technicznych i rachunkowych w biurze P. Z. D. W skład personelu biurowego P. Z. D. wchodzi:

1. Pomocnik kancelaryjny (kancelista) P. Z. D. który prowadzi kancelarię P. Z. D.

2. Rachmistrz, rysownik i inni funkcjonariusze przyjmowani w ramach statutu P. Z. Dr. względnie w miarę potrzeby.

III. Zakres czynności i odpowiedzialności.

1. Przewodniczący Wydziału Powiatowego.

§ 7. Przewodniczący W. P. jest z ramienia Wydz. Pow. służbowym przełożonym Kierownika P. Z. Dr. i jako taki spełnia ogólny nadzór nad działalnością Pow. Zarz. Drog., szczególnie pod względem administracyjnym i gospodarczym. Zarządzenia w sprawach fachowo-technicznych otrzymuje Kierownik P. Z. Dr. z Wydz. Kom. Urzędu Wojew.

§ 8. Przew. W. P. aprobuje i podpisuje wspólnie z Kierownikiem Pow. Zarz. drog. pisma dotyczące: spraw osobowych personelu P. Z. D., zarządzeń dla urzędów gminnych, odnośnie spraw gospodarczych i administracyjno-drogowych, sprawozdań i wniosków dla Urzędu Wojew. oraz władz równoległych, z wyjątkiem spraw wyłącznie technicznych i mniej ważnych, oraz sprawy dotyczące umów i zobowiązań gospodarczo-finance-sowych Pow. Zarządu Komunalnego.

§ 9. Przewodniczący W. P. wyznacza P. Z. Drogowemu w ramach zatwierdzonego budżetu kredyty miesięczne na roboty drogowe na drogach samorządowych, oraz będąc współodpowiedzialnym z Kierownikiem P. Z. Dr. za prawidłowe użycie kredytów państwowych, asygnowanych przez Urząd Wojew. na drogi państwowe, podpisuje wspólnie z Kierownikiem P.Z.D. asygnaty do Kasy Skarbowej na podjęcie kwot przekazywanych na ten cel przez Urząd Wojewódzki.

2. Kierownik Pow. Zarządu Drogowego.

§ 10. Kierownik P. Z. Dr. podlega personalnie właściwej władzy państwowej (Wojewodzie, M. R. P.) służbowo Przewodniczącemu Wydz. Powiat. w sposób określony niniejszą Instrukcją (§ 7 do 9)¹⁾.

§ 11. Kierownik P. Z. D. jest bezpośrednio służbowym przełożonym personelu liniowego i biurowego P. Z. D.

§ 12. Kierownik P. Z. D. jest odpowiedzialny za należyty postęp i wykonanie robót, zgodnie z zatwierdzonymi planami, za dobroć użytych materiałów, za ekonomiczne użycie otrzymanych kwot pieniężnych, oraz prawidłowość przedstawianych rachunków i dokonywanych przez siebie i na swoje zlecenia wypłat. Również jest on odpowiedzialny za stan organizacyjny, biurowość i sprawność, oraz tok urzędowania biura P. Z. Dr.

W szczególności jest on odpowiedzialny za:

1. Należyte zorganizowanie i podział pracy wśród personelu liniowego, oraz biurowego P. Z. Dr.

2. Za nadzór nad należytym spełnianiem obowiązków przez personel liniowy i biurowy P. Z. Dr.

3. Za stronę fachowo-techniczną i prawną spraw załatwianych przez siebie, jakoteż przedkładanych do aprobaty Przewodniczącego W. Pow., zgodność ich z istniejącymi ustawami i rozporządzeniami, oraz potrzebne uzgodnienie z interesowanymi referentami W. P.

4. Za zgodność wykonywanych robót z zatwierdzonymi planami i kosztorysami, oraz istniejącymi w tej mierze szczegółowymi przepisami technicznymi finansowymi i budżetowymi.

5. Za ekonomiczne i oszczędne prowadzenie robót w ramach otrzymywanych kredytów i zatwierdzonego budżetu, oraz

¹⁾ Zob. załącznik 4, ustęp III/a.

za użycie tych kredytów na cele wyłącznie drogowe, zgodnie z ich przeznaczeniem.

6. Za przedkładanie ścisłych sprawozdań Urzędowi Wojewódzkiemu, Wydziałowi Pow. i Przewodn. W. P. o stanie spraw i robót prowadzonych, zgodnie ze stanem faktycznym i aktami.

7. Za terminowe załatwianie spraw, należyte prowadzenie ksiąg, kasowych, materiałowych i inwentarzowych, oraz przechowywanie akt.

8. Za należyte i celowe użycie i utrzymywanie maszyn drogowych, oraz inwentarza nieruchomości P. Z. D. jako też za należytą i ekonomiczną administrację wszelkimi nieruchomościami stanowiącymi własność drogową.

9. Za odpowiednie szkolenie personelu liniowego i biurowego P. Z. D. w zakresie fachowo-technicznym, jak i administracyjnym, oraz obowiązujących ustaw, przepisów, rozporządzeń i regulaminów.

10. Za podejmowanie inicjatywy, co do wydania niezbędnych zarządzeń zarówno w dziedzinie technicznej i budowlanej, jako też w sprawach administracyjno-drogowych i biurowych, w kierunku jak najbardziej ekonomicznej, sprawnej i zgodnej z przepisami prawnymi i technicznymi — ich organizacji.

11. Za dopilnowanie wykonania wydanych zarządzeń.

§ 13. Kierownik P. Z. D. winien brać udział we wszystkich posiedzeniach, Wydziału Pow., Rady Pow., Zjazdach i konferencjach naczelników gmin itp. na których omawiane będą sprawy drogowe i winien przygotować i referować odnośne sprawy i wnioski, a następnie dopilnować wykonania uchwał.

§ 14. Kierownik P. Z. D. winien opracowywać preliminarze działu drogowego budżetu Wydz. Pow., oraz wszystkie do niego potrzebne załączniki, jak kosztorysy, plany i obliczenia, zgodnie z istniejącymi w tym kierunku przepisami, w porozumieniu z odnośnymi referentami Wydz. Pow. — Kierownik P. Z. D. referuje i załatwia wszystkie bieżące sprawy P. Z. D. względnie aprobejuje sprawy udzielone do zreferowania innym funkcjonariuszom P. Z. D.

§ 15. Kierownik P. Z. D. winien udzielać gminom potrzebnej pomocy technicznej w sprawach drogowych, sprawować kontrolę nad gospodarką drogową gmin w porozumieniu z inspektoratem samorządowym W. P., opiniować statuty szar-

warkowe i budżety gmin odnośnie działu drogowego, sprawdzać i zatwierdzać kosztorysy i projekty robót drogowych, oraz opracowywać wnioski na posiedz. Wydz. Pow. dotyczące polityki drogowej gmin.

§ 16. Kierownik P. Z. D. winien szczegółowo zapoznać się ze stanem dróg i mostów na terenie powiatu, z warunkami eksploatacji miejscowych kamieniołomów, z cenami materiałów i robocizny, oraz ze stosunkami ekonomicznymi i gospodarczymi powiatu mającymi wpływ na gospodarkę drogową.

§ 17. Kierownik powinien odbywać stałe jak najczęstsze okresowe objazdy administrowanych dróg co najmniej jednak raz w miesiącu, oraz nadzorować i kontrolować osobiście wszystkie prowadzone budowy. W czasie objazdu dróg winien Kierownik P. Z. D.:

1. Kontrolować obecność i pracę dróżników, należytą organizację i podział pracy pomiędzy robotników, oraz odpowiednie techniczne wykonanie i udzielać w tym kierunku wszelkich poleceń i wyjaśnień. Uwagi i polecenia winien Kierownik P. Z. D. zapisywać w książkach dróżniczych w dziale „Robót zadanych i poleceń nadzoru drogowego”.

2. Stwierdzać podpisem umieszczonym w bezpośrednio wolnej linii w dziale „Zapisków użytej robocizny” zgodność ilości robotników użytych i cenę dniówek z zapiskami w książce dróżniczej.

3. Sprawdzać na podstawie zapisków w książkach dróżniczych ilość i terminy wyjazdów nadzorców dróg, i jakość wydanych przez nich zarządzeń.

4. Kontrolować pracę maszyn drogowych (wałów, tłuczek) stwierdzając wydajność pracy, ilość wykonanych robót i użytych materiałów pędnych, oraz techniczne wykonanie robót — przy czym uwagi swe winien zapisywać w dziennikach czynności maszynistów.

5. Kontrolować prowadzenie budowy pod względem należytego wykonania technicznego, ilości i jakości użytych materiałów i cen użytej robocizny, oraz wpisywać uwagi i polecenia w dzienniku budowy¹⁾.

6. Sprawdzać i odbierać w czasie objazdu dróg roboty

¹⁾ Zob. załącznik 4 ustęp V/4 § 22.

wykonane w akordzie, sprawdzać zgodność zapisków w księgach obrotu materiałów drogowych ze stanem faktycznym, stwierdzać ilość i jakość robót dniówkowych wykazanych raportami dróżniczymi, badać stan obiektów drogowych i wogóle czynić spostrzeżenie i zbierać materiały i notatki dla wydania następnie celowych zarządzeń nadzorcom drogowym.

§ 18. Kierownikowi P. Z. D. przysługuje prawo:

1. Samodzielnego decydowania w sprawach technicznych dotyczących robót drogowych i mostowych w ramach zarządzeń otrzymywanych z Wydz. Kom. Urzędu Wojew., oraz w granicach istniejących przepisów.

2. Oznaczania cen jednostkowych materiałów i robocizny przy robotach prowadzonych systemem gospodarczym.

3. Dokonywania odbioru materiałów, oddawania dostaw i robót i czynienia zakupów z wolnej ręki w granicach udzielonych uprawnień przez Urząd Wojew. wzgl. Wydz. Pow.¹⁾

4. Przyjmowania za zgodą Urzędu Wojew. względnie Wydz. P. dróżników na wakujące stanowiska, oraz udzielania kar w myśl obowiązujących norm umowy.²⁾

5. Podpisywania pism nie objętych aprobatą Przewodn. Wydz. Pow. (§ 8).

6. Brania udziału w posiedzeniach W. P. i stawiania wniosków w sprawach drogowych i personalnych w odniesieniu do wszystkich pracowników P. Z. Dr.

7. Dokonywania objazdów dróg, oraz wyjazdów do prowadzonych budów w terminach przez siebie oznaczanych.

8. Decydowania o kolejności wykonywania robót w granicach ogólnego programu i budżetu, oraz o kolejności i czasie skuteczniania wypłat w granicach otrzymywanych kredytów.

9. Samodzielnego dysponowania podległym personelem liniowym i biurowym P. Z. D. w ramach unormowanego podziału czynności.

10. Wglądu do ksiąg i aktów T. W. P. odnośnie wpływów i wydatków drogowych.

§ 19. Tytułem zwrotu kosztów diet i podróży za objazdy dróg otrzymują Kierownicy P. Z. D. albo ryczałty miesięczne,

¹⁾ Zob. załącznik 4 ustęp V/3 d 1 i § 4.

²⁾ Zob. załącznik 4 ustęp IV/4.

obliczane na podstawie szlaku objazdu dróg, uchwalone przez W. P. i zatwierdzone przez Urząd Wojew., albo zwrot rzeczywistych kosztów na podstawie rachunków miesięcznych. Przy objazdach drogowych przysługuje Kierownikowi P. Z. D. prawo używania własnych samochodów¹⁾ przy czym Kierownicy P. Z. D. są zwolnieni od opłat na rzecz Fund. Drogi.²⁾ Wszystkie wyjazdy winni Kierownicy P. Z. D. notować w „Dzienniku jazd P. Z. D.

§ 20. Urlopów w sprawach prywatnych do dni 3 udzielają Kierownikom P. Z. D. p. p. Przewodniczący Wydz. Pow. zaś dłuższych, oraz wypoczynkowych Urząd Wojew. na wniosek P. Z. D. zaaprobowany przez Przewodn. W. P.

3. Nadzorcy drogowi (Drogomiście).

§ 21. Nadzorcy drogowi są funkcjonariuszami samorządowymi w XII do X stop. służbowym, pozostającymi na etacie Pow. Zw. Kom. Personalnie zatem podlegają Wydz. Pow. służbowo Kierownikowi P. Z. D.³⁾

§ 22. Kandydaci na stanowiska nadzorców drogowych powinni posiadać oprócz warunków ustanowionych w art. 89 i 90 ust. 1 ustawy z dn. 17 II 1922 i państw. służbie cywilnej (Dz. U. R. P. Nr 21/22 poz. 164) jeszcze następujące specjalne warunki: 1) ukończenie 21 lat życia, 2) odbycie obowiązkowej służby wojskowej, 3) wykształcenie w zakresie conajmniej 4 klas szkoły powszechn. lub zawodowej 4) ukończenie kursów nadzorców drogi. przy Urzędzie Wojew. lub średniej szkole techn. względnie prywatnych uznanych przez M. R. P. Wyślużeni podoficerowie wojsk. techn. zwolnieni są od p. 4 jeśli odbędą przynajmniej 1/2 roczną praktykę drogową z dodatnim wynikiem, lub złożą odpowiedni egzamin.⁴⁾

§ 23. Stanowiska nadzorców drogowych winne być obsadzane na podstawie publicznych konkursów, na umotywowany wniosek Kierownika P. Z. D.

§ 24. Urząd Wojew. zwraca Pow. Związkom Komunalnym proporcjonalną część wydatków na pobory miesięczne

¹⁾ Zob. załącznik 4 ustęp III/3,

²⁾ Zob. załącznik 4 ustęp I/8.

³⁾ Czasowo pozostają na poszczególnych etatach państwowi drogomiście b. Państwowych Zarządów Drogowych w wojew. małopolskich.

⁴⁾ Zob. załącznik 4 ustęp IV/2.

nadzorców drogowych w stosunku do długości administrowanych przez nich odcinków dróg państwowych i samorządowych, przy czym stosunek ten określa Urząd. Wojew., dla każdego P. Z. Drogi.¹⁾

§ 25. Nadzorcy drogowi mają przydzieloną do nadzoru tzw. „sekcję drogową” złożoną z jednej, względnie kilku dróg, o długości 50 do 100 km i są bezpośrednimi przełożonymi służbowymi dróżników zajętych na drogach w obrębie tej sekcji.

§ 26. O ile P. Z. D. nie posiada dla nadzoru dróg gminnych specjalnego technika lub drogomistrza, otrzymują nadzorcy drogowi sekcję terytorialną, obejmującą szereg gmin, w obrębie której prócz dróg państwowych wojewódzkich i powiatowych nadzorują również i drogi gminne.

§ 27. Nadzorcy drogowi których siedziba Sekcji oznaczona jest w siedzibie Pow. Zarz. Drogi, wykonują swe czynności biurowe w biurze Pow. Zarz. Drogi, i mogą być przez Kierownika P. Z. D. użyty do pełnienia innych czynności z toku urzędowania P. Z. D. wynikających. Nadzorcy drogowi których siedziba urzędowa wyznaczona jest gdzie indziej — nie w mieście powiatowym, prowadzą biuro pod nazwą „Powiatowa Sekcja drogową w” przy czym, o ile nie mają osobnego w tym kierunku upoważnienia, korespondować mogą jedynie służbowo z Powiatowym Zarządem drogowym. Takie Powiatowe Sekcje drogowe mogą używać pieczętki podłużnej o wyżej podanej treści, oraz takiej samej nazwy na tablicy orientacyjnej u wejścia do lokalu Sekcji. Prócz wyznaczonego przez Wydz. Pow. ryczałtu na najem lokalu Sekcji (o ile nie zostanie umieszczona w domku drogowym) oraz na opał, światło, usługę i drobne wydatki kancelaryjne, nie należy zasadniczo zatrudniać w Sekcji drogowej żadnego pomocniczego personelu biurowego.

§ 28. Nadzorca drogowy jest odpowiedzialny za dobroć użytych materiałów za należyty postęp i wykonanie robót na drogach w obrębie jego sekcji, oraz odpowiednie techniczne i ekonomiczne ich prowadzenie.

¹⁾ W myśl § 25 Instrukcji M. R. P. powołanej na wstępie przy § 1. stosunek ten winien być unormowany wedle wysokości wydatków na drogi państwowe i samorządowe—co nie jest słusznym i winno być zmienione.

W szczególności nadzorca drogowy jest odpowiedzialny za:

- 1) Należyte zorganizowanie i podział pracy wśród dróżników i robotników drogowych.
- 2) Za nadzór nad spełnianiem obowiązków przez dróżników.
- 3) Za odpowiednie techniczne wykonanie robót zgodnie z planami, otrzymanymi poleceniami, istniejącymi przepisami, oraz w granicach przyznaných kredytów.
- 4) Za przedkładanie ścisłych sprawozdań i terminowe załatwianie otrzymanych poleceń.
- 5) Za celowe użycie i należyte utrzymanie maszyn drogowych, oraz narzędzi oddanych dróżnikom.
- 6) Za należyte techniczne i administracyjne szkolenie dróżników, oraz osobiste nadzorowanie ważniejszych robót.
- 7) Za podejmowanie inicjatywy w celu wydania potrzebnych zarządzeń odnośnie robót drogowych.
- 8) Za dopilnowanie wykonania przez dróżników udzielonych im zarządzeń.

§ 29. Nadzorca drogowy o ile ma przydzielony nadzór nad drogami gminnymi, winien udzielać gminom wszelkich technicznych i administracyjnych rad i wskazówek przy wykonywaniu robót, wykorzystaniu i organizacji szarwarku, oraz winien roboty te i czynności gmin nadzorować, składając odpowiednie sprawozdania Kierownikowi P. Z. Dr.

§ 30. Nadzorca drogowy winien zapoznać się szczegółowo ze stanem powierzonych mu dróg i mostów, z warunkami eksploatacji kamieniołomów, cenami materiałów i robocizny i wszelkimi stosunkami miejscowymi, mającymi wpływ na należyte i ekonomiczne prowadzenie robót.

§ 31. Nadzorca drogowy powinien odbywać periodyczne obchody, względnie objazdy dróg przeciętnie 3 lub 4 krotnie w miesiącu, w granicach unormowanych ryczałtem, oraz niezależnie od tego każdorazowo wedle koniecznej i istotnej potrzeby. W czasie powyższych objazdów winien on wykonywać czynności nadzorcze analogicznie do podanych w § 17 dla Kierowników P. Z. D. oraz powinien ponad to w miarę możliwości i potrzeby osobiście nadzorować większe roboty. Terminy wyjazdów może nadzorca drogowy sam wyznaczać, jednak winien je podawać Kierownikowi P. Z. D. do wiadomości i notować w Dzienniku jazd. W czasie służbowych objazdów dro-

gowych winien drogomistrz wykonywać kontrolę ruchu na drodze, szczególnie odnośnie pojazdów mechanicznych.

§ 32. Nadzorca drogowy otrzymuje w okresach dwutygodniowych, a przy mniejszych robotach w okresach miesięcznych raporty od dróżników z wykazami użytej robocizny, sporządzone w sposób podany w „Instrukcji służbowej dla dróżników”.

Na podstawie tych raportów sporządza drogomistrz listy płatnicze w sposób podany w § 56, oraz przekłada je Kierownikowi P. Z. D. ujmując w przepisane zestawienia robocizny. Drogomistrz jest odpowiedzialny za należyte sprawdzanie raportów dróżniczych i wykazów robocizny, oraz zgodność sporządzanych przez siebie list płatniczych z zapiskami robocizny w ksiązkach dróżniczych.

§ 33. Nadzorca drogowy jest obowiązany do prowadzenia „ksiąg obrotu materiałów drogowych”, w ten sposób podany w § 59 dokonywania w nich wpisów i jest odpowiedzialny za zgodność tych wpisów ze stanem faktycznym.

§ 34. Drogomistrz jest obowiązany przy oznaczaniu cen jednostkowych robocizny akordowej i dziennej, oraz materiałów uzyskać odpowiednio aprobatę ich przez Kierownika P. Z. D.

§ 35. Drogomistrz obowiązany jest donosić każdorazowo Kierownikowi P. Z. D. o dokonanych spostrzeżeniach w czasie objazdu dróg, oraz uzyskiwać od niego polecenia i wskazówki co do prowadzenia dalszych robót. W tym celu wskazanym jest, by drogomistrze prowadzili podręczny dziennik czynności i notowali w nim wyżej podane daty, dotyczące spostrzeżeń własnych, oraz otrzymanych od Kierownika P. Z. D. zleceń.

§ 36. Tytułem zwrotu kosztów diet i podróży za objazdy dróg otrzymują nadzorcy drogowi zatwierdzone przez Urząd Woj. ryczałty miesięczne, po stwierdzeniu przez Kierownika P. Z. D. odbycia przepisowych objazdów drogowych”¹⁾

§ 37. Urlopów do dni 3 udzielają nadzorcom drogowym Kierownicy P. Z. D. dłuższych zaś, oraz dorocznych wypoczynkowych w granicach ustawowych za aprobatą Przewodn. W. P.

4. Technicy drogowi.

§ 38. Każdy P. Z. D. powinien posiadać w etacie conaj-

¹⁾ Zob. załącznik 4 ustęp IV/7.

mniej jednego technika drogowego o średnim wykształceniu technicznym, posiadającego przepisane kwalifikacje, który pełni zarazem funkcje zastępcy Kierownika P. Z. D. (z wyjątkiem określonym w § 5).¹⁾

§ 39. Technicy drogowi prócz pełnienia w biurze P. Z. D. oraz w terenie czynności każdorazem mu przez Kierownika P. Z. D. zleconych, jak np. sporządzanie projektów, kosztorysów, zdjęć, nadzorowanie budów itp. winni zasadniczo sprawować nadzór nad gospodarką drogową gmin i w takim razie pełnią czynności powyżej w § 29 określone.

§ 40. Przy mniejszych Zarządach mogą jednak technicy drogowi pełnić czynności drogomistrzów objęte §§ 21—37 w Sekcji drogowej, której siedziba jest w mieście powiatowym.

§ 41. Stosunki personalne i służbowe techników unormowane są analogicznie jak dla drogomistrzów §§ 21—37 z tą różnicą, że dla etatu techników jako funkcjonariuszy II kat. przewidziane są stopnie służbowe od XI—VII.

5. Dróżnicy.

§ 42. Najniższym organem liniowej służby drogowej jest dróżnik sprawujący nadzór nad odcinkiem drogi o długości 5—8 km przy drogach bitych, o 8—12 km przy drogach gruntowych.

§ 43. Obowiązki, prawa i zakres działania dróżników normuje osobna „Instrukcja służbowa dla dróżników”.

6. Pomocnik kancelaryjny (kancelista) P.Z.D.

§ 44. Pomocnik kancelaryjny (kancelista) P. Z. D. prowadzi kancelarię biura Pow. Zarządu drogowego, a w szczególności:

1. Odbiera pocztę w kancelarii Wydz. Pow. po jej przeglądnięciu przez Przewodniczącego Wydz. Pow.

2. Wpisuje otrzymane pisma do kontroli wpisów, opatruje je pieczęcią wpływu, numerem teczki odpowiadającym treści pisma i podziału akt.

3. Referuje sprawy przydzielone mu przez Kierownika P. Z. D. i sporządza czystopisy wszystkich referatów. Następnie przeprowadza ekspedycję pocztową wszystkich spraw i notuje w kontroli wpisów akty odstąpione.

¹⁾ Zob. załącznik 4 ustęp IV/1.

4. Prowadzi archiwum akt i w tym celu rozdziela załatwiane akty do właściwych teczek.

5. Prowadzi ewidencję „aktów na wydział” tzw. „terminatki”—wysyła potrzebne ponaglenia, oraz prowadzi ewidencję zarządzonych sprawozdań okresowych i sporządza takie sprawozdania dla Urzędu Wojew.

6. Prowadzi księgę inwentarzową, księgę materiałową, księgę rozrachunkową i kontową udzielonych stronom zaliczek budżetowych, księgę doręczeń rachunków, księgę doręczeń pism i dziennik wyjazdów personelu P. Z. D. Pomocnik kancelaryjny sprawdza pod względem rachunkowym listy płatnicze i zestawienia okresowe rachunków do wypłaty, przedłożone przez drogomistrzów i dokonuje potrzebnych wpisów do wyżej podanych ksiąg, a następnie po sprawdzeniu rzeczowym rachunków przez Kierownika P. Z. D. przesyła je rachubie Wydz. Pow. do wypłaty.

7. Sprawuje nadzór nad całym urządzeniem biura Zarządu, oraz prowadzi ewidencję magazynu Pow. Z. Dr. i warsztatu podręcznego.

8. Wykonuje w miarę potrzeby kopie rysunków map i planów technicznych.

7. Pozostały personel liniowy i biurowy P. Z. D.

§ 45. Pozostały personel biurowy i liniowy P. Z. D jak technicy, rysownicy, pomocnicy kancel., mechanicy, rachmistrze, praktykanci sezonowi itp. przyjmowani w granicach określonych etatem, względnie chwilowo w miarę potrzeby, wykonują czynności specjalnie przez Kierownika P. Z. Dr. poruczone.

§ 46. Rachmistrz wzgl. płatnik P. Z. D. w wypadkach gdy wypłaty robocizny, oraz rachunkowość prowadzona jest przez P. Z. D. a nie przez rachubę Wydz. Pow. prowadzi czynności rachunkowo-ewidencyjne uprzednio w § 44 poz. 6 i 7 pomocnikowi kancelaryjnemu poruczone, a nadto uskutecznia wypłaty robocizny w terenie i przedkłada wyliczenia dokonanych wypłat rachubie Wydz. Pow., a wreszcie sporządza potrzebne zliczenia i wykazy dla Urzędu Wojew.

§ 47. Mechanik względnie maszynista maszyn drogowych odpowiedzialny jest za utrzymywanie w należyłym stanie maszyn drogowych, za ekonomiczne i celowe ich użycie, za od-

powiednie techniczne wykonanie robót, za właściwe użycie środków pędnych i smarów oraz za dokonywanie wszystkich potrzebnych remontów maszyn. Prowadzone czynności winien zapisywać w przepisanych dziennikach pracy — (wzór Nr 6 zał. 1).

8. Powiatowa Komisja drogowa.

§ 48. Pow. Komisja drogowa jest organem opiniodawczym Wydz. Pow. oraz Pow. Z. Dr. w sprawach drogowych.

§ 49. Członków Komisji drogowej, oraz ich zastępców mianuje Wydz. Pow. w ilości conajmniej odpowiadającej ilości sekcji drogowych, przy czym członkowie komisji winni być mianowani na okres conajmniej trzyletni z tym, że co roku ustępuje $\frac{1}{3}$ część członków.

§ 50. Czynności swe pełnią członkowie Komisji bezpłatnie za zwrotem kosztów podróży i diet wedle norm ustalonych przez Wydz. Pow.

§ 51. Posiedzenia Komisji drogowej zwołuje Przewodniczący Wydz. Pow. conajmniej raz w roku z końcem okresu budżetowego dla wysłuchania sprawozdania Kierownika P.Z.D. z prac wykonanych w roku ubiegłym, oraz wydania opinii w sprawie preliminarza drogowego na rok następny. Posiedzeniom Komisji przewodniczy Przew. Wydz. Pow. referuje sprawę Kierownik P. Z. D.—protokół prowadzi pomocnik kancelaryjny P. Z. D.

§ 52. Członkowie Komisji drogowych biorą udział w komisjach przetargowych na dostawy materiałów i wykonanie robót drogowych i w komisjach dla odbioru materiałów drogowych (zob. § 58).

§ 53. Członkom Komisji drogowych przysługuje prawo kontrolowania ksiązek dróżniczych w kierunku sprawdzania zapisków użytej robocizny z ilością użytych robotników, nie przysługuje im jednak prawo czynienia jakichkolwiek uwag i wydawania zarządzeń.

IV. Przepisy biurowe i rachunkowe P. Z. Drog.

§ 54. Obieg pism.

Codzienną pocztę odbiera kancelaria Wydz. Pow. i oddaje Przewodn. Wydz. Pow. do przeglądu, poczem odsyła do

P. Z. D. Kancelista P. Z. D. opatruje akta *pieczętką wpływu* (wzór Nr 1 załącznik 1). Wszystkie akta Pow. Z. Drogi. otrzymują znak D, oraz numer teczki wedle poniższego podziału akt. Następnie wpisuje kancelista akta do *kontroli wpływów* (wzór Nr 2) i oddaje pocztę Kierownikowi P. Z. D. który albo sam sprawę referuje, albo oddaje niektóre sprawy do zreferowania innym funkcjonariuszom P. Z. D. Akta mające iść do aprobaty Przew. Wydz. Pow. (zob. § 8) zaopatruje kierownik znakiem A. P. (aprobata Przewodniczącego) akta z aprobatą Przew. Wydz. Pow. wychodzą z P. Z. D. z dwoma podpisami z lewej Kierownika P. Z. D. z prawej Przew. W. P. akta pozostałe wychodzą z podpisem Kierownika P. Z. D. umieszczonym z prawej strony. Akta odstąpione notuje kancelista w kontroli wpływów, podając w uwadze datę załatwienia i adres komu akt odstąpiono.

Pozostałe akta po załatwieniu ostatecznym składa się w odpowiednich teczkach. Akta tymczasowo załatwione przechowuje kancelista w teczkach tzw. „Terminatkach”, akta z zreferowanymi wnioskami na Wydział — w teczce „na Wydział”.

Na biurku Kierownika P. Z. D. względnie referentów, winne się znajdować tylko akta niezalatwione w teczce o takim napisie. Czystopisy aktów wysyła kancelista P. Z. D. albo przy pomocy księgi doręczeń miejscowych, albo pocztową książką nadawczą.

§ 55. Podział akt.

W celu ustalenia jednolitego o ile możności podziału akt w biurach Pow. Zarządów Drogi. zaleca się wprowadzenie następującego rzeczowego podziału aktów na teczki i podteczki — z poczynieniem odpowiednich zmian w zależności od miejscowych warunków:

1. Przepisy, okólniki i zarządzenia ogólne.
2. Sprawy personalne i organizacyjne:

a) ogólne osobowe personelu Pow. Zarządów Drogi., ewidencja, pobory, koszta podróży, ryczałty, sprawy dotyczące Kierownika Pow. Zarz. Drogi. sił kancelaryjnych i pomocniczych;

b) osobowe personelu liniowego, techników drogomistrzów i dróżników,

c) organizacyjne P. Z. D. podział na sekcje, podział dróg, organizacja biurowości, instrukcje kasowe, organiz, komisji drogowych.

3. Sprawy ubezpieczeń społecznych personelu i robotników drogowych.

4. Sprawy ruchu i porządku na drogach, sprawy karne i przekroczeń przepisów porządkowych, nadzór nad ruchem pojazdów mechanicznych i konnych.

5. Sprawy preliminarzy i kredytów drogowych, dostaw przetargów, zakupów, rachunków i rozliczeń:

a) preliminarze drogowe, kredyty gotówkowe, przetargi, zapotrzebowania zakupy,

b) umowy, dostawy, odbiory,

c) kredyty przewozowe (kolejowe),

d) kredyty w naturze (bazalty materiały drzewne, mąka sól).

e) rachunki rozliczenia i zliczenia,

f) długi i zaległe zobowiązania,

g)

6. Świadczenia w naturze za zaległe podatki:

a) zarządzenia ogólne, cenniki, sprawozdania,

b) zgłoszenia, umowy, odbiory, zaświadczenia.

7. Sprawy konserwacji i stanu dróg i mostów państwowych, wojewódzkich i powiatowych, ograniczenia ruchu, zawieje śnieżne i akcja przeciwlodowa, sprawy nadmiernego zużycia dróg, inspekcje i zarządzenia.

8. Sprawy budowy dróg, mostów i obiektów państwowych, wojewódzkich i powiatowych, sprawy spółek drogowych i mostowych na drogach jw. (dla każdej budowy i spółki osobna podteczka).

9. Sprawy dróg i mostów gminnych:

a) ogólne dotyczące administracji i konserwacji dróg i mostów gminnych;

b) sprawy budowy dróg i mostów gminnych i sprawy spółek drog. i mostowych na drogach gminnych (dla każdej budowy i spółki osobna podteczka);

c) preliminarze drogowe i statuty szarwarkowe gmin;

d) rekursy i odwołania w sprawach szarwarkowych.

10. Sprawy budowlane i architektoniczne i związane z administracją i ewidencją budynków państwowych.

11. Nadzór nad sprawami budowlanymi gmin.
12. Komisje posiedzenia, orzeczenia i opinie w sprawach przemysłowych, budowlanych, wodnych, konsensów i odwołań.
13. Statystyka i sprawozdania periodyczne drogowe, gospodarka drogowa, pomiary ruchu, pomiary grubości nawierzchni, stan zatrudnienia cenniki robót i materiałów budowlanych wykazy odległości.
14. Inwentarz biurowy i techniczny, maszyny i narzędzia drogowe, magazyny, garaże, warsztaty, naprawa inwentarza sprzedaż zużytych materiałów.
15. Sprawy dotyczące katastrów i ewidencji dróg, mostów, domów i obiektów drogowych, map, szkiców, znaków drogowych, kilometrowania, zadrzewienia, ochrony znaków triangulacyjnych, zarządu, zakupów, dzierżawy i ewidencji parcel i własności drogowej, oraz zezwolenia na używanie pasów drogowych (mosty na rowach).
16. Sprawy wodne i melioracyjne (w miarę potrzeb).
17.
18.
19.
20. Różne.

Niezależnie od powyższych rocznych teczek winien Pow. Zarząd Drog. prowadzić stałe teczki i zbiory coroczne uaktualnione i ujęte inwentarzowo z podaniem liczby i daty aktu, z którego odnośne plany i dokumenty wyjęto:

1. Spraw osobowych całego personelu Pow. Zarz. Drog. wedle podteczek dla każdego funkcjonariusza.
2. Zbioru przepisów, instrukcji i okólników.
3. Typów mostowych i drogowych.
4. Planów i szkiców dróg, mostów, domów, parceli i obiektów drogowych, katastrów drogowych i mostowych i dokumentów własności, kupna, dzierżawy parcel drogowych i kamieniołomów.
5. Planów, szkiców i ewidencji budynków i parcel państwowych,

Akta ciągle np. dotyczące budowy mostu, winne być prowadzone w jednej teźce, aż do ich ukończenia.

§ 56. *Listy płatnicze i Zestawienia rachunków do wypłaty.*

1. Na podstawie „zapisków użytej robocizny” prowadzo-

nych w książkach dróżniczych sporządzają dróżnicy raporty dwutygodniowe, lub przy mniejszych robotach miesięczne, w sposób przepisany w „Instrukcji służbowej dla dróżników”, załączając do wykazu robocizny kalkowe odbitki odnośnych zapisków z książek dróżniczych.

2. Drogomistrze sprawdzają zgodność wykazów robotników z załączonymi odbitkami kalkowymi robocizny i sporządzają na tej podstawie *listy płacy dziennej* (załączn. 1 wzór Nr 7) obliczając przepisowe stawki ubezpieczeń społecznych i podsumowując koszty robocizny dla każdego odcinka dróżniczego osobno. Na podstawie przedstawionych przez dróżników wykazów robocizny akordowej sporządzają drogomistrze po dokonaniu przepisowych odbiorów na miejscu (zob. § 57). Listy płacy akordowej (wzór Nr 8) załączając do nich w razie potrzeby *protokoły odbioru* (wzór Nr 9). Na końcu list płatniczych winni drogomistrze skutecznie podział objętej ilości robocizny wedle kolumn gospodarki drogowej (zobacz załącznik 2). Również wszystkie rachunki należy zaopatrzyć pieczęcią: „Dział V §.... poz.... kol.... (wzór Nr 4) podając oprócz paragrafu i pozycji budżetu powiatowego również dotyczącą kolumnę gospodarki drogowej. Następnie wpisują drogomistrze w księgach obrotu materiałów drogowych (wzór Nr 15) zmiany zaszele w ilości materiałów wykazane powyższymi listami plac, względnie raportami dróżniczymi (zob. § 59).

3. Tak sporządzone listy płatnicze, oraz ewent. drobne rachunki do wypłaty zestawiają drogomistrze w „*Zestawienia rachunków*” (wzór Nr 3) i podają wraz z raportami dróżniczymi rachmistrzowi P. Z. D. lub w braku tegoż kanceliście P. Z. D. (zob. § 44 poz. 6 i § 46).

4. Rachmistrz względnie kancelista Zarządu sprawdza rachunkowo przedłożone rachunki i listy, zaopatruje je w numery bieżące kolejno od początku okresu budżetowego wpisując te numery również w Zestawieniu (wzór Nr 3), dokonuje potrzebnych wpisów do ksiąg inwentarzowych, materiałowych (wzór Nr 13 i 14) oraz rozrachunkowych (wzór Nr 16); co uwiadczenia również przez umieszczenie stosownych pieczęci na alegacie rachunkowym (wzór Nr 4) i tak uzupełnione Zestawienia przedkłada Kierownikowi Pow. Z. Dr.

5. Kierownik P. Z. D. sprawdza zgodność sporządzonych przez drogomistrzów list płatniczych z raportami dróżników, należyty podział robocizny, a zarazem należyte jej wykonanie pod względem technicznym i ekonomicznym, oraz dokonanie wpisów do ksiąg materiałowych i inwentarzowych i tak sprawdzone „Zestawienia rachunków” przesyła księgą doręczeń rachubie Wydz. Pow. do wypłaty (wzór Nr 5). Odpis zestawienia rachunków wraz z makularzami list płacy i raportami dróżników pozostaje w aktach Pow. Zarządu drogowego.

§ 57 Wypłaty¹⁾.

1. Zasadniczo winne być wszelkie wypłaty drogowe uskuteczniane przez rachubę Wydz. Pow. na podstawie rachunków i zestawień sprawdzonych pod względem rzeczowym i formalnym przez P. Z. D. i przesłanych rachubie Wydz. Pow. w sposób w § 56 podany.

Kierownikowi P. Z. Dr. przysługuje prawo decydowania o kolejności uskutecznić się mających wypłat (§ 18 p. 8).

2. Dla uskutecznienia drobnych, koniecznych wypłat lub zakupów winien Pow. Zarz. Drog. posiadać pewną określoną stałą zaliczkę w kasie podręcznej, uzupełnianą w miarę uskutecznianych wydatków—na podstawie przedkładanych Wydziałowi Powiatowemu rachunków i kwitów ujętych w miarę potrzeby w zestawieniu (wzór Nr 3).

3. Wypłaty robocizny winne być uskuteczniane w terenie przez osobnego płatnika objazdowego za ścisłym porozumieniem się i wedle wskazówek Kierownika Pow. Z. Dr. w czasie i miejscu określonym i uprzednio podanym robotnikom do wiadomości. Wypłaty winne być dokonywane w obecności dróżników odnośnych odcinków, a przy większych wypłatach również i drogomistrzów.

4. Odbiór kwot na listach płacy kwitują strony, a nadto listę podpisują dwaj świadkowie wypłaty (obecni przy wypłacie funkcjonariusze P. Z. Dr.). O ile w wyjątkowych wypadkach np. przy większej ilości robotników, uskutecznia się wypłatę bez własnoręcznych pokwitowań—oprócz podpisu funkcjonariuszy P. Z. D. obecnych przy wypłacie, winne być umieszczone podpisy dwu innych świadków z podaniem ich adresu i zawodu.

¹⁾ Zob. załącznik 4 ustęp V/11.

5. Wyłaty kwot drobnych robocizny nie przekraczających dla jednej wyłaty 100 zł. mogą skutecznie drogomiistrze jednakowoż w obecności i za stwierdzeniem wójta względnie sekretarza odnośnej gminy, w której wyłaty dokonano, oraz tylko za własnoręcznym pokwitowaniem wypłat przez strony.

6) Uskuteczniający wyłaty w terenie, winni bezzwłocznie po dokonaniu wyłaty wyliczyć się z otrzymanej na ten cel kwoty, przedkładając rachubie W. P. pokwitowane listy płacy i rachunki.

7, P. Z. Drog. winien przysłać rachubie Wydz. Pow. do wyłaty rachunki względnie „Zestawienia” w granicach stojących do dyspozycji kwot, oraz we wskazanej kolejności wyłaty.

§ 58. Zakupy, przetargi, odbiory.

1. Odnośnie dostaw dla dróg państwowych obowiązują Przepisy o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania M. R. P. z dn. 13 VIII 1938 r L. XVI — 1333/30 zaletcone również do stosowania przy dostawach dla dróg samorządowych (zobacz załącznik 4 ustęp V/3 i V/6).

2. W skład powiatowych komisji przetargowych wchodzi: Przewodniczący Wydz. Pow. Kierownik P. Z. D. i członkowie Komisji drogowej. O terminach przetargów dla dróg państwowych uwiadomić należy Urząd Wojew., który ma prawo wysłania swego delegata dla udziału w obradach komisji.

3. Odbiory materiałów drogowych, których ilości przekraczają normy uprawnień Kierowników P. Z. Dr. (zob. niżej). dokonują Komisje odbiorcze złożone z Kierownika P. Z. Dr., jednego członka Komisji drogowej i drogomistrza względnie technika. W komisjach tych może brać udział wedle swego uznania również Przewodniczący Wydz. Pow. a przy większych odbiorach materiałów na drogach państw. należy o terminach odbiorów zawiadamiać Urząd Wojew. w celu umożliwienia wysłania swego delegata.

4. Kierownik Pow. Zarz. Drog. winien być przez Urząd Wojew. względnie Wydz. Pow. upoważniony do oddawania dostaw i robót z wolnej ręki, oraz skuteczniania odbiorów w granicach określonych upoważnieniem, (zob. § 18 p. 3), przy czym odbiory w takich wypadkach winne być dokonywane

przy udziale jednej osoby z personelu P. Z D. (drogomistrza, technika.¹⁾)

§ 59. Księgowość Pow. Zarządów Drogowych.

1. Wszystkie rachunki, zestawienia i należności winne być przed przedłożeniem ich do wypłaty wpisane przez Pow. Zarządy dróg do ksiąg inwentarzowych, materiałów, obrotu materiałów drogowych względnie ksiąg rozrachunkowych i kasowych, a po uskutecznieniu wypłaty i wpisaniu ich przez rachubę W. P. do dziennika — główna, również do ksiąg szczegółowych wydatków budżetowych działu V wedle wzorów podanych w załączniku 1 wzór 13 do 18.

Księgi te winne być oprawiane, przesnurowane, a wpisy mają być dokonywane atramentem, bez jakichkolwiek wyskrobywań i wycierań.

2. Dla wszystkich kategorii dróg tj. państwowych, wojewódzkich i powiatowych należy prowadzić jedną księgę, inwentarzową i materiałową, zaznaczając jedynie w odpowiednich rubrykach z jakich funduszków odnośny wydatek uskuteczono, względnie czyją własność odnośny przedmiot stanowi.

I. Księga przychodu i rozchodu inwentarza.

Księgę należy prowadzić wedle wzoru 13 i 14 załącznik 1. dzieląc ją na działy: I. sprzęty biurowe i kancelaryjne, II. maszyny drogowe, III. biblioteka, IV. nieruchomości itd. X. narzędzia dróżnicze, — Przedmiotów drobnych, stale się zużywających, nie należy wpisywać do inwentarza, ale w razie większej ich ilości prowadzić osobną ewidencję (papier, ołówki itd.). Na przedmiotach starych należy w miarę możliwości uwidaczniać te liczby bieżące pod którymi zostały wpisane do inwentarza.

4. Według wzoru Nr 14 (załącznik 1) prowadzi się inwentarz działu X (narzędzia dróżnicze), przy czym wskazanym jest ująć go w osobną książkę. Dział ten należy podzielić na poddziały wedle poszczególnych dróżników, tworząc ewent. osobną pozycję dla magazynu podręcznego. Na pierwszej stro-

¹⁾ Np. przy dostawach i robotach do 2,000 zł (maksymalnie 5,000 zł) a doraźnych zakupach do 200 zł (maxim. 500 zł) oraz przy odbiorach do 100 m³ na km, (maxim. 250 m³) i 500 m³ (maksymalnie 1,000 m³) na odcinku drogi 10 km. Zob. zał. 4 ustęp V/3 § 1 i 4.

nie tego Działu podać należy spis dróżników z podaniem strony w inwentarzu. Przy wpisywaniu narzędzi dla każdego dróżnika, należy w pierwszej linii wpisać ilości i wartość narzędzi przeniesionych z roku ubiegłego, w następnych wpisywać kolejne przychody. Z końcem roku budżetowego należy całość podsumować odjąć odebrane protokólnie zużyte narzędzia i wyprowadzić pozostałość na rok następny. Zakupywane narzędzia należy zasadniczo natychmiast rozdzielić między dróżników zaznaczając ten rozdział na odnośnym rachunku względnie alegacie kasowym. Prowadzony w Zarządzie drogowym inwentarz narzędzi dróżniczych winien być zgodny z zapiskami w ksiązkach dróżniczych.

5. Według wzoru 13 (załącznik 1) prowadzić należy inwentarze pozostających działów I, II, III do IX. Rozchód poszczególnych pozycji inwentarza wpisuje się w tym wzorze po stronie prawej równolegle po wpisanej po stronie lewej w tej samej linii przychodu. Przy pozycjach, które mogą być częściami rozchodowane, należy po każdym wpisie zostawić odpowiednią ilość wolnych linii.

6. Materiały drobne jak np. poszczególne narzędzia dróżnicze mogą być pobierane w miejscowych sklepach na asygnaty wystawiane przez P. Z. Dr. Na asygnatach tych winien odbierający materiał stwierdzić ilość i jakość odebranych przedmiotów. Asygnaty te winne być dołączone do rachunków przedkładanych przez odnośne firmy i służyć za podstawę dokonania wpisu i sprawdzenia rachunku.

7. W biurze P. Z. D. należy prowadzić podręczny zapi-sek wypożyczonych z biblioteki książek, przydzielonych do pewnych robót, maszyn, lub innych części inwentarza względnie narzędzi z magazynu podręcznego.

8. Wykreślenie przedmiotów z inwentarza następuje na skutek zużycia lub zgubienia na podstawie odpowiednio sporządzonego aktu lub protokołu, zaś przy odstąpieniu przedmiotu, na podstawie stosownego aktu i pokwitowania odbioru.

9. Maszyny drogowe, sprzęty i nieruchomości, stanowiące własność powiatową winne być niezależnie od tego objęte przepisowymi inwentarzami (Dział A i B) Wydziału Powiatowego¹⁾ przy czym obiekty drobne jak np. narzędzia, materiały

¹⁾ Zob. załącznik 5 ustęp V/11.

itp. mogą być wprowadzone w sumarycznej wartości wedle inwentarzy szczegółowych Pow. Zarządów Drogowych.

II. Księga przychodu i rozchodu materiałów.

10. Księgę należy prowadzić wedle wzoru Nr 13 (załącznik 1) dzieląc ją na poszczególne działy, wedle poszczególnych materiałów w sposób podany wyżej w ustępie 5.

11. Materiały pędne dla walców i maszyn, wskazane jest prowadzić oddzielnie dla każdego walca, względnie maszyny, przy czym zapisy muszą być zgodne z ilościami podanymi w dziennikach pracy maszyn przez maszynistów (wzór Nr 6 załącznik 1).

12. Materiały, które ulegają przeróbce przez Zarząd drogowy, zostają wykreślone jako materiał surowy (np. kłocę dębowe) a wpisane równocześnie jako materiał przerobiony (np. brusy dębowe i oszwary).

13. Z końcem okresu budżetowego, a przy mniejszych ilościach materiałów, conajmniej raz na 3 lata, należy zamknąć księgi materiałowe, przenosząc pozostałe reszty materiałów do nowych pozycji, przy równoczesnym protokularnym ich sprawdzeniu na miejscach składowych.

14. Przy rozchodzie materiałów należy dokładnie wymienić ilość czas i miejsce ich zużycia, podając drogę, kilometr, numer mostu, oraz ewentualnie alegat kasowy np. listę płacy, rachunek itp.

III. Księga obrotu materiałów drogowych.

15. Księgę prowadzi się wedle wzoru Nr 15 załącznik 1. oddzielnie dla każdej drogi, przeznaczając na każdy kilometr osobną stronicę księgi.

16. Księgi powyższe prowadzą drogomistrzowie, każdy dla dróg swej Sekcji.

17. Podstawą wpisu przychodu, jest albo alegat kasowy (rachunek, kwit, lista płacy z protokołem odbioru) albo protokół odbioru z podaniem daty odbioru i nazwiska dostawcy.

18. Podstawą wpisu rozchodu jest albo przeróbka materiału (kamień na tłuczeń) albo jego zużycie na drodze z podaniem czasu i odnośnego dowodu kasowego np. listy płacy, raportu dróżnika, przy materiałach wyrobionych przez samego dróżnika itp.

19. Materiały przewiezione i zużyte na innym kilometrze ulegają odpisaniu w tym kilometrze, w którym były zapisane, ze stosownym zaznaczeniem dokonanego przewiezienia w uwadze. Materiały zbierane z nawierzchni i ponownie zużywane (tzw. tułacze) nie podlegają wpisowi do ksiąg.

20. W razie prowadzenia w Kamieniołomach robót we własnym zarządzie, należy założyć dla każdego kamieniołomu oddzielną ewidencję odebranych ilości, wywiezionych, zapłaconych, warunków łamania, albory itp. Przy równoczesnym łamaniu kamienia i wywożeniu go z kamieniołomu, odbiór może następować tylko na drodze.

IV. Księga rozrachunkowa i kontowa.

21. Księgę prowadzą P. Z. D. wedle wzoru Nr 16 załącznik 1. zapisując w niej oddzielnie konta udzielonych przez Urząd Wojew. kredytów na drogi państwowe, następnie przedłożonych zliczeń, a wreszcie konta udzielanych zaliczek budżetowych wedle poszczególnych dostawców i przedsiębiorców, co nie wyklucza prowadzenia ewidencji zaliczek przez Rachubę Wydziałów Powiatowych w myśl obowiązujących je przepisów rachunkowo-kasowych.

V. Dziennik wyjazdów personelu P. Z. Dr.

22. Dziennik wyjazdów prowadzić należy chronologicznie jako zwykłą książkę zaopatrzoną w następujące rubryki: data, godzina wyjazdu (od . . . do . . .), imię i nazwisko, dokąd (droga i km), cel wyjazdu z podaniem ewent. użytych środków lokomocji. Drogomistrze mający siedzibę poza siedzibą Zarządu prowadzą ten dziennik oddzielnie dla siebie.

VI. Księgi szczegółowe wydatków działu V (drogowego) i sporządzanie rocznych sprawozdań z gospodarki drog.

23. W celu umożliwienia równoczesnego rozdziału technicznego wydatków rzeczowych działu drogowego wedle podziału dla zestawienia rocznych sprawozdań z gospodarki drogowej¹⁾ z kontowaniem ich wedle paragrafów i pozycji budżetów powiatowych w myśl odnośnych wymogów instrukcji rachunkowo-kasowej związków komunalnych²⁾ wprowadza się

¹⁾ Zob. załącznik 4 ustęp V/7.

²⁾ Zob. załącznik 4 ustęp V/11.

osobne wzory ksiąg szczegółowych wydatków budżetowych działu V, podane w załączniku 1 pod Nr 17 i 18. Uzupełnieniem tych wzorów jest podany w załączniku 2 „Podział techniczny wydatków drogowych”, oraz w załączniku 3 „Wzór budżetu Pow. Związku Komunalnego w działach drogowych”.

24. Dla kontowania wydatków osobowych wszystkich paragrafów działu V oraz wydatków rzeczowych § 27 (Wydatki na administrację dróg samorządowych, zob. załącznik 3) służy wzór Nr 17 załącznika 1.

Dla każdej pozycji budżetowej należy założyć oddzielne konto. Podpozycje mają przeznaczone poszczególne kolumny pionowe, które należy zaopatrzyć w odpowiednie napisy zgodnie z układem budżetu. Ponadto kolumnami należy podać kwoty preliminowane dla całej pozycji względnie podpozycji. Przy sporządzaniu rocznej gospodarki drogowej poszczególne pozycje względnie podpozycje wchodzi do gospodarki drogowej, zgodnie z podziałem podanym w objaśnieniach do wzoru budżetu (załącznik 3).

25. Wzór Nr 17 załącznika 1 służy również do kontowania poszczególnych pozycji wydatków nadzwyczajnych działu V, przy czym podział kolumn pionowych winien odpowiadać poszczególnym kolumnom szematów I i V gospodarki drogowej podanym w załączniku 2.

26. Wzór Nr 18 załącznika 1 służy do kontowania poszczególnych podpozycji wydatków rzeczowych pozostałych paragrafów tj. poszczególnych dróg, przy czym w pierwszej linii u góry umieszcza się nad poszczególnymi kolumnami kwoty preliminowane w kosztorysach drogowych stanowiących załącznik do budżetu.

27. Dla ułatwienia kontowania wydatków wedle kolumn gospodarki drogowej należy wszystkie alegaty kasowe: rachunki, listy płacy itp. zestawiać ściśle wedle kolumn gospodarki drogowej (zob. § 56 p. 2).

28. Odnośnie samych czynności kontowania poszczególnych wydatków wedle kolumn gospodarki drogowej zauważa się:

a) W kolumnie „3a” wpisywać należy ilości kamienia, czy tłucznia istotnie na drodze odebrane, a więc przy alegacie kasowym przy którym założono ostateczne obliczenie z protokołem odbioru. Przy alegatach kasowych stanowiących zaliczki

tymczasowe wpisuje się tylko kwoty, a ilość m 3. nie podaje się. Również nie podaje się ilości m 3. wytłuczonego tłucznia, a tylko kwoty.

b) W kolumnach 5 oraz 7 przy pozycjach na wałowanie podaje się kwoty za dostarczony piasek, bez wymieniania jego ilości natomiast podaje się ilości m 3. zawałowanego tłucznia. Ilość km naprawionych dróg łataniem i odnową wyciąga się z ksiąg obrotów materiałów drogowych.

c) „Uwaga” służy do wyjaśnienia bliższego większych pozycji wydatkowych poszczególnych kolumn względnie podania źródeł wydatku o ile nie jest gotówkowy (np. kredytowany przewóz kolejowy, dostawa za podatki itp.).

Wskazaniem jest te ostatnie pozycje wydatków bezgotówkowych dla lepszej orientacji wpisywać atramentem kolorowym.

29. Do rocznych zestawień gospodarki drogowej należy wpisywać ilości materiałów kamiennych dostarczonych i wyrobionych na drodze, uzyskane z ksiąg obrotów materiałów drogowych, które będą się różnić od cyfr uzyskanych z ksiąg szczegółowych wydatków budżetowych o ilości wyrobione przez samych dróżników, uzyskane i wyrobione w drodze szarwarku, świadczeń dobrowolnych itp.

30. Powyższe księgi szczegółowe wydatków budżetowych działu V mogą być prowadzone przez rachubę Wydz. Pow. albo przez Powiatowe Zarządy drogowe po dokonaniu przez rachubę Wydz. Pow. wpisu wydatku do dziennika główn. i ewent. innych ksiąg pomocniczych.

31. Alegaty kasowe wydatków budżetowych działu V należy przechowywać oddzielnie od alegatów innych działów.

§ 60. Budżety drogowe Pow. Związków Komunalnych.

1. Kierownik Pow. Zarz. Drog. będąc w myśl § 14 niniejszej instrukcji zobowiązany do sporządzenia preliminarzy budżetowych działu Drogowego Pow. Zw. Kom. winien się zapoznać z istniejącymi w tym kierunku przepisami (zobacz załącznik 4 ustęp V/40) Dla orientacji w układzie budżetu drogowego Wydz. Pow. załącza się wzór budżetu (załącznik Nr 3).

2. W objaśnieniach do działu V umieścić należy ogólne zestawienie, obejmujące zbilansowanie dochodów i wydatków drogowych. Wydatki na pomieszczenie lokalu biura P. Z. D.

oraz ewentualnie inne, które z powodu miejscowych warunków nie dadzą się rzeczowo rozdzielić na Zarząd drogowy i Wydział Powiatowy mogą być w całości pomieszczone w Dziale I, a do zbilansowania dochodów i wydatków drogowych oraz do następnego obliczenia udziału Skarbu Państwa (zob. załączn. 4 ustęp II/1 § 25), wejdą w procentowym stosunku powierzchni (utrzymanie porządku) lub objętości (opał), względnie w stosunku wydatków drogowych do całości budżetu.

3. Do pozycji wydatków rzeczowych na poszczególne drogi państwowe, wojewódzkie i powiatowe i ewent. gminne dołączyć należy kosztorysy ułożone wedle wzorów Nr 10—12 załącznika 1, ułożone zgodnie z kolumnami gospodarki drogowej (zobacz załącznik 2).

Kosztorysy dla wydatków zwyczajnych Działu V winne być sporządzone wedle wzoru Nr 10 dla każdej drogi oddzielnie, przy czym wzory Nr 11 i 12 służą do opracowania załączników dla wyjaśnienia poszczególnych pozycji wzoru Nr 10.

Kosztorysy dla wydatków nadzwyczajnych Działu V winne być opracowane przy użyciu wzorów Nr 11 i 12 przy czym poszczególne pozycje kosztorysów winne odpowiadać kolumnom szematu I i V gospodarki drogowej (zob. załącznik 2). Wszystkie kosztorysy ująć należy w jedno zestawienie obejmujące wydatki rzeczowe wszystkich dróg.

V. ZAŁĄCZNIKI

DO STATUTU ORGANIZACYJNEGO POWIATOWYCH ZARZĄDÓW DROGOWYCH.

Załącznik 1: Wzory druków i pieczęci.

Załącznik 2: Podział techniczny wydatków drogowych.

Załącznik 3: Wzór Budżetu Pow. Zw. Kom. w części drog.

Załącznik 4: Zestawienie najważniejszych ustaw i rozporządzeń drogowych.

Załącznik Nr 1.

WZORY DRUKÓW i PIECZĘCI.

Spis wzorów:

- Nr 1. Pieczęć wpływu.
- Nr 2. Kontrola wpływu.
- Nr 3. Zestawienie rachunków.
- Nr 4. Pieczęcie odnotowań rachunków.
- Nr 5. Księga doręczeń rachunków.
- Nr 6. Dziennik pracy maszynisty.
- Nr 7. Lista płacy dziennej.
- Nr 8. Lista płacy akordowej.
- Nr 9. Protokół odbioru.
- Nr 10. Kosztorys wzór 1.
- Nr 11. Kosztorys wzór 2.
- Nr 12. Analiza cen.
- Nr 13. Księga inwentarza (materiałów).
- Nr 14. Księga inwentarza narzędzi dróżniczych.
- Nr 15. Księga obrotu materiałów drogowych.
- Nr 16. Księga rozrachunkowa.
- Nr 17. Księga szczegółowa wydatków budżetowych wzór 1. (osob.).
- Nr 18. Księga szczegółowa wydatków budżetowych wzór 2. (rzeczowe).

Załącznik Nr 1.

Wzór Nr 1. Pieczęć wpływu:

Wydział Powiatowy w
 Powiatowy Zarząd Drogowy
 Weszło dnia / 193
 załączn. Nr D.

Załącznik Nr 1.

Wzór Nr 2. Kontrola wpływów:

Data otrzymania	Nr pisma obcego	Nadawca i przedmiot sprawy	Nr teczki	Uwagi komu odstąpiono i data.

Załącznik Nr 1.

Wzór Nr 3 Zestawienie rachunków

Zestawienie rachunków Nr
 za czas od do

Lp.	Nr listy płacy lub rachunku	Przedmiot	Kwota		Uwagi
			zł	gr	

Sporządził: Wypłacił: Sprawdził:
 dn 19 / 19 Rachmistrz Kierownik P.Z.D.

Załącznik Nr 1.

Wzór Nr 4. Pieczęcie odnotowań rachunków:

Dział V § poz. kol. Wpisano do księgi materiałowej,
 inwentarzowej poz.

Wpisano Wyrachowano
 zaliczkę Nr zaliczki Nr
 pod poz. pod poz.

Załącznik Nr 1.

Wzór Nr 5. Księga doręczeń rachunków:

Data	Nr listy płacy lub rachunku	Przedmiot	Kwota		Potwierdzenie odbioru
			zł	gr	
16.4.	465	Lista płacy drogi 8/7	461	80	
"	466	Rk Tarnawskiego	14	10	
17.4.	467—478	Zestawienie Nr 15	2675	15	

Załącznik Nr 1. Wzór Nr 6.

DZIENNIK PRACY

Data	Droga		Rodzaj wałowania (tłuczenia)	Gatunek szabru	Ilość zawałowanego (potłuczonego) szabru w m ³	Długość odcinka zawałowanego w m	Szerokość odcinka zawałowanego w m	Grubość pokładu w cm	Zapotrzebowanie wody do wałowania	Ilość zużytego piasku w m ³	Czas wałowania w godzinach	Drzewo opał, w kg.	Pobrano materiałów							Stan pogody	Przerwy w pracy i przyczyny tegoż						
	nazwa	Km											benzyny, ropy, nafty w l.	oliwy maszynowej w kg	oliwy cylindrowej w kg	oliwy motorowej w kg	smaru stałego (grease) w kg	węgla w kg	czyściwa (nafty)			wody do kotła w l.					
Poniedz.																											
Wtorek																											
Środa																											
Czwartek																											
Piątek																											
Sobota																											
Niedziela																											

UWAGA: „Dziennik pracy” wypełnia codziennie atryamentem lub ołówkiem kopiowym maszynista w porozumieniu z drożomistrzem (drożnikiem).

dnia 193
Podpis kierownika budowy

Załącznik Nr 1. Wzór Nr 7.

POWIATOWY ZARZĄD DROGOWY

Art. kas.

w

Droga

Dz. § poz.

Nr

LISTA PŁACY DZIENNEJ

robotników przy robotach

Za czas od dnia

do dnia

na sumę zł gr

Wyplacono zł gr

Przeniesiono na
listę dodatkową zł gr

Listę zestawil dn. 19..... (podpis)

Sprawdził dn. 19..... (podpis)

Wypłacił dn. 19..... (podpis)

Światkowie wypłaty:

1) adres:

2) adres:

Załącznik Nr 1. Wzór Nr 8.

POWIATOWY ZARZĄD DROGOWY

Art. kas.

w

Droga

Dz. § poz.

Nr

LISTA PŁACY AKORDOWEJ

robotników przy robotach

.....

.....

za czas od dnia

do dnia

na sumę zł gr

Wyplacono zł gr

Przeniesiono na

listę dodatkową zł gr

Listę zestawil dn. 19.... (podpis)

Sprawdzil dn. 19.... (podpis)

Wyplacil dn. 19.... (podpis)

Świadczenie wypłaty:

1) adres:

2) adres:

PODZIAŁ ROBOCIZNY
w g szematu gospodarki drogowej.

Kolumna	Wyszczególnienie robót	Wykonano		Kwota	
		ilość robót	jedn.	zł.	gr.

Załącznik Nr 1. Wzór Nr 2.

POWIATOWY ZARZĄD DROGOWY

w

PROTOKUŁ ODBIORU

dnia odebrano na drodze (składowisku
następujące ilości kamienia, tłucznia, żwiru:

km	Ilość figur	Wymiary figur	Ilość m ³		km	Ilość figur	Wymiary figur	Ilość m ³	
			pojedyn.	razem				pojedyn.	razem
Razem m ³					Razem m ³				

Ponieważ wymiary figur są odpowiednie, materiał dostarczony należytej jakości bez domieszek i zanieczyszczeń, a tłuczeń o przepisanych rozmiarach ziarn, przeto uznaje się dostawę za skuteczną zgodnie z umową z dn..... a kamień, tłuczeń, żwir, za odebrany w łącznej ilości m³..... słownie

Jako dostawca zgadzam się z dokonanym odbiorem i z tego tytułu nie zgłaszam żadnych pretensji.

(podpis)

Odbierający:

.....

Kolumna gosp. drog.	Wyszczególnienie roboty i jej wymiaru	Ilość obra- chowana	Rodzaj jednostki	Nr analizy	Cena		Koszt				
					Zł	gr	poje- dynczo		razem		
							Zł	gr	Zł	gr	
	Z przeniesienia										
11	Naprawa i budowa domków drogo- wych										
12	Sadzenie drzewek										
13	Znaki drogowe i poręcze										
14	Kupno i naprawa maszyn i narzędzi										
15	Różne a) Ubezpiecz. robot- ników (dopl. pra- codawcy) b) Inne										
D R O G I G R U N T O W E											
18	Naprawa i budowa mostów i prze- pustów										
19	Uporzędkowanie jezdni, rowy, zna- ki, drzewka										
20	Profilowanie drogi maszyn, narzę- dzia										
21	Wyżwirowanie jezdni										
22	Różne a) Ubezp. robotn. (do- płata pracodawcy) b) Inne										
Ogółem:											

..... dnia

m. p.

Kierownik pow. Zarządu drogowego:

Liczba bieżąca	WYSZCZEGÓLNIENIE roboty i jej wymiary	Ilość	Rodzaj jednostki	Numer analizy cen	K o s z t						
					Cena		poje- dynczo		razem		
					zł.	gr.	zł.	gr.	zł.	gr.	
	Z przeniesienia										
O G Ó Ł E M:											

..... dnia

m. p. Kierownik Pow. Zarządu drogowego

Nr. porz.	Wyszczególnienie ilości i jakości robocizny i materiałów na jednostkę analizowaną	Koszt			
		Pojedynczo		Razem	
		zł	gr	zł	gr

..... dnia 19.....

m. p. Kierownik Pow. Zarz. Drog.

Załącznik Nr 1. Wzór Nr 13 i 14.

POWIATOWY ZARZĄD DROGOWY

w

KSIĘGA PRZYCHODU I ROZCHODU
INWENTARZA (MATERIAŁÓW)

Założono w, dnia 193.....

mp.

Kierownik Pow. Zarządu Drogowego

Droga Nr _____

Kilometr _____

na poboczach
na placu składowym

Załącznik Nr 1. Wzór Nr 15.

1		L. porządkowa		
2		Data zapisu		
3		Tytuł do zapisu lub skreślenia		
4	Przychód	Kostka ¹⁾ albo klinker ¹⁾ szt.		
	5			Rozchód
	6			Pozostałość
7	Przychód	Kamień łam. ¹⁾ albo zbiera- ny ¹⁾ m ³		
	8			Rozchód
	9			Pozostałość
10	Przychód	Tłuczeń m ³		
	11			Rozchód
	12			Pozostałość
13	Przychód	Zwir ¹⁾ albo żużel ¹⁾ (zast. tłuczeń) m ³		
	14			Rozchód
	15			Pozostałość
16	Przychód	Zwir ¹⁾ grysik ¹⁾ miał ¹⁾ m ³		
	17			Rozchód
	18			Pozostałość
19	Przychód	Piasek		
	20			Rozchód
	21			Pozostałość
22		Uwagi (przebie- żono na kilometr)		

Księga obrotu materiałów drogowych

¹⁾ niepotrzebne wykreślić.

Załącznik Nr 1. Wzór Nr 16.

POWIATOWY ZARZĄD DROGOWY

W.....

KSIĘGA
ROZRACHUNKOWA I KONTOWA

Założono w, dnia 193.....

mp.

Kierownik Pow. Zarządu Drogowego

str.

Nr porząd.	Data	Treść zapisu	Art. kas lub liczba rachun.	Suma szczegółowa	Suma ogólna

Załącznik Nr 1. Wzóz Nr 17.

KSIEGA SZCZEGÓŁOWA WYDATKÓW
BUDŻETOWYCH

Dz. V.

PODZIAŁ TECHNICZNY WYDATKÓW DROGOWYCH

I. Podział drogowych wydatków konserwacyjnych wedle kolumn Szem. III. i IV. gospodarki drogowej.

I. Wydatki osobowe:

Kol. 1. Niższa służba drogowa na drogach bitych. Pobory drogomistrzów, dróżników, maszynistów, szoferów i innych funkcjonariuszy liniowej służby drogowej, ich ryczałty, koszty podróży, dodatki mieszkaniowe, odzieżowe (zakupno sort mundurowych) remuneracje oraz opłaty socjalne za powyższych funkcjonariuszy.

Kol. 17. Niższa służba drogowa na drogach gruntowych.

Wydatki jak w kol. 1.

II. Wydatki rzeczowe:

A. Drogi bite.

Kol. 2. Kamień i klinkier na bruki; podać w m³ lub w tysiącach (klinkier).

Kol. 3a. Dostawa tłucznia.

Wydatki na dostawę tłucznia gotowego, dowóz na drogę, frachty kolejowe, przymowanie, placowe i złożenie na drodze. Wydatki na dostawę kamienia grubego, odkrywkę, łamanie, dowóz i tłuczenie. Podaje się ilości w m³ tylko za ostatecznie dostawiony i odebrany na drodze lub składowisku kamień lub tłuczeń — przy zaliczkach ilości nie wciąga się do ewidencji.

Kol. 3b. Dostawa materiałów kamiennych do ulepszenia naw. jak grys (gr.) żwir (żw.) podawać w m³.

Kol. 4a. Dostawa żwiru.

Wchodzą wydatki jak w kol. 3 na dostawę żwiru rzecznego lub kopanego. Podawać w m³.

Kol. 4b. Dostawa lepiszcz drog. asfalt, smoła, szkło wodne, emulsja. Podawać w tonach.

Pol. 5. Utrzymanie jezdni i drobn. naprawy (łatanie).

a) Rozsypanie szutru z odczyszczeniem do tego celu jam z błota, czaganowaniem, ubiciem łąt i klinowaniem jam. Podawać w m³ rozsypanego tłucznia, żwiru lub zużytego kam. grubego.

b) Wydatki na wałowanie łąt. Koszta mater. pędnych, smarów, opłata prowiz. maszynisty lub pomocnika, dostawa piasku i wody. Podawać ilość m³ zawałowanego tłucznia.

Kol. 6. Oczyszczenie jezdni i poboczy i pogłębianie rowów.

Wchodzą wydatki na: zgartywanie błota lub kurzu wraz z przerzuceniem za rów lub wywozem — podawać w m² oczyszczonej jezdni. Regulowanie poboczy z odrzucaniem lub odwozem ziemi podawać w mb. oczyszczonych poboczy (łącznie ze składami). Pogłębianie i kopanie rowów podawać w mb. Usuwanie zasp śnieżnych. Równanie skarp, zbieranie tułaczy i inne roboty.

Kol. 7a. Pogrubianie jezdni (odnowa).

a) Rozsypanie tłucznia, z oskardowaniem starego pokładu lub oraniem, ułożeniem nowego pokładu klinowaniem jam, zrobieniem sączków itd. Podawać w m³ rozsypanego tłucznia lub użytego kamienia grubego.

b) Wałowanie—wchodzą wydatki jak w kol. 5b; podawać ilość m³ zawałowanego tłucznia.

Kol. 7b. Ulepszenie nawierzchni — smołowanie, krzemianowanie itp. bez materiałów. Podawać koszta osobno dla każdego rodzaju robót, podać w m² wykonanych jezdni.

Kol. 8. Wybrukowanie jezdni. Wchodzą wydatki na robocizną i materiały dodatkowe jak piasek i przygotowanie podłoża. Podać w m² wybrukowanej jezdni.

Kol. 9. Naprawa mostów i przepustów.

Materiały i robocizna przy naprawie mostów, przepustów, murów oporowych i innych obiektów podawać osobno dla każdego obiektu wraz z jego numerem.

Kol. 10. Budowa mostów i przepustów (dla mostów stałych niżej 5 m św. dla mostów drewnianych niżej 20 m św.). Materiały i robocizna. Podawać osobno dla każdego obiektu, wraz z jego numerem.

Kol. 11. Naprawa i budowa domków drogowych.

Materiały i robocizna przy naprawie i budowa domków dróżniczych, drogomistrzówek, magazynów, garaży itd. Podać osobno dla każdego obiektu z wyszczególnieniem wykonanych robót i wymiaru.

Kol. 12. Sadzenie drzewek.

Wydatki na sadzenie drzewek przydrożnych i kołów, zakupno, wydatki na szkółki drogowe, dozór i czyszczenie drzewek, owijanie na zimę itd. z wymiennieniem drogi i kilometra. Podawać ilość sztuk nowo zasadzonych drzew owocowych, alejowych i kołów.

Kol. 13. Znaki drogowe i poręcze.

Wydatki na materiały i robocizną znaków, drogowaskazów, poręczy itd.

Kol. 14. Kupno i naprawa maszyn i narzędzi drogowych.

Wydatki na materiały i robocizną przy zakupnie i naprawie maszyn drogowych wałów i narzędzi dla dróżników, jako też dla warsztatu. Remont

wałka, tłuczki i maszyn umieszczać przy najważniejszej drodze i zaznaczyć to w uwadze. Wydatki na narzędzia dróżnicze rozdzielać na drogi.

Kol. 15. Różne.

a) Ubezpiec. socjalne robotn. drogowych (dopłata pracodawcy). b) Wszelkie inne wydatki. W rocznym zestawieniu gospodarki drogowej wchodzi tu wszystkie inne wydatki działu V nie objęte powyższymi kolumnami. Wymienić w uwagach jakość wydatku i kwotę.

B. Drogi gruntowe.

Kol. 18. Naprawa i budowa mostów i przepustów. Umieszczać tu wydatki jak w kol. 9 i 10 na drogach gruntowych. Podawać w m. bież.

Kol. 19. Uporządkowanie jezdni.

Umieszczać tu wydatki jak w kol. 6 na oczyszczanie jezdni, kol. 11 na domki drog., kol. 12 na sadzenie drzew, kol. 13 na znaki drogowe itp. dla dróg gruntowych. Podawać w km uporządkowanych dróg.

Kol. 20. Profilowanie drogi przy pomocy maszyn. Wchodzi tu też wydatki kol. 14 na maszyny i narzędzia dla dróg grunt. Podawać w km profilowanych dróg.

Kol. 21. Wyżwirowanie jezdni. Wydatki na żwir i robociznę. Podawać w km wyżwirowanych dróg gruntowych.

Kol. 22. Różne. Wydatki inne na drogi gruntowe.

II. Podział drogowych wydatków budowlanych na budowę dróg i mostów wedle kolumn szem. I i V gospodarki drogowej.

Obejmuje wydatki na budowę nowych dróg, oraz mostów stałych od 5 m św. i drewnianych od 20 m św. umieszczone w Dziale V wydatków nadzwyczajnych budżetów Zw. Kom,

A. Na budowę dróg:

Kol. 19. Wydat. na kierownictwo i nadzór techn.

Kol. 20. Wyd. na studia i projekt.

Kol. 21. Wyd. na materiały do bud. jezdni — podawać w m² kamienia, tłucznia, piasku itd.

Kol. 22. Wyd. na potłuczenie kamienia — podać w m³.

Kol. 23. Wyd. na roboty ziemne z przewozem — podać w m³.

Kol. 24. Wyd. na budowę jezdni i wałowanie i na brukowanie. Podać w m³ ułożonego pokładu i rozsyp. tłucznia, ilość km uwałowanej jezdni i ilość m³ ułożonego bruku.

Kol. 25. Wyd. na budowę mostów i przepustów — podać ilość szt.

Kol. 26. Wyd. na inwentarz (narzędzia, maszyny).

Kol. 27. Inne wydatki.

B. Na budowę mostów:

- K o l. 11. Wyd. na administrację i nadzór.
- K o l. 12. Wyd. na materiały i ich dostawę.
- K o l. 13. Wyd. na robociznę.
- K o l. 14. Wyd. na inwentarz.
- K o l. 15. Inne wydatki.

U w a g a: Ponadto powyższe wydatki należy osobno rozdzielać na:
a) roboty przygotowawcze. b) Budowę oprór c) Budowę izbic. d) Ustroju
niosącego, e) Dojazdów. f) Inne roboty.

WZÓR UKŁADU BUDŻETU ADMINISTRACYJNEGO POW.
ZW. KOM. W CZĘŚCI ODNOSZĄCEJ SIĘ DO DRÓG

Wydatki zwyczajne

Dział IV.

§ 23 *Splata długów.*

poz. a. Rata pożyczki
poz. b. Fabryce lokomotyw
w Chrzanowie 2 rata za
wał motor.

U w a g i.

Długi drogowe ująć każdy w osobną pozycję, podać wysokość pożyczki, źródło skąd pożyczkę otrzymano i warunki spłaty (Kolumna 15. szem. IV. gosp. dróg).

§ 24 *Odsetki.*

poz. a. Odsetki od pożyczki wymienionej w § 23
poz. „a”
poz. b. Odsetki od należności wymienionej w § 23
poz. „b”.

Dział V.

Drogi i place publiczne.

§ 25 *Wydatki na drogi i mosty państwowe.*

poz. a. Wydatki osobowe
1) Pobory państwowych nadzorców drogowych,
2) Place dróżników państwowych,

(Kol. 1 (drogi bite) lub. 17 (drogi gruntowe) szem. IV. gosp. drog.).

Podać imię i nazwisko, grupę uposażenia i uzasadnić wysokość poborów nadzorców pozostających na etacie państwowym (Dz. 5. Roz. 1 § 1 budż. M. K. (P. F. Dr.).

W objaśnieniach podać ilość dróżników dróg państw. klasę płacy, dodat. mieszk. i za przechowanie narzędzi, wysokość premii w gotówce i spodziewane jednorazowe odprawy. (Obejmuje wydatki Dz. 5 Roz. 1 § 1 budż. M. K.—P. F. Dr).

3) Płace mechanika państwowego walca,

O ile jest stały za zezwoleniem U. W. w przeciwnym razie płacić z kredytów rzeczowych. Uzasadnić wysokość poborów. (Obejmuje wydatki Dz. 5 Roz. 1 § 1 budż. M. K. (P. F. Dr.).

4) Ubezpieczenie społeczne do pozycji 1), 2), 3),

Uzasadnić wysokość dopłaty pracodawcy do wszystkich rodzajów ubezpieczeń (obejmuje wydat. Dz. 5 roz. 1 § 2 budż. M. K. P. F. D.).

5) Koszta objazdów dróg państw. przez personel linjowy,

Podać ryczałty nadzorców. Nadto preeliminować najkonieczniejsze kwoty na dodatkowe koszty podróży nadzorców, członków komisji drog., strawne dróżników. (Obejmuje wydatki Dz. 5 Roz. 1 § 3 budż. M. K. P. F. D.).

poz. b. Wydatki rzeczowe

(Kol. 2-22 szem. IV. gosp. drog.).

- 1) Droga państw. Nr 8
- 2) Droga b. państw. Nr 11
- 3) Droga b. kraj. S-R.
- 4) Dojazd kolej.

Dla każdej drogi załączyć kosztorys robót konserwacyjnych i renowacyjnych druk wzór 10 i 12, w którym umieścić należy również remonty wszystkich mostów, oraz budowy i przebudowy mostów stałych poniżej 5,00 m. św. i drewnianych poniżej 20 m. św. z ewent. projektami i osobnymi kosztorysami (wzór Nr 11). Koszt remontu maszyn państw. preliminar. przy najważniejszej drodze. Koszta narzędzi przy poszczególnych drogach (obejmuje wydatki Dz. 5 Roz. 1 § 7 budż. M. K. P. F. D.).

Fundusz Pracy, oraz odróbki zaległych podatków państwowych. (Dotacji w bazalcie, granicie, drzewie z lasów państw. i przewozie kolejowym).

§ 26 *Subwencja Samorządu na drogi i mosty państwowe.*

poz. a. Wydatki rzeczowe.

(Kol. 2-22 szem. IV. gosp. drog.).

- 1) Droga państw. Nr 8.
- 2) Droga b. kraj. X-Y.

Preliminować jw. w § 25 poz. b. z kredytów powiatowych w gotówce i z odróbki zaległości specj. opłat. drog. w naturze.

§ 27 *Wydatki na administrację dróg samorządowych.*

poz. a. Wydatki osobowe

Podać stopień służbowy. Preliminować 50% poborów. (Kol. 15 szem. IV gosp. drog.).

- 1) Dodatek kom. Kierownika Pow. Zarz. Drog.

- 2) Pobory technika, wraz z ubezpieczeniem społecznym. Podać jw. Ponadto imię nazwisko i przydział. (Kol. 1 szem. IV, gosp. drog.).
- 3) Pobory kancelisty P. Z. Drog. wraz z ubezpieczeniem. Jw. wchodzi do rozliczenia w Dz. 5 Rozdz. 1 § 4 budż. M. K. i kol. 15 szem. IV, gosp. drog.
- poz. b. Wydatki rzeczowe: (Kol. 15 szem. IV, gosp. drog.).
- 1) Wydatki na pomieszczenie biura P. Z. Dr. Preliminować wydatki objęte Dz. 4 Rozdz. 1 § 5 budż. M. K., a mianowicie: Zakup sprzętów, komorne i należności uboczne, opał, światło (wedle norm), utrzymanie czystości, remont i konserwacja sprzętów, pobory woźnego wraz z ubezpieczeniem społ.
- 2) Wydatki kancelaryjne. Preliminować wydatki objęte Dz. 4 Rozdz. 1 § 6 budżetu M. K., a mianowicie: Zakup maszyn biurowych, materiały i przybory piśmienne i rys., druki, księgi biurowe, remont i konserwacja maszyn, poczta, telegraf, telefon, książki i pisma.
- 3) Ryczałt Kierownika P. Z. Dr. Wedle zatwierdzonego przez Urząd Wojew. szlaku objazdu ewentualnie założyć odpowiednie obliczenie.
- 4) Koszty podróży i diety członków komisji drog. Preliminować 2 krotny objazd dróg. Obliczyć wedle norm ustalonych przez Wydział.
- 5) Pomoc przy ściąganiu spec. opłat drogowych. Preliminować procentowe wynagrodzenie dla gmin, oraz potrzebną pomoc dla sporządzenia ksiąg bierczych, nakazów płatniczych (zapodać koszt sporządz. 1 poz. specj. opl. drog.).
- 6) Ubezpieczenie od prawnej odpowiedzialności na drogach i mostach. Preliminować zgodnie z zawartą umową. Podać nazwę Towarzystwa.
- § 28 *Nieprzewidziane.* Preliminować najwyżej 2% sumy wydatków § 27, § 29 poz. a, § 30 poz. a i § 31 poz. a.
- § 29 *Wydatki na drogi wojewódzkie, utrzymywane z funduszków Pow. Zw. Kom.*
- poz. a. Wydatki osobowe. (Kol. 1 lub 17 szem. IV, gosp. drog.).
- 1) Pobory dróżników Jak § 25 poz. a 2.
- 2) Ubezpieczenia soc. od poz. 1 i 2. Jak § 25 poz. a 4.

- poz. b. Wydatki rzeczowe: (Kol. 2-22 szem. IV gosp. drog.),
1) Droga wojew. N-O
2) " " P-R Podać jak § 25 poz. b.
3)

§ 30 *Wydatki na drogi powiatowe.*

- poz. a. Wydatki osobowe: (Kol. 1 lub 17 szem. IV. gosp. drog.),
1) Płaca nadzorców drog. Jak § 25 poz. a 1. W objaśnieniach podzielić osobno dla dróg bitych osobno gruntowych.
2) Pobory dróżników. Jak § 25 poz. a 2 w objaśnieniach rozdzielić osobno dla dróg bitych osobno dla gruntowych.
3) Płaca mechanika walców powiat. Podać wysokość wynagrodzenia miesięcznego, koszty remontu maszyn podać w poz. b § 30.
4) Ubezpiec. socjalne od poz. 1), 2) i 3). Jak § 25 poz. a 4.
5) Ryczałty nadzorców dróg. Wedle zatwierdzonych norm.
- poz. b. Wydatki rzeczowe: (Kol. 2-22 szem. IV. gosp. drog.),
1) Droga powiat. A-B. Podać jak § 25 poz. b. Tu przy najważniejszej drodze umieścić koszt remontu maszyn w kol. 14 gosp. drog.
2) " " C-D.
3)

§ 31 *Wydatki (subwencje) na drogi gminne.*

- poz. a. Wydatki osobowe: (Kol. 1 lub 17 szem. IV. gosp. drog.),
1) Ryczałt technika dróg gmin. (O ile nie wliczono w § 30 poz. a 5 na drogi powiatowe).
2) Pobory dróżników. O ile w drodze subwencji utrzymywani z funduszy powiatowych podać wysokość wynagrodzenia.
- poz. b. Wydatki rzeczowe: (Kol. 2-22 szem. IV. gosp. drog.),
1) Droga gminna N-N. Załączyć kosztorysy wedle wzorów 10,
2) " " M-M. 11, 12 lub wykaz preliminowanych robót i wydatków wedle poszczególnych gmin i dróg z uzasadnieniem preliminowanych kwot, cenami jednostkowymi, oraz podaniem jaką kwotę w gotówce lub jaką robocizną i materiałami w naturze przyczynia się dana gmina do budowy.
3)
4) Inne drogi gminne.

Wydatki nadzwyczajne.

Dział V.

Drogi i place publiczne.

Preliminować w miarę potrzeby.

- § 95 *Wydatki na budowę dróg i mostów państwowych.* (Szematy 1 i 2 względnie 5 i 6 gosp. drog.)
- poz. a. Most Nr Preliminować budowy i przebudowy dróg i mostów stałych od 5 m św. wwyż i drewnianych od 20 m św. wwyż na które zostaną przyznane spec. kredyty, oraz których budowa wraz z projektem została osobno zatwierdzona.
- na rzece
- poz. b. Budowa drogi
-
- poz. b. Klęski elementarne. Preliminować 1 zł.
- § 96 *Wydatki na drogi i mosty wojewódzkie w utrzymaniu Pow. Zw. Sam.* jw. § 95.
- § 95 *Wydatki na drogi powiatowe.* jw. § 95.

Dochody zwyczajne.

Dział I.

Majątek komunalny.

- § 6 poz. a. Sprzedaż starych materiałów drog. i nieużytecznego inwentarza.

Dział III.

Subwencje i dotacje.

- § 7 *Dotacje Skarbu Państwa na drogi.*
- poz. a. Dotacje na wydatki osobowe na drogach państw:
- 1) Pobory personelu służby drog. z Dz. 5 Rozdz. 1 § 1 budż. M. K. (P. F. Dr.),
 - 2) Opłaty ubezpieczeniowe Dz. 5 Roz. 1 § 2 budż. M. K. (P. F. Dr.).

Preliminować w wysokości wydatków § 25 poz. a 1, 2, 3 (płace nadzorców, dróżników państw. i mechanik walca państw.).

Preliminować w wysokości wydatków § 25 poz. a 4.

3) Podróże służbowe personelu technicznego Dz. 5 Roz. 1 § 3 budż. M. K. (P. F. Dr.),

poz. b. Dotacje na wydatki rzeczowe na drogach państw.

1) Dotacje z Dz. 5 Roz. 1 § 7 budż. M. K. (P. F. Dr.) w gotówce,

2) Dotacje w gotówce z F. Pr. na drogi.

3) Dotacje w gotówce z F. Pr. na mosty.

4) Dotacje w bazalcie i i granicie.

5) Dotacje w materiałach z lasów państw.

6) Dotacje w przewozie kolejowym.

7) Odróbka w naturze na drogach państwowych, zaległości w podatkach państwowych.

poz. c. Subwencja Skarbu Państwa na drogi samorządowe.

1) Subwencja w materiałach z lasów państw.

2) Subwencja w bazalcie i granicie.

3) Subwencja w przewozie kol.

4) Odróbka w naturze zaległości w podatkach państw.

Dział IV.

Zwroty.

§ 22 *Zwrot ze Skarbu Państwa za propon. część w utrzymaniu lokalu biura i personelu P. Z. D.*

Preliminować w wysokości wydatków § 25 poz. a 5.

ad 1)

Preliminować 1 zł.

Ad 2—6 preliminarować wedle przydziału kredytów, ad 7 podać ogólną wysokość zaległości i spodziewany dochód na drogi państw.

Suma poz. 1—7 winna być równa sumie § 25 poz. b wydatków nadzwyczajnych na drogi i mosty państwowe.

Uwaga. Wpis memoriałowy dochodów i wydatków poz. 4—6 do ksiąg kasowych następuje z końcem roku budż. po sprawdzeniu przez Urząd Wojew. osobno prowadzonej ewidencji wpływów.

Ad 1—3 preliminarować w wysokości przydzielonych na ten cel przez Urząd Wojew. kredytów, ad 4) w wysokości preliminarowanej w kosztorysach w poz. b §§ 29, 30 i 31 na drogi wojew. pow. i gminne.

Preliminować w stosunku wysokości wydatków na drogi państw. z §§ 25 i 26 do całego Działu V wydatków drogowych za rok objęty preliminarzem budżetowym.

- poz. a. Zwrot prop. części za pobory drogomistrzów z Dz. 5. R. 1 § 1 budż. M. K. (P. F. Dr.). Obejmuje wydatki § 30 poz. a 1 wraz z dopłatą na ubez. społ.
- poz. b. Zwrot prop. części za pomieszczenie lokalu biura i wyd. kancelaryjne z Dz. 4 Roz. 1 § 5 i 6 budż. M. K. Obejmuje wydatki § 27 poz. b 1 i 2.
- poz. c. Zwrot prop. części kosztów utrzymania biur P. Z. D. z Dz. 5 R. 1 § 4 budż. M. K. (P. F. Dr.). Obejmuje wydatki § 27 poz. a 3 wraz z dopłatą pracodawcy na ubezpiecz. oraz prop. część poborów rachmistrza W. P. umieszczonych w Dziale I w stosunku wydatków działu V do całego budżetu.
- § 23 Zwrot ze Skarbu Państwa z Dz. 5 Roz. 1 § 5 za pobór opłat na P. F. Dr. Preliminować w wysokości 5% od przypisanych opłat na rzecz P. F. D. od pojazdów konnych, reklam, benzolu i syntetycznego alkoholu metylowego (art. 18 ust. o P. F. Dr.).
- § 24 Zwrot Dyrekcji P. K. P. $\frac{1}{3}$ kosztów utrzymania doj. kolejowych do dróg samorządowych. Zamieścić $\frac{1}{3}$ preliminowanych wydatków na dojazdy kolejowe do dróg powiat. łącznie z poborami dróżników. Wysokość podać Dyr. P. K. P. do wiadomości.

Dział VII. Dopłaty.

- § 42 Dopłaty na utrzymanie dróg.
- poz. a. Za nadmierne zużycie dróg samorząd. Uzasadnić umową lub orzeczeniem Urz. Wojew. z podaniem nazwiska płatnika i kwoty (§ 23 ust. drog.).
- poz. b. Za szczególne koszty utrzymania dróg samorządowych (adiacenci). Preliminować wedle zatwierdzonego statutu (§ 23 ust. drog.).

Dział X. Podatki samoistne.

- § 53 *Specjalne opłaty drogowe.* Wysokość kwoty uzasadnić podając:
- 1) ogólną sumę wymiaru wedle zatwierdzonego statutu,
 - 2) sumę spodziewanego wpływu,
 - 3) spodziewany wpływ gotówkowy za zaległości z lat ubiegłych, uzasadniony ogólną sumą zaległości na dzień 1 lutego,
 - 4) oddzielnie należy podać wysokość

zaległości i wartość spodziewanej odróbki w naturze zgodnie z wydaną w tej mierze instrukcją szczegółową (zasadniczo pod koniec 1932 r.

Dochody nadzwyczajne.

Dział II.

Subwencje i dotacje.

- § 70 Zapomogi na drogi i mosty samorządowe z Dz. 5 Roz. 2 § 13 budż. M. K. (P. F. Dr.). Preliminować jedynie za osobnym za-
rządzeniem U. W.

Dział IV.

Pożyczki.

- § 78 *Na budowę dróg i mostów.* Zamieścić tylko w wypadku otrzymania promesy i wskazać na pokrycie jakich wydatków jest przeznaczona pożyczka,

Dział V.

Dopłaty.

- § 82 Od adiacentów na budowę dróg i mostów. Z art. 23 ust. drog.

ZESTAWIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH USTAW I ROZPORZĄDZEŃ DROGOWYCH

(ze zbioru Nestorowicza z podaniem tomu i strony)

I. Sprawy ogólne drogowe i administracyjne.

1. Ustawa z 10 XII 1920. O budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. Nr 6/21 poz. 32 Nest. I/7).
2. Ustawa z dn. 7 X 1921 o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 89/21 poz. 656 Nest. I/26).
3. Okólnik M. R. P. z dn. 8 XI 1921 Nr XI—2400 w sprawie odznak służby drogowej (Nest. I/54).
4. Rozp. M. R. P. i M. Spr. Wewn. z dn. 26 VI 1924 regulujące używanie ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr 61/1924 poz. 611 Nest. II/139).
5. Rozp. Prez. Rzplitej z dn. 19 I 1928 o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej (Dz. U. R. P. Nr 11/28 p. 86 Nest. III/293).
6. Rozp. Prez. Rzplitej z dn. 22 III 1928 o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz. U. R. P. Nr 36/28 p. 342 Nest. IV/44).
7. Rozp. Prez. Rzplitej z 22 III 1928 o postępowaniu administrac. (Dz. U. R. P. Nr 36/28 p. 341 Nest. IV/20).
8. Ustawa z dn. 3 II 1931 o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr 16/31 p. 81 Nest. V/21 (w tekście obecnie obowiąz. Dz. U. R. P. Nr 45 poz. 352 z r. 1933) Rozp. wykon. z dn. 12 V 1933 (Dz. U. R. P. Nr 52/33 poz. 397).
9. Konwencja międzyn. o ujednostajnieniu znaków drogowych (Nest. VI/480 Genewa 30 III 1931).
10. Rozp. Min. Kom. w poroz. z Min. S. Wewn. i Wojsk. z dn. 15 I 1933 o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 9/33 poz. 55).

II. Sprawy organizacji Powiat. Zarządów drogowych.

1. Instrukcja M. R. P. z dn. 11 sierpnia 1928 wydana w porozumieniu z M. Spr. Wewn. (Dz. U. R. P. Nr 72/28 poz. 649 Monitor Polski Nr 202/1928 Nest. IV/215) ustala zasady organizacyjne P. Z. D. na terenie wojew. Małopolskich, z dn. 9 XI 1929 (Dz. U. R. P. Nr 72/29 poz. 544 Nest. IV/226) na terenie wojew. centr. i wschod. zaś Rozp. Śląskiej Rady Wojew. z 6 IV 1933 o organizacji Zarządów drogowych (Dz. U. Śl. Nr 12/33 poz. 32 Nest. VI/113) na terenie Wojew. Śląskiego.

2. Rozp. M. R. P. i M. Spr. Wewn. z 24 X 1931 o zespoleniu osobnych urzędów i organów technicznych z władzami administracji ogólnej w zakresie państwowej służby budowlanej (Dz. U. R. P. Nr 12/31 poz. 71 Nest. VI/149) uzupełnione Rozp. M. R. P. Nr O. G. 3(a)5 z dnia 17 III 1932 w sprawie organizacji państwowej służby budowlanej (Nest. VI/164) przenos służbę budowlaną na Starostów przy pomocy urzędników fachowych, lub urzędników Rob. Publ. administracji drogowej.

3. Okólnik M. R. P. z 8 IV 1931 Nr XI—339 w sprawie interpretacji § 21 i § 25 Instr. z 9 XI 1929 w sprawie organizacji administracji drog. (Nest. V/37) pozostawia administrację domków drogowych Zarządowi drogowym.

4. Okólnik M. R. P. Nr XI—3704 z 11 IX 1930 w spr. jw. (Nest. V/38) poleca umieszczenie tablic z napisem „Powiat. Zarząd drogowy”.

5. Okólnik M. R. P. z 23 I 1931 Nr I—os. 240/31 w sprawie inspekcji urzędów i organów I instancji (Nest. V/39).

6. Okólnik M. R. P. Nr XI—3342 z 1 X 1930 (Nest. V/118) w sprawie kontroli wydatków na drogi i mosty państwowe.

III. Sprawy Kierowników Pow. Zarz. drog.

1. Rozp. Rady Min. z dnia 16 I 1925 o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska I kategorii w państw. służbie technicznej w dziale M. R. P. (Dz. U. R. P. Nr 11/25 poz. 80 Nest. II/78).

2. Rozp. R. Min. z dnia 28 III 1934 o dietach i kosztach podróży (Dz. U. R. P. Nr 35/934 poz. 320).

3. Okólnik M. R. P. z dn. 28 XII 1929 Nr XI—5007/29 (Nest. IV/405) w sprawie użycia przez Kierowników P. Z. Dr. do objazdu dróg własnych samochodów i motocykli. Uzupełniony okóln. M. R. P. z 6 VI 1930 Nr XI—1935 (Nest. V/104) i rozp. M. K. z 22. I. Nr DR—5—5/1 obniżającym stawkę kilometrową na 35 gr.

IV. Służba drogowa.

1. Rozp. Rady Min. z dn. 4 II 1924 o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska administracyjne II kat. służby państw. (Dz. U. R. P. Nr 15/14 poz. 144 Nest. II/68).

2. Rozp. M. R. P. z dn. 9 maja 1931 o ustaleniu specjalnych wymagań od kandydatów na niższych funkcjonariuszy państw. w dziale drogowym i wodnym (Dz. U. R. P. Nr 64/31 poz. 528 Nest. VI/168).

3. Okólnik M. R. P. Nr I—2970/31 z 28 XI 1931 (Nest. VI/169) w sprawie wynagrodzeń niższej służby drogowej (dróżników) i wodnej ustala wysokość wynagrodzeń, strefy i klasy dróżniżniane i czas pracy.

4. Okólnik M. R. P. Nr I—3525/31 z dn. 9 XII 1931 (Nest. VI/173) w sprawie umów z dróżnikami na drogach państw. ustala wzór umowy—uzupełniony okólnikiem M. R. P. Org. 5(a)8—32 z 30 III 1932 (Nest. VI/179).

5. Okólnik M. R. P. z dn. 10 VI 1931 Nr I—1315 (Nest. V/114) w sprawie wniosków na jednorazowe zaopatrzenie dróżników i strażników rzecznych z kredytów M. R. P. uzupełn. okóln. M. K. Nr P. Z. VIII/63/1 z dn. 19 XII 1932 (Nest. VI/180).

6. Okólnik M. R. P. z dn. 8 VIII 1937 Nr I—Os. 2095/27 (Nest. III/92) w sprawie korzystania przez dróżników z trawy rosnącej w rowach i na skarpach.

7. Okólnik M. R. P. z 16 XII 1929 Nr XI—4781 (Nest. IV/402) uzupełn. okóln. M. R. P. Nr I—3148 z 22 XII 1931 (Nest. VI/179) w sprawie ryczałtów objazdowych dla nadzorców drogowych, wyjaśniony okóln. M. R. P. z 6 V 1930 Nr XI—1216 (Nest. V/103) normuje wysokości ryczałtów nadzorców drog.

V. Sprawy rachunkowo-kasowe.

1. Przepisy rachunkowo techniczne zatw. przez M. R. P. dn. 26 III 1928 Nr III—1520 dla podległych M. R. P. urzędów i kierownictw budowy (Nest. IV/233).

2. Okólnik M. R. P. z 28 II 1929 Nr XI—4140/28 w sprawie księgowości materiałów drogowych (Nest. IV/315) wprowadza wzór księgi obrotu materiałów drogowych.

3. Okólnik M. R. P. z 3 XII 1931 Nr XVI—2136 (Nest. V/71) w sprawie przepisów o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie M.R.P. uzupełniony okóln. z dnia 14 I 1931 Nr XVI—1836/30 (Nest. V/93) polecającym stosować te przepisy samorządom dla dróg i dostaw państwowych. Wyjaśnione okóln. M. R. P. z dn. 12 IX 1931 Nr XVI—1121/31 (Nest. VI/153).

4. Ogólne warunki budowy zatw. przez M. R. P. z dn. 24 IV 1928 I—1067 (Nest. IV/278) uzupełn. rozp. M. R. P. z 28 V 1929 L:I—1576 określają warunki wykonywania robót, dostaw i odbioru robót.

5. Okólnik M. R. P. Nr I—2456/31 z dn. 7 X 1931 (Nest. VI/155) w sprawie komitetów budowy.

6. Okólnik M. R. P. z 5 VIII 1930 Nr XI—860 (Nest. V/68) w sprawie odbioru materiałów na drogach państw.

7. Okólnik M. R. P. z dn. 16 II 1917 Nr XII—1000/26 (Nest. III/237) uzupełniony rozp. M. R. P. z 10 X 1930 Nr XI—3205/30 w sprawie rocznych sprawozdań z gospodarki drogowej—wprowadza szematy I—VI gosp. drog.

8. Okólnik M. R. P. z dn. 2 VI 1930 Nr I—1592/30 (Nest. V/51) o przepisach Min. Skarbu przy sprzedaży przedmiotów zbędnych i odpisaniu z ksiąg inwentarzowych, uzupełn. okóln. M. R. P. Nr I—2889/31 z dn. 19 XI 1931 (Nest. VI/157) normuje zasady sprzedaży materiałów starych i zużytych.

9. Instr. M. Skarbu i innych w sprawie trybu przyjmowania świadczeń w naturze za zaległe podatki z dn. 13 czerwca 1933 M. P. 140/33 (Nest. VI/256) uzupełniona okóln. M. K. Nr DR—107—11/2 z 21 VI 1933 (Nest. VI/264).

10. Rozp. M. Spr. Wewn. z dn. 6 XII 1932 (Dz. U. R. P. Nr 11/33 poz. 71 Nest. VI/200/wyd. w porozumieniu z Min. Skarbu o sporządzaniu budżetów Pow. Związków komunalnych, uzupełnione okóln. M. S. W. Nr 110 z dn. 15 XI 1933 (S. F. 11/3/15). (Dz. M. S. W. Nr 20/933 poz. 264),

11. Rozp. M. Spr. Wewn. z dn. 6 XII 1932 wydane w porozumieniu z min Skarbu o kasowości i rachunkowości Związków Kom. (Dz. U. R. P. Nr 11/1933 poz. 72 Nest. VI/220/uzupełn. okóln. M. S. W. Nr 108 z 15 XI 1933 (S. F. 11/5/2). (Dz. M. S. W. Nr 19/1933 poz. 261).

INŻ. FRANCISZEK PRZEWIRSKI

INSTRUKCJA SŁUŻBOWA DLA DRÓŻNIKÓW ¹⁾

1. *Stosunek służbowy dróżnika.*

Dróżnik jest pracownikiem kontraktowym przyjętym przez Pow. Zarząd drogowy dla nadzoru przydzielonego odcinka drogi. Stosunek służbowy, oraz wynagrodzenie dróżnika reguluje umowa zawarta między nim, a Kierownikiem Pow. Zarz. Dr., w chwili przyjęcia do służby, przy czym jeden egzemplarz tej umowy winien otrzymać dróżnik.

Władzą nadzorczą Pow. Zarządu drogowego wymienioną w umowie jest w odniesieniu do dróżników dróg powiatowych Wydział Powiatowy, a w odniesieniu do dróżników dróg państwowych Urząd Wojewódzki.

2. *Ogólne obowiązki służbowe dróżnika.*

Dróżnik otrzymuje do nadzoru odcinek drogi wraz ze znajdującymi się na nich mostami i obiektami drogowymi, oraz przynależnymi doń parcelami, budynkami, drzewami i innymi nieruchomościami. W razie potrzeby może być dróżnik chwilowo przydzielony do pracy na innym odcinku, lub miejscu.

Dróżnik jest obowiązany powierzony mu odcinek drogi wraz z mostami utrzymywać w należytych stanie i w tym celu winien pracować stale na drodze w godzinach wyznaczonych sam, lub z najętymi robotnikami.

W czasie pełnienia służby, winien dróżnik być w czapce urzędowej i mieć przy sobie książkę dróżniczą.

Dróżnik jest odpowiedzialny:

1) Za należyty postępek i zorganizowanie robót, za nadzór nad robotnikami, za odpowiedni ich dobór, oraz sumienne wykonywanie pracy w godzinach na nią przeznaczonych.

¹⁾ Praca nagrodzona na konkursie. Podaje się jako materiał dyskusyjny.

2) Za terminowe wykonywanie robót ściśle wedle otrzymanych poleceń i użycie dozwolonej ilości robocizny.

3) Za całość udzielonych mu do pracy narzędzi i maszyn, oraz należyte ich użycie.

4) Za nadzorowanie jakości dostarczonych materiałów kamiennych, odpowiedniego ich tłuczenia i układania w pryzmy bez zanieczyszczeń i domieszek, zgodnie z umową.

5) Za stałe badanie drogi i wszystkich obiektów drogowych, oraz ich utrzymywanie w stanie nie zagrażającym bezpieczeństwu ruchu, względnie bezzwłoczne zamknięcie ruchu w wypadku grożącego niebezpieczeństwa, z równoczesnym zawiadomieniem władzy przełożonej.

6) Za utrzymywanie w należyłym stanie poręczy i znaków drogowych, pielęgnowanie drzewek przydrożnych i oczyszczanie z chwastów skarp drogowych, dbanie o całość majątku drogowego.

7) Za wykonywanie kontroli nad ruchem drogowym i donoszenie winnych.

8) Za należyte prowadzenie ksiąg dróżniczych, zapisywanie robocizny i sporządzanie raportów zgodnie ze stanem rzeczywistym.

9) Za wykazanie własnej inicjatywy w zakresie jak najlepszego pod względem technicznym i najbardziej ekonomicznego wykonania poleconych robót, jak również wykonania, nawet bez otrzymanego polecenia, takich robót, które w pewnych wypadkach, czy to dla utrzymania należytego stanu drogi, czy zabezpieczenia ruchu, lub usunięcia niebezpieczeństwa okażą się konieczne.

10) Za bezstronne i odpowiednie odnoszenie się do robotników i stron, należyte zachowanie się wobec przełożonych, gorliwe, sumienne i bezstronne wypełnianie swych obowiązków, dbanie wedle swej najlepszej wiedzy i woli o dobro drogi i sprawy publicznej i spełnianie wszystkiego co temu dobru służy, a unikanie wszystkiego, co by mu mogło zaszkodzić.

Dróżnikowi nie wolno pod karą wydalenia ze służby wchodzić w jakiegokolwiek umowy, nawet słowne, z przedsiębiorcami, podejmować się pilnowania prowadzonych przez przedsiębiorców robót, dostaw kamienia, przyjmowania jakichkolwiek wynagrodzeń, w związku z pełnieniem swych obowiązków służbowych, tak od osób postronnych, jak i robotników.

3. *Miejsce zamieszkania.*

Jeśli na dotyczącym odcinku drogi znajduje się w odpowiednim stanie domek dróżniczy, dróżnik jest obowiązany w nim zamieszkać, o ile mu ten domek zostanie przydzielony, a to za potrąceniem objętego umową służbową dodatku mieszkaniowego. W przeciwnym razie winien dróżnik postarać się o mieszkanie w miejscowości oznaczonej przez Zarząd drogowy—możliwie w pośrodku przydzielonego odcinka drogi.

4. *Czas pracy.*

Czas pracy winien wynosić w przecięciu rocznym 8 godzin dziennie. O ile inaczej nie zarządzi Zarząd drogowy godziny pracy wypadają:

a) w miesiącach: grudniu, styczniu i lutym od 9—14 bez przerwy obiadowej;

b) w miesiącach: marcu, kwietniu, wrześniu, październiku i listopadzie od 8 do 17-ej z przerwą obiadową od 12—13-ej;

c) w miesiącach: maju, czerwcu, lipcu i sierpniu od 7-ej do 18-tej z przerwą obiadową od 12—13-tej.

Wolne od pracy są wszystkie niedziele i uznane dni świąteczne, oraz państwowe. W wielką sobotę i 24 grudnia praca kończy się w południe.

Do godzin pracy nie wlicza się czasu potrzebnego na przebycie z mieszkania dróżnika do powierzonego odcinka drogi i z powrotem.

W wypadkach koniecznych może nadzorca drogowy polecić dróżnikowi pracować poza godzinami służbowymi, a nawet w dni świąteczne za określonym w umowie wynagrodzeniem za godziny nadliczbowe.

5. *Robotnicy drogowi*

Dróżnikowi przysługuje prawo przyjęcia robotników w granicach zezwolonych i wpisanych do ksiąg dróżniczych w dziale „robót zadanych”. Przy doborze robotników winien dróżnik kierować się bezstronnością i wyłącznie dobrem drogi, jednakowoż przy równych kwalifikacjach fachowych powinien w pierwszej linii przyjmować najbiedniejszych i bezrobotnych.

Używanie członków rodziny własnej i bliskich krewnych jest dozwolone tylko za zgodą przełożonych.

Robotnicy winni być przyjmowani, albo od godziny pracy, albo na dniówkę lub akordowo, przy czym ceny dniówki względnie jednostkowe ceny akordowe winne być zatwierdzone w książce dróżniczej przez drogomistrza względnie Kierownika Pow. Z. Dr. Dróżnik mający partię robotniczą winien roboty między poszczególnych pracowników odpowiednio rozdzielić i sam, prócz nadzorowania, osobiście również pracować, a tylko wyjątkowo za osobnym zezwoleniem może ograniczyć swą czynność do wyłącznego nadzorowania.

6. Zakres czynności technicznych i administracyjnych dróżnika.

1) Dróżnik obowiązany jest powierzony odcinek drogi, oraz znajdujące się na nim mosty, przepusty, mury oporowe, brukowania, drzewa, poręcze, znaki i tablice ostrzegawcze, stale, a głównie po każdym ulewnym deszczu, dokładnie oglądać, zauważone braki usunąć, a w razie grożącego niebezpieczeństwa odnośne miejsce odpowiednio zabezpieczyć, lub w miarę potrzeby zażądać od najbliższej gminy potrzebnej pomocy.

Obowiązek nadzorowania dotyczy również przewodów telefonicznych, telegraficznych i elektrycznych prowadzonych wzdłuż dróg.

2) Dróżnik obowiązany jest do utrzymywania drogi w odpowiedniej czystości, a więc do usuwania błota, luźnych kamieni (tzw. tułaczy) oraz wszelkich zanieczyszczeń, a w zimie tworzących się zasp śnieżnych. Do wykonywania tych robót winien używać przede wszystkim pomocy gmin, na których ciąży obowiązek odczyszczania dróg w obrębie osiedli.

3) Dróżnik winien dbać o jak najlepsze odprowadzanie wody z korony drogi i w tym celu ma odczyszczać rowy, przepusty i pobocza drogi.

4) W razie tworzenia się przelomów drogowych z wiosną winien dróżnik z odnośnych odcinków ruch na objazdy boczne kierować, a wodę z korpusu drogowego jak najprędzej odprowadzić.

W groźniejszych wypadkach należy bezzwłocznie zawiadomić Zarząd drogowy w celu zamknięcia ruchu na drodze.

5) Dróżnik winien natychmiast łątać wszystkie drobne

tworzące się wyboje w koronie drogi, w sposób przez nadzór drogowy wskazany.

6) Dróżnik winien ponadto nadzorować wszelkie roboty techniczne, drogowe i mostowe, jakie zostaną mu przez władze nadzorcze zlecone.

7) Dróżnik winien się zapoznać szczegółowo z przepisami porządkowymi, dotyczącymi ruchu na drogach, odległości budowl od dróg publicznych, oraz odprowadzaniu ścieków i wód do rowów przydrożnych, a następnie winien w czasie czynności służbowych na drodze pilnować, aby przepisy powyższe były przez ludność przestrzegane, a przeciwko winnym przekroczenia tych przepisów skierowywać na przepisanych drukach (zob. zał. wzór Nr 3 książki doniesień) stosowne doniesienia na ręce nadzorców drogowych, którzy je przeszlą następnie do właściwych władz¹⁾.

7. Prowadzenie ksiąg dróżniczych, oraz sporządzanie raportów robocizny.

(zobacz załączony wzór Nr 1).

1) Książka dróżnicza jest dokumentem pracy dróżnika stwierdzającym ilość i jakość wykonywanych robót, ilość i nazwiska najętych robotników, cenę robocizny, rodzaj wydanych zarządzeń przez organa nadzorcze, sposób ich wykonania, oraz ilość i jakość pozostających pod nadzorem dróżnika narzędzi, materiałów, zapasów nawierzchniowych itp. i jako taka winna być prowadzona skrupulatnie, zgodnie z każdoczesnym stanem faktycznym, a wszelkie zapiski winne być dokonywane bądź atramentem, bądź ołówkiem atramentowym wyraźnie i czytelnie bez jakichkolwiek wymazywań i wydzierania kartek. Skreślenia mają być dokonywane tylko przez organy nadzorcze z jednoczesnym uzasadnieniem dokonanej zmiany, podpisem i datą.

2) Książki dróżnicze wydają dróżnikom Powiatowe Zarządy Drogowe corocznie z początkiem nowego okresu budżetowego. W razie wyczerpania książki w rubryce „zapisków

¹⁾ *Uwaga.* Do instrukcji należałoby dołączyć wyciąg z najważniejszych przepisów.

użytej robocizny" wydają Zarządy drogowe potrzebne „książeczki dodatkowe”.

3) Odebrane przez P. Z. Dr. z końcem roku budżetowego stare książki dróżnicze, wraz z książeczkami dodatkowymi, winne pozostawać w przechowaniu Zarządów Drogowych przez okres conajmniej pięcioletni, po czym dopiero mogą być zniszczone.

4) Książki dróżnicze winni dróżnicy utrzymywać czysto i starannie i podczas pracy nosić stale przy sobie w skórzaney torbie, względnie oddawać je czasowemu swemu zastępcy.

5) W czasie dokonywanych objazdów drogowych organów nadzorczych powinni dróżnicy, nawet bez specjalnego wezwania, okazywać książki w celu stwierdzenia ilości użytej robocizny, oraz ewentualnego wpisania uwag i zarządzeń.

6) Zapiski w książkach dróżniczych winne być prowadzone następująco:

a) stronę tytułową oraz rozdziały 1) „Dane osobowe dróżnika” i 2) „Dane o odcinku dróżniczym” wypełnia Pow. Z. Dr. atramentem na podstawie wykazów stanu osobowego dróżnika, oraz katastrof drogowych.

b) Rozdział 3) „Spis inwentarza i narzędzi drogowych” wypełnia drogomistrz zgodnie z inwentarzem znajdującym się w Zarządzie drogowym, wpisując w miarę wydawania w ciągu roku każdy nowo wydany przedmiot. Raz w roku z końcem okresu budżetowego, następuje protokółarny odbiór od wszystkich dróżników zużytych narzędzi, co wpisuje się na końcu, a po odjęciu od sumy narzędzi otrzymanych, wyprowadza przeniesienie na rok następny. Oddanych raz dróżnikom narzędzi nie należy przenosić na innych dróżników. W razie chwilowego ich zapotrzebowania w innym miejscu pracy, winien je odnośny dróżnik jedynie za kwitem wypożyczyć, a po ukończeniu robót z powrotem odebrać.

c) W rozdziale 4) „Wykaz materiałów budowlanych” wpisuje po lewej stronie drogomistrz lub dróżnik otrzymane w przechowanie materiały jak np. brusy, belki itd. Równolegle po prawej stronie wpisuje się kolejno zużycie tych materiałów. Wpis zatem następnego materiału następuje po pozostawieniu kilku linii wolnych.

d) W rozdziale 5) „Przegląd dostawy i zużycia

materiałów kamiennych oraz nawierzchniowych" przeznaczyć należy początkowe stronice na poszczególne kilometry nadzorowanego odcinka. Pozostałe stronice służą do prowadzenia ewidencji materiałów składanych na specjalnych składowiskach np. na stacjach kolejowych lub w kamieniołomach względnie jako rezerwa.

Z początkiem roku budżetowego wpisuje drogomistrz ilość materiałów pozostałych z roku ubiegłego, oraz ilości przeznaczone do dostawy na rok bieżący.

Wszelkie następne zmiany wpisuje, albo drogomistrz, albo dróżnik pod kontrolą drogomistrza po każdorazowym odbiorze, lub gdy nastąpiła jakaś zmiana w okresach dwutygodniowych, zgodnych z przedkładanymi raportami. Np. $\frac{1}{5}$ odebrano od dostawcy N.N:..... 1—15/5 raport za maj itp.

e) Rozdział 6) „Zapiski o urlopach, karach, nagrodach” itp. wypełniają organy przełożone dróżnika,

W zapisku udzielonego urlopu winien być wymieniany zastępca, który dróżnika ma zastępować na czas urlopu. O ile nim ma być sąsiedni dróżnik winien być o tym każdorazowo wiadomiony.

f) W rozdziale 7) „Roboty zadane i polecenia nadzoru drogowego” wpisuje drogomistrz względnie techniczny organ nadzorczy datę wpisu, następnie robotę zadaną z wymienieniem kilometra oraz ogólnej ilości robocizny dozwolonej dla wykonania całej roboty z podaniem ceny dniówki. To samo odnosi się i do robót akordowych. W kolumnie obok wpisuje się równocześnie uwagi, dotyczące zbadania robót wykonanych, z podpisem organu kontrolującego. Wpisy w tym rozdziale mogą być dokonywane przez organy nadzorcze i przy innych okazjach nie tylko w czasie objazdu dróg.

g) W rozdziale 8) „Zapiski użytej robocizny” wpisuje dróżnik codziennie ołówkiem atramentowym przez kalkę, datę, następnie nazwisko, imię i miejsce zamieszkania najętych robotników i woźniców, każdego w osobnej linii w porządku kolejnym, a na końcu nie opuszczając żadnej linii, swoje nazwisko. Gdy nie ma najętych robotników wpisuje dróżnik obok daty bezpośrednio swoje nazwisko. Czynność powyższa winna być uskutecziona najpóźniej do 9 godz. rano.

Wieczorem zamieszcza dróżnik pod swoim podpisem ilość

i miejsce wykonanej roboty, jak również wstawia w rubryce „płaca” wysokość wynagrodzenia dziennego redukując je odpowiednio, o ile z jakichkolwiek powodów praca trwała tylko $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, lub $\frac{3}{4}$ dnia.

Robotników akordowych nie wpisuje się do książek dróżniczych, a roboty wykonywane akordowo przedstawia dróżnik do odbioru drogomistrzom, wymieniając je bezpośrednio w przedkładanych raportach dwutygodniowych.

Drogomistrze i drogowe organy nadzorcze i inspekcyjne w czasie objazdów dróg sprawdzają w każdym wypadku zgodność ilości wpisanych robotników ze stanem faktycznym, co stwierdzają datą i własnoręcznym czytelnym podpisem umieszczonym w bezpośrednio następującej wolnej linii. Podpisy te mają być umieszczane przez organy nadzorcze tylko w czasie objazdów dróg na miejscu pracy. Gdy dróżnikowi powierzono chwilowe zastępstwo na innym odcinku—prowadzi zapiski użytej robocizny w książce dróżnika zastąpionego, o ile na jego odcinku pracuje, notując jedynie fakt zastępstwa w swojej książce. O ile dróżnik jest przydzielony chwilowo do pomocy sąsiedniemu dróżnikowi, wszystkich robotników użytych zapisuje w swojej książce ten dróżnik, na którego odcinku praca się odbywa.

7) Raporty użytej robocizny i wykonanych robót winni dróżnicy przedkładać drogomistrzom na przepisanych drukach (zobacz wzór Nr 2) w okresach dwutygodniowych, a przy mniejszych robotach w okresach miesięcznych. W raportach tych zestawiają dróżnicy „Wykaz robotników dziennych” wedle zapisków robocizny w formie normalnych list płacy dołączając do raportów kalkowe odbitki zapisków robocizny wyjęte z książki dróżniczej za czas sprawozdawczy.

W „wykazie robót akordowych” podają dróżnicy wszystkie roboty akordowe wykonane w okresie sprawozdawczym i gotowe do odbioru. W „raporcie wykonanych robót” rozdzielają dróżnicy wszystkie powyżej wymienione roboty na poszczególne kategorie wedle podanych pozycji i to osobno dla robót wykonanych na dniówkę, osobno w akordzie, a wreszcie dla robót wykonanych przez samego dróżnika.

Tu wymienić należy sumarycznie w pozycji „inne” roboty wykonane przy budowie małych mostów i przepustów, o ile

nie prowadzi się specjalnych dzienników budowy, roboty wykonane szarwarkiem itp.

W końcu na ostatniej stronie „w raporcie dostawy i zużycia materiałów drogowych” podają dróżnicy wszystkie zmiany zaszele w zapasach materiałów na poszczególnych kilometrach i składowiskach, zgodnie z zapiskami skutecznionymi w rozdziale 5 książek dróżniczych. Zauważa się, że wykazane tu muszą być zgodne z podanymi na poprzedniej stronie w raporcie wymienionych robót, oraz ze stanem faktycznym na drodze.

Ilości kamienia lub tłucznia, których dostawa nie została ukończona i tym samym nie mogą być odebrane, można dla orientacji na podstawie przybliżonego obliczenia podawać w uwadze.

Do tak sporządzonych raportów dołączają dróżnicy prócz wyżej wymienionych odbitek kalkowych z książek użytej robocizny, również ewentualne drobne rachunki (np. kowala za ostrzenie czaganów) zestawienia wykonanych robót za zaległe podatki itd.

Załączniki:

- Wzór 1: Książka służbowa dróżnika
- „ 2: Raport dróżnika.
- „ 3: Książka doniesień.

Wzór Nr 1.

KSIĄŻKA SŁUŻBOWA

Dróżnika:

Drogi

Zamieszkałego w

Dla odcinka od km do km

na rok 19.....

Wystawiono w dnia 19.....

Kierownik Pow. Zarz. drog.:

Placząc
urzędowa

**Książka winna się znajdować w czasie roboty u dróżnika,
lub jego zastępcy.**

1. DANE OSOBOWE DRÓŻNIKA:

Urodzony w Dnia r.

Religii stanu Dzieci

Wstąpił do służby Pobory mieś.

Mieszka w domu drożn. w km

Używa ogrodu m²

2. DANE O ODCINKU DROŻNICZYM:

Odcinek drożniczy obejmuje:

Droga w km

Przepustów szt. Mostów do 20 m większych

Poręcz drewn. mb. żelaznych mb

Pachołków szt. Wierzb na pobocz. szt.

Drzew owocowych szt. alejowych szt.

Rowów z lewej str. mb z prawej mb

Rowów brukowanych mb Murów opor. mb

Znaków graniczn. Placów skład. szt.

Drogowskazów szt. Znak autom. szt.

Gruntów drogowych

Szczególne własności drogi

**3. Spis inwentarza i narzędzi drogowych
znajdujących się u dróżnika**

[wypełnia drogomistrz]

5. Przegląd dostawy

i zużycia materiałów kamiennych,
oraz nawierzchniowych.

UWAGA: Wypełnia drogomistrz lub dróżnik po każdym odbiorze kamienia lub szutru, zaś przy robotach dniówkowych w okresach zgodnych z raportem miesięcznym, lub dwutygodniowym.

6. ZAPISKI
o urlopach, karach, nagrodach itp.

A large rectangular area with a solid top border and a solid bottom border. The interior is filled with horizontal dotted lines, providing a template for handwritten notes.

ZAPISKI
o urlopach, karach, nagrodach itp.

Lined writing area with horizontal dashed lines.

7. Roboty zadane i polecenia nadzoru drogowego.

Podać kilometr drogi, ilość i jakość polecanej roboty, ilość
zezwolonych dniówek ciągłych, oraz płacę dniówkową.

Data	Roboty zadane kilometr, ilość zezwolonych dniówek i cena	Wynik zbadania wykona- nych robót, uwagi i podpis nadzoru drogowego

Data	Roboty zadane kilometr, ilość zezwolonych dniówek i cena	Wynik zbadania wykona- nych robót, uwagi i podpis nadzoru drogowego

Data	Roboty zadane kilometr, ilość zezwolonych dniówek i cena	Wynik zbadania wykona- nych robót, uwagi i podpis nadzoru drogowego

8. Zapiski użytej robocizny.

Droźnik wpisując codziennie naprzód datę, następnie nazwisko, imię i miejsce zamieszkania najętych robotników i woźniców każdego w osobnej linii, a na ostatku nie opuszczając żadnej linii, swoje nazwisko.

Gdy nie ma najętych robotników wpisuje droźnik bezpośrednio obok daty swoje nazwisko.

Czynność ta ma być najpóźniej do 9 godz. rano skończona.

Wieczorem zamieszcza droźnik pod swoim podpisem ilość i miejsce wykonanej roboty, jak również płacę dzienną robotnika, względnie płacę dnia ciągłego.

O ile robotnik lub woźnica pracował z jakiegokolwiek powodu tylko $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ lub $\frac{3}{4}$ dnia należy okoliczność tę w książce zanotować „w rubryce płaca”.

O BOWIĄZUJĄCE GODZINY PRACY:

W MIESIĄCU:	Godziny pracy	Przerwa obiadowa
grudzień, styczeń, luty	9 — 14	nie ma
marzec, kwiecień, wrzesień, październik, listopad	8 — 17	12 — 13
maj, czerwiec, lipiec, sierpień	7 — 18	12 — 13

OBLICZENIE OBJĘTOŚCI PRYZM TŁUCZNIĄ:

1. O przekroju pop. trójkątnym:

$$\frac{a + a_1 + a}{3} \times \frac{b \times h}{2}$$

2. O przekroju pop. trapezowym:

$$\frac{a + a_1}{2} \times \frac{b + b_1}{2} \times h$$

gdzie: a = długość dołem, a_1 = górą
 b = szerokość dołem, b_1 = górą
 h = wysokość pryzmy.

WYMIARY NORMALNYCH FIGUR TŁUCZNIA:

Objętość m ³	Szerokość m	DŁUGOŚĆ m		Wysokość m
		dołem	góram	
1	1·5	3·0	1·0	0·6
	1·0	4·3	3·4	0·5
2	1·5	5·0	3·0	0·62
	1·0	8·5	7·0	0·5
3	2·0	4·0	1·0	1·0
4	2·0	5·0	2·0	1·0
5	2·0	6·0	3·0	1·0
6	2·0	7·0	4·0	1·0
7	2·0	8·0	5·0	1·0
8	2·0	9·0	6·0	1·0
9	2·0	10·0	7·0	1·0
10	2·0	11·0	8·0	1·0

Spis rozdziałów.

	Str.
1. Dane osobowe droźnika	
2. Dane o odcinku droźniczym	
3. Spis inwentarza i narzędzi	
4. Wykaz materiałów budowlanych	
5. Przegląd dostawy i zużycia materiałów kamiennych	
6. Zapiski o urlopach, karach, nagrodach itp.	
7. Roboty zadane	
8. Zapiski użytej robocizny.	



Wykaz robót akordowych za czas od do 19

L. p.	Nazwisko akordanta	Wykonano roboty	Ilość	Cena		Razem	
				Zł.	gr.	Zł.	gr.
Razem =							

Sprawdzono i wpisano dnia

Nr listy płacy

Podpis dróżnika:

Droga km od do	Dniówek		Koszt	
Raport wykonanych robót za czas od do 19	ciągł.	piesz.	Zł	gr
<i>a) na dniówkę:</i>				
Rozsypano tłucznia m ³ kamienia grub. m ³				
Zgarnięto (uprzątnięto) błota mb.				
Pobrano rowów mb.				
Zregulowano poboczy mb.				
Rozsypano piasku m ³				
Zawałowano tłucznia m ³ w km:				
Inne roboty:				
Razem . .				
<i>b) w akordzie:</i>				
Dostawiono kamienia m ³ szutru m ³				
Dostawiono piasku m ³				
Potłuczono szutru m ³				
Pobrano rowów mb.				
Inne roboty:				
Razem . .				
<i>c) przez samego dróżnika:</i>				

Podpis dróżnika:

Książka Nr

Doniesienie Nr

W dniu miesiąc 193..... na drodze
..... na odcinku drogi
..... na kilometrze

dopuszczono się przekroczenia przepisów porządkowych na
drogach publicznych (wymienić możliwie szczegółowo rodzaj
szkody i przedmiot)

Nazwisko, imię i adres sprawcy przekroczenia

Wysokość strat wyrządzonych

Nazwiska i adresy świadków (o ile byli)

PODPIS (funkcjonariusza drogowego i ewentualnie świadków)

Dnia mies. 193..... roku

Przesyła się do Powiatowego Zarządu Drogowego

W

Powiatowy Zarząd Drogowy

w

Nr

dnia 193.....

Do

.....
w

Niniejsze doniesienie przesyła się dla pociągnięcia do odpowiedzialności karnej w myśl Ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U.R.P. Nr 89 poz. 656-1921 r.)
który dokonał przekroczeń ustawy, wymienionych w drugostronnie załączonym doniesieniu.

Ze ściągniętymi z winnych grzywnami oraz kosztami przywrócenia drogi do pierwotnego stanu uprasza się postąpić w myśl art. 24. wymienionej wyżej ustawy.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego

.....
(podpis)

INŻ. ANATOL LEWICKI

PRZEPISY SŁUŻBOWE DLA DRÓŻNIKÓW¹⁾

U w a g a: Ustępy w nawiasach [] mogą być opuszczone.

1. Dróżnik jest kontraktowym robotnikiem. Prawa jego określa umowa zawarta z jego władzą przełożoną, obowiązki zaś prócz tejże umowy także i niżej wyszczególnione przepisy.

[Władzą przełożoną dróżnika jest drogomistrz, Zarząd Drogowy, Przewodniczący Wydziału Powiatowego (Starosta), względnie delegaci Urzędów Wojewódzkich, Dyrekcji Robót Publicznych i Ministerstwa Robót Publicznych].

2. Dróżnik obowiązany jest pracować stale na powierzonym mu odcinku drogi. W szczególności ustala się godziny dróżnika w sezonie letnim, tj. od 15 marca do 15 listopada od godz. 7 rano do 5 po poł. z dwugodzinną przerwą obiadową, od godz. 12 do godz. 2-ej po poł., w sezonie zimowym zaś tj. od 15 listopada do 15 marca od godz. 8 rano do godz. 5 pop. z jednogodzinną przerwą obiadową, od godz. 12 do godz. 1-ej, o ile bezpieczeństwo ruchu na drodze, lub też konieczność usunięcia przerwy ruchu nie spowoduje dłuższego lub innego czasu pracy.

3. Dróżnik przy spełnianiu swych obowiązków winien być w czapce urzędowej z numerem swego odcinka i mieć przy sobie swą książkę służbową, służącą mu za legitymację służbową i którą obowiązany jest okazywać na żądanie swych przełożonych.

4. Dróżnik powinien obejść codziennie powierzony mu odcinek drogowy bez względu na pogodę i porę roku.

5. Celem tego obejścia odcinka (które powinno być dokonane w godzinach rannych) jest zbadanie jego stanu i bez-

¹⁾ Praca nagrodzona na konkursie. Podaje się jako materiał dyskusyjny.

pieczeństwa ruchu na nim, usunięcie wszelkich przedmiotów, mogących niszczyć drogę lub pojazdy [tułacze, duże kamienie, lub inne przedmioty, gwoździe, szkło, drut, głębokie wyboje itp], zbadanie poręczy mostów [usunięcie złamanych w ciągu nocy drzew, gałęzi, słupów telegraficznych] i usunięcie wszelkich przeszkód ruchu [zerwanych drutów telegraficznych: o czym należy zawiadomić najbliższy Posterunek Policji Państwowej]. W razie zauważonego niebezpieczeństwa dla ruchu na drodze, którego dróżnik sam w tej chwili usunąć nie może, [np. zerwanie się mostku lub tp.] obowiązkiem jego jest przede wszystkim zabezpieczyć przejeżdżających przez zwracanie ich uwagi na niebezpieczeństwo i bezzwłocznie o nim zawiadomienie telefoniczne, telegraficzne lub przez osobnego posłańca, Zarządu Drogowego. W razie trudności należy zwrócić się do najbliższego Posterunku P. P. lub sołtysa o pomoc.

6. W czasie obejścia odcinka drogi dróżnik powinien mieć ze sobą wszystkie narzędzia potrzebne mu do doraźnej naprawy uszkodzeń.

7. [Chodzenie po odcinku w różnych porach dnia jest wzbronione, z wyjątkiem dni targowych i koniecznej potrzeby].

8. Po skończeniu obejścia drogi, dróżnik winien bezzwłocznie przystąpić do robót nakazanych mu przez jego władze przełożone.

9. Podczas pracy z najemnikiem, dróżnik winien zaczynać, przerywać i kończyć robotę razem z najemnymi robotnikami,

Z chwilą rozpoczęcia roboty przez najemnych robotników i furmanki, dróżnik winien wpisać obecność ich do książeczki dniówek robotników (i furmanek), pod koniec dnia roboczego sprawdzić jeszcze obecność ich na miejscu roboty. Za obecność wszystkich robotników na miejscu roboty i należyte wykonywanie jej przez nich odpowiedzialnym jest dróżnik.

10. W czasie roboty na drodze dróżnik winien mieć ze sobą wszystkie narzędzia do wykonania jej potrzebne [jak taczki, łopatę, widły do tłucznia, arfę, oskard, taranek, młotek do tłucznia wzgl. beczkę z wodą lub konewkę przy łataniu jezdni, szablon do rowów, sznur].

11. Przy robotach z najemnymi robotnikami, dróżnik zawczasu powinien zaopatrzyć się we wszystkie dla nich potrzebne narzędzia i materiały.

12. Na miejscu roboty dróżnik winien wetknąć w prawe pobocze drogi (po stronie znaków kilometrowych i hektometrych) swą tabliczkę z numerem swego odcinka odwróconą numerem do jezdni].

13. Bez zezwolenia drogomistrza nie wolno dróżnikowi oddalać się poza granice swego odcinka drogi lub miejsca roboty.

14. Nieobecność dróżnika na powierzonym mu odcinku w godzinach służbowych może być usprawiedliwiona tylko chorobą lub jaką inną ważną przyczyną, o czym dróżnik obowiązany jest bezzwłocznie zawiadomić drogomistrza lub Zarząd Drogowy. Poza tym nieobecność dróżnika na drodze bez dostatecznego wytłumaczenia się uważana będzie za przekroczenie służbowe i podlega stosownej karze.

15. Urlopu do 3-ch dni z ważnych przyczyn może udzielić dróżnikowi, za pośrednictwem drogomistrza Kierownik Zarządu Drogowego, urlop ten powinien być odnotowany w książce dróżniczej.

Termin dorocznego urlopu odpoczynkowego wyznacza dróżnikowi Zarząd Drogowy z uwzględnieniem w miarę możliwości życzeń dróżnika.

16. [W czasie inspekcji drogowej przez władze przełożone, dróżnik powinien podać kontrolującemu urzędnikowi stan jemu powierzonego odcinka drogi, robót na tym odcinku, ilość robotników i furmanek u niego zajętych, oraz dawać jasne i prawdziwe wyjaśnienia na stawiane pytania].

17. Dróżnik obowiązany jest do uprzejmości w stosunku do publiczności, powinien stale czuwać nad przestrzeganiem przepisów porządkowych, obowiązujących na drogach publicznych i żądania swe zwrócone do publiczności winien wypowiadać w formie stanowczej lecz uprzejmej.

W razie nieszczęśliwego wypadku na drodze, choćby się on wydarzył nie na odcinku dróżnika, winien dróżnik bezzwłocznie i bezinteresownie udzielić swej pomocy, poinformować o najbliższej znajdującej się apteczce drogowej, zawiadomić o wypadku najbliższy posterunek Policji Państwowej lub Urząd Gminny, sprowadzić pomoc, podwoły lub tp

18. Surowo zabrania się dróżnikom, pod karą natychmiastowego wydalenia ze służby, zawierać jakiegokolwiek umowy,

nawet słowne z przedsiębiorcami, podejmować się pilnowania prowadzonych przez przedsiębiorcę robót. dostaw kamienia lub tłucznia, układania w przyzmy itp., jak również wdawać się w układy i porozumienia z zatrudnionymi na jego odcinku robotnikami, przyjmowania od nich podarunków, poczęstunków itp.

Używanie członków rodziny lub bliskich krewnych dróżników do robót drogowych jest dozwolonym tylko wyjątkowo za zezwoleniem Kierownika Zarządu Drogowego lub zastępcy.

[Przyjmowanie do robót robotników poniżej lat 18 lub powyżej 60 oraz kalek jest wzbronione].

Przyjmować robotników czy furmanki może dróżnik jedynie tylko na zlecenie drogomistrza do roboty przez niego wyznaczonej i na czas określony. Wyjątek stanowią nagłe wypadki, wymagające ze względu na bezpieczeństwo ruchu lub całości drogi czy mostu, natychmiastowego rozpoczęcia robót. O przyjęciu wtedy robotników należy niezwłocznie zawiadomić Drogomistrza lub Powiatowy Zarząd Drogowy.

20. W wypadkach nadzwyczajnych i nagłych, dróżnicy z rozporządzenia Zarządu Drogowego mogą być zbierani w jeden punkt drogi, celem przyścia z pomocą innym dróżnikom.

21. [Drogomistrz wyznacza dróżnikowi roboty niezbędne do wykonania w ciągu kilku najbliższych dni, dla utrzymania drogi w należytych porządku].

22. [W razie nagłej potrzeby większych robót, których dróżnik nie może zdążyć wykonać podczas normalnego czasu pracy, drogomistrz zadaje dróżnikowi dodatkową robotę na nadliczbowe godziny pracy i zadaną robotę zapisuje w książkę służbową dróżnika w rubryce rozporządzeń o zadanych robotach na nadliczbowe godziny, ze wskazaniem ilości godzin potrzebnych do ich wykonania. Za nadliczbowe godziny dróżnik otrzymuje dodatkowe wynagrodzenie wypłacane zgodnie z § 4 umowy z dróżnikiem, w następnym miesiącu po wypełnieniu zadanej roboty].

23. W razie nagłej nieprzewidzianej potrzeby naprawy gwałtownych uszkodzeń drogi, dróżnik obowiązany jest pracować nie tylko poza godzinami służbowymi, ale nawet i w dni świąteczne.

24. Dróżnik obowiązany jest utrzymywać poręczony sobie odcinek drogi tudzież materiały i narzędzia wraz z wszystkimi urządzeniami na drodze się znajdującymi, w należytych

porządku, przy czym pod drogą rozumie się nietylko jezdnię, lecz rowy oraz pasy przydrożne poza rowami.

Powinien więc wykonywać następujące czynności na koro-
nie drogi:

a) gniazda i koleje na jezdni [które najłatwiej zauważyć po deszczu przez zbieranie się w nich wody lub w postaci wilgotnych plam na jezdni] stale, a zwłaszcza w okresie, gdy droga jest wilgotną [więc na wiosnę i w jesieni, względnie w porze deszczowej], naprawiać przez wyrąbanie i zasypianie tłuczniem, [t. zn. po wyrąbaniu oskardem wyboju w kształt skrzyni najmniej 8 cm głębokiej i oczyszczeniu go z ziemi i błota, zasypać arfowanym tłuczniem. tak by górował ponad starą jezdnią na 2—3 cm, tłuczeń ten po zlanu go wodą ubić silnie tarankiem, zaczynając od krawędzi łąty ku środkowi, a na koniec (po starannym ubiciu) posypać lekko czystym gruboziarnistym żwirkiem lub wysiewkami]. Zасыpywanie łąt i wyboi ziemią, darnią, nieczystym żwirkiem jest niedozwolonym. [Pozostały po wyrąbaniu skrzyni stary zaokrąglony tłuczeń winien ułożyć na poboczu do przetłuczenia, jedynie drobniejszy może użyć na spód łąty].

[W porze suchej miejsca, które mają być naprawione, należy na kilka godzin przed rąbaniem poleć oficie wodą, by nią nasiąkły. Łąty takie aż do zupełnego zajeżdżenia się winny być stale pod dozorem dróżnika, który rozsypujący się pod kołami tłuczeń zgarnia i łąty uzupełnia i dobija tarankiem].

[Łąty większych jak 1 m \times 1 m na raz robić nie należy, gdyż wozy omijają je, a przez to zajeżdżanie ich odbywa się bardzo wolno i duże ilości tłucznia marnują się.

Więszą ilość wyboi na jednym miejscu, należy łątać „w szachownicę” najpierw najgłębsze, po zajeżdżeniu się łąt, sąsiednie itd. aż do zupełnej naprawy danego miejsca drogi].

b) Ścinać pobocza drogi porastające trawą, o ile nie przewiduje się zapuszczenie na nich trawników. [Na trawnikach trawę utrzymywać krótko, przez częste jej przycinanie].

c) Spuszczać w porze deszczowej wodę zatrzymującą się na poboczach do rowów, przez przecięcie wygórowanych poboczy rowkami ukośnymi.

d) Zgarniać gromadzące się na jezdni błoto i kurz lek-
kimi gracami i układać je na bankiecie w formie kupek, które

należy jaknajrychlej usunąć, lub też przerzucać poza rowy na pasy przydrożne.

[Składanie błota na skarpach drogowych lub układanie z błota wałów wzdłuż drogi jest wzbronione].

e) Drogi letnie utrzymywać stale w porządku przez częste zasypywanie tworzących się na nich kolein, zwłaszcza tuż przy krawędzi jezdni.

f) Odprowadzać wodę z dróg letnich, tak samo jak z poboczy.

g) O zużyciu materiałów drogowych lub zniszczeniu lub zagubieniu narzędzi zawiadamiać drogomistrza.

W rowach i pasach przydrożnych:

a) Rowy drogowe utrzymywać zawsze w stanie czystym, aby odpływ wody w nich czy to przez zamulenie czy przez zarośnięcie trawą i chwastem nie był utrudniony.

b) Zamulone rowy pogłębiać do głębokości podanej przez drogomistrza. Dobywanie z dna lub skarp rowów piasku, żwirku, gliny itp. jest wzbronione.

c) [Ziemię zdobytą z rowów i ułożoną na pasach przydrożnych po zebraniu zbiorów z pól sąsiednich po nich rozrucić.

d) trawę na pasach przydrożnych kosić jak i w rowach].

25. Podczas dostawy kamienia i materiałów drogowych dróżnik ma dopilnować, by kamień był nie przegniły i wymaganej wielkości, tłuczeń, żwirek, piasek czysty, bez ziemi, gliny, roślin i innych zanieczyszczeń, by materiały te były składane na z góry oznaczonych miejscach i układany w przepisowe ściśle figury, drzewo na mosty zdrowe i przydatne do użytku, cement należycie zabezpieczony od zamoknięcia.

26. W czasie tłuczki kamienia obowiązkiem dróżnika jest przestrzegać, aby:

a) Kamienie ani też tłucznia nie rozrzucać po drodze, a odpryski i kamienie od czasu do czasu zmiatać z jezdni, [by nie uszkadzać nimi gum samochodowych i nóg zwierząt].

b) Tłuczeń nie być zbyt wielki.

c) Kamień spróchniały nie być przetłukiwany, lecz odrzucany [lub składany z boku figury tłucznia].

d) Wszystek kamień był wytłuczony, bez pozostawiania tzw. ogryzów.

e) Miejsce pod figury tłucznia było zrównane.

f) Figury tłucznia odpowiadały przepisany wymiarom, nie zawierały kamieni, ziemi itp.

g) Figury tłucznia były odsunięte od jezdni jak najbliżej rowu, leżały wszystkie w linii prostej, utrzymywane były w porządku, nierozjeżdżone, porozrzucane, zarośnięte itp.

27. Drożnikowi wolno użyć tylko odebranego już przez Zarząd Drogowy tłucznia, przy czym nie wolno zaczynać kilka blisko siebie leżących figur, lecz zaczęta zużyć zupełnie i dopiero zacząć następną. W pierwszym rzędzie zużyć należy tłuczeń pozostały z lat poprzednich. W razie nagłej potrzeby można użyć jeszcze nieodebranego tłucznia, biorąc tłuczeń ze środka figury, tak by można było ją jeszcze pomierzyć.

O takim zużyciu tłucznia należy natychmiast zawiadomić drogomistrza.

28. [Tłuczeń przed rozsypaniem powinien być bezwzględnie przearfowany, grubszy użyty do większych wyboi, wysiewki zaś użyte do posypania łąt po ich ubiciu].

29. Drzewka przydrożne młode powinny być z wiosną i w ciągu lata starannie okopywane, na zimę okopcowane, przywiązane do w ziemię wbitych palików, w czasie suszy podlewane.

Stare drzewa przydrożne należy z wiosną (w marcu) oczyścić z dziczek, oskrobać ich korę, oczyścić z gąsienic i poczwarek, stare gałęzie, jak również i gałęzie zbyt nisko się nad drogą zwieszające (poniżej 4 m) przyciąć. Obcinanie gałęzi przez funkcjonariuszy Urzędów Poczтовых, tudzież przez właścicieli drzew rosnących przy pasach drogowych, jak również ścinanie całych drzew, dozwolone jedynie tylko za zgodą Zarządu Drogowego.

W wypadkach gdy drzewo grozi zawaleniem się na drogę i zagraża bezpieczeństwu, wycięcie takie jest dozwolone, należy jednakże natychmiast o tym zawiadomić Zarząd Drogowy. Drzewa mają być usuwane wraz z korzeniami.

Samowolne zabieranie przez drożnika do własnego użytku drewna ze ściętych gałęzi czy drzew jest wzbronione.

31. Drogowskazy, znaki kilometrowe i setkowe (hektometrowe), tudzież mostowe, tablice ostrzegawcze dla samochodów i orientacyjne ma drożnik utrzymywać w stanie dobrym,

napisy czytelne, oczyszczone z błota i kurzu. Kamienie bankietowe mają być od czasu do czasu bielone lub malowane farbą białą, jak również znajdujące się na koronie drogi na zakrętach słupy telegraficzne, drzewka itp. (do wysokości 1 m od gruntu).

[Kamienie bankietowe o ile stosuje się je na drodze mają być ustawione pod sznur, w równych odstępach i równych mniej więcej wielkości].

W ogóle dróżnik powinien dbać o czystość i porządek na drodze, pamiętając, że dobry i czysty wygląd drogi świadczy o sumienności pracy dróżnika.

Wydadki katastrofalne.

32. W razie przerwania komunikacji na drodze lub wielkich szkód, spowodowanych czy to wylewem rzek, oberwaniem się chmur, burzami, pochodem lodów, zaspami śnieżnymi, czy też wiosennymi przełomami itp. winien dróżnik bezzwłocznie (nawet w nocy i święta) zarządzić wszystko co potrzebne dla bezpieczeństwa ruchu na drodze, a więc ustawić strażę ostrzegające ludzi, sygnały ostrzegawcze, światło, ogniska itp. i zawiadomić niezwłocznie najlepiej za pośrednictwem czy to Urzędu Gminnego czy Posterunku Pol. Państw., Zarząd Drogowy lub swego drogomistrza, a następnie uczynić wszystko, co możliwe dla zapobieżenia dalszym szkodom. A więc:

33. W razie podmycia mostu lub grobli drogi zamknąć przejazd przezeń lub dopuszczać tylko lekkie furmanki, a równocześnie przygotować objazd obok mostu, przy czym dozwolony jest wtedy przejazd przez obce prywatne grunta przy drodze, nawet bez zgody ich właściciela. Most zagrożony winien podstemplować.

34. Zaspy śnieżne powinien bezzwłocznie starać się usunąć za pomocą pługa śniegowego lub ludźmi, przez otworzenie w pierwszym rzędzie przejazdu dla jednego wozu. Śniegu dobytego z zaspu nie wolno składać w wały po obu stronach przejazdu [gdyż ułatwia to tworzenie się nowych zasp], lecz rozrzucić go płasko.

Miejsce, gdzie tworzą się zaspy śnieżne, winien dróżnik znać i specjalnie na nie zwracać uwagę.

35. Miejsca, gdzie tworzą się wzdęcia na wiosnę, a które powinny być również dróżnikowi znane, powinny być z nastaniem odwilży jak najprędzej osuszane przez odrzucenie z nich

śniegu, odprowadzenie wody, przekopanie w śniegu transzeji [rowków do ułatwienia odpływu wody z topniejącego śniegu], osuszenie podłoża przez wykopanie głębokich do 50 cm rowków w poboczach, oczyszczenie zamulonych rowów itp. W miejscach takich zawczasu powinna być przygotowana faszyna, jałowiec, gałęzie itp., które ściele się na drodze z chwilą zauważonego spulchnienia jezdni, celem niedopuszczenia do przerznięcia drogi kołami wozów.

36. We wszystkich wypadkach utrudnionego ruchu na drodze, dróżnik winien udzielać przejeżdżającym bezinteresownie wszelkiej możliwej pomocy.

37. W wypadkach katastrofalnych, wymienionych w ustępach poprzednich, ma dróżnik prawo zażądać od właściwego Urzędu Gminnego pomocy w robociznie pieszej lub konnej, o czym niezwłocznie ma zawiadomić Zarząd Drogowy.

Przekroczenie służbowe i kary.

38. W razie popełnienia przez dróżnika zaniedbania służbowego, jak:

1. niedotrzymania ustalonych godzin pracy,
2. niezapisania w oznaczonym czasie robotników i czasu wyrobionej robocizny w sposób przepisany,
3. przychodzenie do pracy w stanie pijanym lub upijanie się podczas niej,
4. spanie lub bezczynności w czasie przeznaczonym do pracy,
5. udawanie choroby,
6. niewykonanie przydzielonej roboty,
7. samowolne wydalenie się z przydzielonego odcinka drogi w okresie godzin służbowych,
8. zaniedbania w sprawach bezpieczeństwa ruchu na drodze, — ustanawia się następujące kary porządkowe:
 1. naganą lub upomnienie pisemne z zapisaniem do książki służbowej,
 2. karę pieniężną od 1.— do 10.— zł również z zapisaniem do książki służbowej, potrącalną z najbliższego wynagrodzenia miesięcznego,
 3. przeniesienie na inny odcinek tej samej lub innej drogi, względnie nawet zwolnienie ze służby stosownie do postanowień umowy służbowej.

W razach zaś:

- a) stwierdzonego karygodnego zachowania się względem swoich przełożonych,
- b) rozmyślnego działania na szkodę funduszu drogowego,
- c) stwierdzenia u dróżnika szkodliwych nałogów (pijaństwo, przekupstwo, awanturowanie się, bójki itp.),
- d) sądowego skazania na karę więzienia za czyny karygodne i występki.

Może nastąpić natychmiastowe wydalenie ze służby bez poprzedniego wypowiedzenia i odszkodowania.

39. [W ogóle dróżnik winien się zachowywać odpowiednio do swego stanowiska i nie przynosić ujmy godłu państwowemu noszonemu na czapce i pamiętać, że wygląd powierzono mu odcinka drogi, porządek i czystość na nim wydaje najlepsze świadectwo o jego sumiennosci i kwalifikacji].

40. Ponieważ dróżnik prócz robót drogowych wykonuje także czynności policji drogowej, winien zapoznać się z wymienionymi poniżej główniejszymi przepisami o ochronie dróg i ruchu na nich i pilnie przestrzegać stosowania się przechodni i przejezdnych do nich.

Przepisy te brzmią:

Uwaga autora: „Tu powinno nastąpić wyszczególnienie przepisów drogowych, podanych w rozporządzeniu wykonawczym Wojewodów w formie opublikowanej i rozplakatowanej w poszczególnych województwach”.

W razie zauważenia przez dróżnika przekroczenia tych przepisów nawet na obcym odcinku drogi, winien dróżnik upomnieć przekraczającego je, a w razie oporu, zapisać imię i nazwisko jego, miejsce zamieszkania, Nr wozu lub samochodu i donieść o tym drogomistrzowi lub Zarządowi Drogowemu [na formularzu książki zgłoszeń o przekroczeniach drogowych lub w braku tejże] ustnie lub piśmiennie.

Inne przepisy i rozporządzenia, które każdy dróżnik znać powinien:

1. Przy wszystkich zajazdach, pod którymi zatrzymują się na dłuższy czas pojazdy, a więc przy młynach, karczmach, wagach buraczanych, składach itp. na postój wozów ma być przeznaczony poza rowem odpowiedniej wielkości, plac zabrukowany połączony z drogą mostkami nad rowami. Na drodze

zaś umieszczona przez właściciela zajazdu tablica z napisem: „Postój dla pojazdów dozwolny tylko na placu zajazdowym”.

2. Na każdej drodze bitej powinny być następujące znaki:

a) Kilometrowe i hektometrowe (setkowe) tudzież przy każdym moście i przepuście znak z Nr mostu lub przepustu.

[Na znakach kilometrowych górna cyfra większa podaje ilość km od początku drogi, 2 dolne mniejsze odległości od najbliższych miast, osiedli itp. większych miejscowości].

b) Na skrzyżowaniach dróg drogowaskazy z napisami miejscowości do której droga prowadzi z podaniem odległości do niej. [Drogowskazy mają być umieszczone w miejscach z dala widocznych].

c) Przy wjazdach do miast, osiedli itp. z prawej strony drogi tablica z nazwą miejscowości, przy wyjeździe z osiedla lub miasta tablica z podaniem najbliższej następnej większej miejscowości i odległości do niej w km.

d) Na granicy powiatu tablica z nazwami sąsiednich powiatów.

e) Znaki ostrzegawcze dla samochodów tj. trójkątne lub okrągłe tarcze: (Podać rysunki i znaczenie znaków).

Wszystkie te znaki ostrzegawcze dla samochodów mają być umieszczone po prawej stronie drogi w kierunku jazdy na słupach $2\frac{1}{2}$ m wysokich i na 250 m przed daną przeszkodą, i tak, by z daleka były widoczne (niezasłonięte drzewami, słupami itd.).

W razie całkowitego zamknięcia przejazdu przez drogę lub most, ma być umieszczona zaporą z tarczą czerwoną 50 cm średnicy (w nocy oświetloną) i tablica z napisem „objazd na prawo (lewo)”:

f) Na słabych lub długich mostach mają być po obu jego końcach umieszczone tablice z podanym największym dopuszczalnym ciężarem wozów i polecające wolną jazdę, a na mostach drewnianych i zakaz palenia tytoniu.

Samowolne ustawienie jakichkolwiek napisów czy znaków przez dróżnika jest niedozwolonym, z wyjątkiem tylko nagłych przerw komunikacji (zerwanie mostku, podmycie grobli, przełomy itp.). W takich wypadkach dróżnik winien przed przeszkodą ustawić jakikolwiek znak ostrzegawczy, byleby zwracając uwagę przejeżdżających np. wiechę, gałęzie, ognisko lub

wreszcie robotnika dającego znaki rękami lub chorągiewką. Objazdy drogami bocznymi winny być dla ułatwienia przejeżdżających oznaczone tykami lub wiechami zdala widocznymi.

Przepisy o samochodach i autobusach.

1. Każdy samochód i motocykl znajdujący się na drodze powinien być zaopatrzony z przodu i tyłu w tablice białe z tzw. numerem rejestracyjnym, [pod którym jest zapisany w Urzędzie Wojewódzkim]. Numer ten składa się z liter czerwonych oznaczających Województwo i czarnego numeru porządkowego.

Litery oznaczają następujące Województwa:

Bl	Woj.	Białostockie
Kl	„	Kieleckie
Kr	„	Krakowskie
Lw	„	Lwowskie
Łd	„	Łódzkie
Łc	„	Łuckie
Nw	„	Nowogrodzkie
Pl	„	Poleskie
Pz	„	Poznańskie
Pm	„	Pomorskie
Śl	„	Śląskie
St	„	Stanisławowskie
Tr	„	Tarnopolskie
Wn	„	Wileńskie
Wr	„	Warszawskie
W	„	miasto Warszawa

Samochody i motocykle wojskowe oznaczone są tablicami czarnymi z białymi cyframi. DZ oznacza samochody z Gdańska. Samochody i motocykle z poza Polski mają przeważnie tablice czarne z literami i liczbami białymi. Litera R na samochodzie oznacza samochód rządowy, litera D przedstawicieli obcych państw. [Litery Pr po numerze samochodu oznaczają tymczasowy Nr samochodu].

W razie zauważenia przekroczenia przepisów drogowych przez jakiś samochód, należy zanotować Nr jego wraz z literami oznaczającymi Województwo np. Kl 34265 lub W 870 Pr itp. Podanie Nr ułatwi wyszukanie winnego kierowcy. W razie za-

trzymania samochodu kierowca winien pokazać drożnikowi swą legitymację, której Nr prócz Nr samochodowego należy zapisać.

2. Każdy samochód i motocykl winien mieć sygnał do-nośny.

3. W nocy samochody mają mieć zapalone 2 latarnie o silnym świetle na przedzie (motocykle i samochody ciężarowe mogą mieć jedną) z tyłu zaś zapaloną latarkę czerwoną oświetlającą równocześnie tylny Nr samochodu.

4. Przy wyprzedzaniu innych wozów przed niewidocznymi z dala zakrętami, przy zbliżaniu się do pieszych, kierowcy samochodów i motocykli mają dawać wyraźne sygnały trąbką, celem ostrzeżenia innych.

5. Samochody i motocykle, jak i wozy konne, obowiązują jazda prawą stroną drogi, wyprzedzanie lewą, zwalnianie prędkości na zakrętach, mostach większych czy słabych, w osiedlach i miastach itp.

6. Samochody i motocykle winny się stosować do wszelkich znaków dawanych im przez służbę drogową tudzież stałe znaki ostrzegawcze. Podniesiona do góry ręka oznacza sygnał „stój”.

Przepisy o autobusach.

1. Autobusy obowiązują wszystkie te same przepisy, co zwykle samochody i ciężarowe.

Prócz tego:

2. Autobusy powinny mieć umieszczone na dachu od przodu napisy podające nazwy miejscowości do których do-jeżdżają.

3. Na dachu od przodu w nocy dodatkowe światło o ko-lorze niebieskim, dla odróżnienia ich od innych samochodów ciężarowych.

4. Napis umieszczony na zewnątrz i na wewnątrz drzwi-czek podający ilość miejsc w autobusie.

5. Między tylnymi kołami, jak i wszystkie samochody ciężarowe tzw. zapadkę tj. pręt żelazny, uniemożliwiający co-fanie się autobusu wstecz.

Nie wolno autobusom:

1. Zatrzymywać się w innych miejscach jak przewidzia-nych na postoje, a które powinny być odpowiednio przez wła-

ściela autobusu oznaczone. Wyjątek stanowią konieczne naprawy w czasie jazdy.

2. Przyjmować więcej pasażerów jak podano na tabliczce. Stanie pasażerów na stopniach lub wewnątrz autobusów, zajmowanie miejsc przy kierowcy (przy którym siedzieć może tylko Policja i służba drogowa), surowo karane.

3. Jechać z chyżością większą jak 40 km na godz.

4. Przyjmować pasażerów pijanych, niechłujnych, z nabitą bronią, zwierząt, o ile nie mogą być trzymane na kolanach.

Przepisy budowlane.

1. Nie wolno w odległości mniejszej jak 75 cm od zewnętrznej krawędzi rowu drogowego lub stopy nasypu drogowego stawiać żadnych ogrodzeń, parkanów itp. Ten pas drogi 75 cm szeroki ma być wolny od uprawy, nie wolno go zaorywać.

2. Nie wolno kopać dołów, studzien, stawiać budynków żadnych w odległości mniejszej od 3,5 m. Glinę, piasek, torf, kamienie itp. wolno kopać dopiero w odległości najmniej 5 m.

[Odległość kuźni ma wynosić najmniej 6 m.

„ pieca ceglanego lub wapiennego 10 m

„ wiatraka 20 m

„ szybu górniczego 10 m

„ „ naftowego 30—40 m

„ strzelnicy 20 m

„ zbiorników materiałów łatwopalnych (jak również i stogów zboża, słomy, siana):
mniejszych 20 m
większych 40 m].

Odległości te liczy się zawsze od zewnętrznej krawędzi rowu lub stopy nasypu drogowego, lub też gdy niema rowów ani nasypów od linii o 2 m odległej od brzeżu drogi.

Przepisy wodne.

1. Wprowadzanie do rowów przydrożnych lub przepustów drogowych, wody z rowów melioracyjnych itp. ścieków sztucznych jest dozwolonem tylko za zezwoleniem Zarządu Drogowego.

2. Młyny wodne, tartaki itp. przy drogach mogą piętrzyć wodę w stawach przydrożnych tylko do wysokości znaku wo-

dnego umieszczonego zwykle przy upustach lub jazach, a krórze dróżnik winien znać.

Wszystkich tych przepisów powinien dróżnik pilnie przestrzegać, o przekroczeniach donosić za pośrednictwem swego drogomistrza Zarządowi Drogowemu, a organom Policji Państwowej i kontrolerom ruchu, pilnującym przepisów ruchu z ramienia Urzędów Wojewódzkich pomagać, względnie udzielać wszelkich wyjaśnień.

PRZEGLĄD CZASOPISM TECHNICZNYCH

I. Zagadnienia finansowe, ekonomiczne i organizacyjne gospodarki drogowej.

1. *Revue Generale des Routes* Nr 141 — wrzesień 1937 r. *Niedopuszczenie we Francji firm cudzoziemskich do udziału w przetargach i dostawach.*

Na skutek interwencji dwóch posłów parlamentu minister spraw zagranicznych we Francji zarządził co następuje. Departamenty i gminy mogą w zasadzie dopuścić lub też wyłączyć z udziału w przetargach firmy cudzoziemskie, z warunkiem, że zarządzenie dopuszczenia lub wyłączenia w dostawach ma dotyczyć przedsiębiorstw zagranicznych wogóle bez różnicy ich przynależności państwowej. Jednak wpisanie do warunków technicznych dostaw i przetargów klauzuli wyłączenia cudzoziemców mogłoby przedstawiać poważne trudności, gdyż wywołałoby to analogiczne zarządzenia za granicą szkodliwe dla francuskich obywateli, uważać więc należy za bardziej odpowiedzialne interesom gospodarki państwowej, jak to zresztą jest zgodne z opinią p. ministra spraw zagranicznych, by kwestia ta była decydowana indywidualnie w każdym poszczególnym wypadku, licząc się z rodzajem robót podlegających wykonaniu oraz z uwzględnieniem obowiązujących traktatów handlowych między Francją a odpowiednimi państwami. W tej intencji zostało wydane polecenie prefektom, by w razach gdyby przetargi lub dostawy dotyczyły towarzystw zagranicznych lub też obywateli cudzoziemców zwracano się do administracji gospodarki narodowej (*Service du Contrôle du Marché Administratif*), która ma zdecydować, licząc się ze wszystkimi w danym wypadku w grę wchodzącymi w tym wypadku okolicznościami, jak należy postąpić w danym wypadku. Jednak w wypadkach gdy wchodzi roboty wykonywane według planu gospodarczego robót, mającego na celu zwalczanie bezrobocia, należy zastosować rygor artykułu 11, ustawy z dnia 11 sierpnia 1936 r., który głosi co następuje:

Art. 1. Wykonanie robót winno być powierzone przedsiębiorcom francuskim, zatrudniającym wyłącznie robotników francuskich i używających narzędzi i materiałów pochodzenia francuskiego.

Art. 2. W wypadku absolutnej niemożności odpowiednio stwierdzonej będą mogły być przyznawane w drodze wyjątku pozwolenia uzależnione wyłącznie od decyzji ministra.

2. *Engineering News Record* Nr 14 — 30 września 1937 r. *Stypendia na studia związane z zagadnieniami komunikacyjnymi w Stanach Zjednoczonych.*

Ufundowano 15 stypendiów na jednoroczne studia dla studentów, mających już dyplomy wyższych szkół technicznych, z zakresu zagadnień komunikacyjnych. Stypendia te zainicjowało *Bureau for Street Traffic Research*, (Biuro Badawcze zagadnień komunikacyjnych w obrębie miast) Uniwersytetu *Harvard University* w Bostonie w Stanach Zjednoczonych. Każde z tych stypendiów wynosi 1200 dolarów rocznie, z dodatkiem 200 dolarów na podróże oraz na zwiedzanie i badanie robót, prowadzonych w terenie.

3. *Engineering News Record* Nr 13 — 23 września 1937 r. *Program budowy dróg kołowych w Argentynie.*

Pięć lat temu rozpoczęto w Argentynie wykonanie programu robót drogowych na sumę 60.000.000 dolarów.

Roboty te obejmowały 1.500 mil angielskich = 2400 kilom. dróg o twardej nawierzchni oraz 6.900 mil. ang. 11040 kilometrów zwykłych dróg kołowych bez twardych nawierzchni.

W chwili obecnej ustalono nowy program budowy dróg kołowych, dzięki czemu ogólna długość wybudowanych po realizacji tego programu dróg wynosić będzie 7.000 mil. ang. = 11200 kilometrów dróg o twardej nawierzchni oraz 15.000 mil. ang. = 24.000 kilometrów dróg bez twardej nawierzchni.

Ogółem ma być wybudowanych 200 mostów.

Koszt ogólny wykończonych robót drogowych, licząc w tym i mosty, wyniesie w Argentynie 100.000.000 dolarów.

4. *Roads and Streets* — wrzesień 1937 r. *Przeznaczanie opłat drogowych na cele postronne.*

W Stanach Zjednoczonych A. P. w dalszym ciągu część wpływów z opłat drogowych jest przeznaczana na cele postronne, nic wspólnego nie mające ani z budową, ani z konserwacją, ani z inwestycjami drogowymi. Ogłoszona niedawno statystyka oficjalna Państwowego Biura Robót Publicznych St. Zjedn. (*The U. S. Bureau of Public Roads*) wykazuje, że prawie 16 centów z każdego dolara stanowych podatków, wpłacanych przez korzystających z dróg kołowych w roku 1936, było przeznaczonych na cele nic wspólnego nie mające z drogami kołowymi. Z podatków stanowych, wpłacanych przez automobilistów i właścicieli pojazdów motorowych, 89.000.000 dol. przeznaczano na wydatki ogólne administracji poszczególnych stanów, gmin i zarządów miejskich; 36.500.000 dol. wypłacono na rachunek funduszu bezrobocia; 33.000.000 dol. na oświatę oraz około 11.000.000 dol. na różne wydatki, jak budowa portów lotniczych, inwestycje na drogach wodnych, na amortyzację pożyczek drogowych, irygacje, budowę parków itp.

Gdy wprowadzono w Stanach Zjednoczonych A. P. specjalny podatek

od benzyny motywowano konieczność takiego zarządzenia uzyskaniem niezbędnych funduszy na budowę oraz konserwację dobrych dróg dla ruchu pojazdów motorowych. Ten motyw trafił wszystkim do przekonania, jednak przeznaczanie od pewnego czasu w Stanach Zjednoczonych znacznej części wpływów z opłat drogowych na cele postronne coraz bardziej niepokoi społeczeństwo amerykańskie i coraz intensywniej jest prowadzona kampania prasowa, by zerwać z tą zgubną, zdaniem autora, metodą, gdyż doprowadzi to do stopniowego *pogorszenia* obecnego stanu dróg kołowych w Stanach Zjednoczonych.

5. *Strasse und Verkehr Nr 19* — 17 września 1937 r, *Budowa, eksploatacja i finansowanie niemieckich autostrad*, art. inż. O. Schmidt'a z Berlina.

Przedsiębiorstwo „*Reichsautobahnen*”, któremu według ustawy z dn. 27 czerwca 1933 r. przekazano budowę i eksploatację autostrad państwowych w Niemczech, ogłosiło niedawno sprawozdanie za czwarty—1936—rok swego istnienia. 27 września 1936 r. wykończono pierwszą serię odcinków autostrad ogólnej długości 1.000 kilometrów. Podczas gdy w roku 1935 wykończono i otwarto dla ruchu odcinki autostrad o długości 108 kilometrów, w końcu roku 1935 długość wykończonych odcinków autostrad wynosiła 1087 kilometrów. W roku 1935 wykończono nawierzchnię autostrad o powierzchni użytkowej 5.700.000 metrów kwadratowych, a w roku 1936 — 15.200.000 m², z czego 13.850.000 m² przypadało na nawierzchnie betonowe, 750.000 m² — na nawierzchnie bitumiczne i 600.000 m²—na nawierzchnie z kostki. Na początku sierpnia 1937 wykończono ogółem 1452 kilometrów autostrad, z czego na odcinek Berlin—Hannover wypada 225 kilometrów. W sierpniu 1937 prowadzono roboty na odcinkach autostrad o długości 1.800 kilometrów. Do końca maja 1937 wykończono od początku robót 21.000.000 m² betonowych nawierzchni, 2.400.000 m² nawierzchni bitumicznych, 2.300.000 m² nawierzchni w postaci bruku z kostki kamiennej i 1.700.000 m² o nawierzchni innych typów. W roku 1936 ilość dniówek przy budowie autostrad wzrosła z 27.580.000 w roku 1935 do 64.620.000. Największy stan zatrudnienia robotników u przedsiębiorców wyniósł 121.668 w czerwcu 1936 r. Personel administracyjny liczył przy końcu 1935 r. — 6.388 osób, wobec 2.171 w końcu roku 1936. Podział administracyjny obejmował główną dyrekcję 15 kierownictw naczelnych i 81 odcinków budowlanych.

W r. 1936 zainstalowano 120 obozów pracy z ogólną ilością 22.000 łóżek

Do końca 1936 r. wykonano 2660 obiektów mostowych. Do końca 1936 zużyto od początku robót na budowę mostów 2.200.000 m³ betonu, 1.200.000 m³ żelbetu i 60.000 ton stali. Stosowano również przy budowie mostów zamiast stali dość często i kamień. Sprzęt przedsiębiorców składał się na koniec grudnia 1936 r. z 1.927 lokomotyw, 39.291 wagonów, 2.442 kilometrów torów kolejowych, 7.492 betoniarek, 384 pogłębiarek, 554 maszyn do ubijania gruntów i z 72 wykończarek do nawierzchni betonowych. Wydatki na budowę autostrad wynosiły w roku 1936 — 713.900.000 RM. Doliczając 701.600.000 RM. wydanych aż do końca 1935 roku otrzymamy sumę ogólną wydatków na budowę autostrad 1.415.500.000 RM. Na roboty ziemne wydano

34% tej sumy, 29% na mosty i przepusty, na nawierzchnie 18%, na wywłaszczenia gruntów, frachty, administrację i opłatę procentów 19%. Na wywłaszczenia wydano w roku 1935 ogółem 21.700.000 RM.

Od początku robót na wywłaszczenia gruntów wydano 74.000.000 RM.

Na administrację wydano w roku 1936 — 40.900.000 RM, czyli 5,73% ogólnych wydatków w przeciągu roku.

Wydatki na eksploatację wykończonych autostrad wynosiły w r. 1936 741.312 RM, z czego opłacano administrację, nadzór, uprzątnięcie śniegu, konserwację i inwestycję.

IV. Doświadczalnictwo drogowe.

1. *Engineering News Record* Nr 12 — 16 września 1937 r. *Szkolenie inżynierów drogowych w Stanach Zjednoczonych w zakresie geotechniki.*

Specjalne kursy w celu wyszkolenia inżynierów drogowych w sprawach związanych z nowoczesną geotechniką zorganizowali w październiku 1937 r. inżynierowie pracujący w sekcji badawczej biura „*Bureau of Public Roads*” w Stanach Zjednoczonych. Kursy te trwały 12 dni — od 4 do 16 października — i obejmowały zagadnienia z zakresu badania, zbierania próbek gruntu oraz z zastosowań wyników prac badawczych z zakresu geotechniki do projektów, budowy i konserwacji dróg kołowych. Biorący udział będą mogli osobiście przeprowadzić cały szereg prób i badań laboratoryjnych z zakresu geotechniki.

2. *Beton und Eisen* Nr 18 — 20 września 1937 r. *Beton, zawierający określony procent wody w stosunku do ilości cementu.*

Właściwy stosunek zawartości wody do cementu decyduje o pożądanej wytrzymałości betonu. Jednak ogromnie trudno uzyskać właściwą wartość tego stosunku przy zwykłych metodach wykonania betonu. Próbowano w tym celu nasycać piasek wodą, jednak zdarzało się niejednokrotnie, że przy takim nasyceniu piasku wodą zawartość wody w piasku przekraczała pożądaną normę. Wobec tego Drogowy Instytut Badawczy w Anglii przeprowadził cały szereg badań i prób. W wyniku tych prób ustalono, że należy uprzednio nasycić piasek wodą, a następnie poddać piasek wibracji w specjalny sposób. Odpowiednio skonstruowane pudło wprowadzamy w ruch wibracyjny. Puste pudło poddajemy wibracji o częstotliwości 1010 na minutę. Po wypełnieniu pudła piaskiem wywołujemy wibrację o częstotliwości 1500 na minutę. Jednocześnie wlewamy do pudła z piaskiem wodę. Po upływie 30 sekund od początku wibracji uzyskujemy 14% zawartości wody.

VI. Materiały drogowe i mostowe.

1. *Engineering News Record* Nr 11—9 września 1937 r. *Mycie żwiru przez spowodowanie wybuchu bomb.* Art. C o z z e n s'a ze Stockport w Stanie Ohio (z 1 rysunkiem).

Przeciętny koszt mycia żwiru, przeznaczonego dla budowy dróg kołowych, wynosi w Stanach Zjednoczonych około 0,03 dolara na 1 jard sześcienny.

Przy wydobywaniu żwiru z wielu rzek udaje się w Stanach Zjednoczonych zredukować od $\frac{1}{3}$ do $\frac{1}{2}$ podany wyżej koszt mycia żwiru przez zastosowanie wybuchów bomb pod wodą. Bomby te są wykonywane z rur żeliwnych o średnicy $4' \approx 10$ cm i o długości $10' \approx 3,10$ m. W rurze tej są umieszczone cztery rurki przystosowane do zakończonego stożkowato końca tej rury. Rurki te wypełniamy dynamitem, następnie po założeniu ładunków dynamitu z papierem lub azbestem dosypujemy do rury cementu. Bombę opuszczamy na dno rzeki z barki na złożu żwiru. Zwykle stosują 3—10 bomb przy jednym wybuchu. Wybuch powoduje podniesienie żwiru do góry, co przyczynia się do cyrkulacji wody w masie żwiru; w ten sposób usuwamy ze żwiru muł. W 90% wypadków w ten sposób obchodzimy się bez mycia żwiru.

2. Engineering News — Record Nr 14 — 30 września 1937 r. *Nowy gatunek stali o wysokiej wytrzymałości.*

Departament badań i popierania postępu technicznego przyczynił się do rozpoczęcia fabrykacji specjalnej wysokowartościowej stali, o dużej wytrzymałości, przez *Bethlehem Steel Co.* Stal ta, pod nazwą *High Tensile Steel — Mayar/-R* ma być przeznaczona do wyrobu blach spawanych. Najmniejsza wytrzymałość tej stali na rozerwanie wynosi 65.000 funt./cal ang. = ≈ 35 kg/mm². Stal ta odznacza się znaczną odpornością na rdzewienie. Uważać należy, na zasadzie prób, przeprowadzonych przez Towarzystwo *Bethlehem Steel Co.*, że odporność na rdzewienie stali *Mayar/-R* dwa lub trzy razy przewyższa swą odpornością na rdzewienia odpowiednią odporność stali z domieszką miedzi i wielokrotnie w porównaniu ze stalą zwykłą. Zawartość węgla w stali *Mayar/-R* jest bardzo niska, gdyż wynosi około 0,10%; wysoką wytrzymałość i odporność na rdzewienie uzyskano przez dodanie niklu, manganu, krzemu, miedzi i fosforu.

VII. Ruch na drogach, sygnalizacja drogowa, oświetlenie dróg i zadrzewienie.

1. *Revue Générale des Routes* — Nr 141 — wrzesień 1937. *Wypadki na drogach kołowych we Francji i ich przyczyny.*

Minister spraw wewnętrznych, opierając się na danych otrzymanych od projektów poszczególnych departamentów, ustalił, że ilość wypadków śmiertelnych, wywołanych przez katastrofy samochodowe wynosiła w roku 1935 — 4.094; wypadki te spowodowały śmierć 4415 osób, z których 1679 jechało samochodami, a 2736 byli to przechodnie. Cyfry te jednak są niższe od odpowiednich cyfr za lata ubiegłe, gdyż w roku 1934 zanotowano 4413 wypadków i 4737 zabitych, podczas gdy w roku 1935 odpowiednie cyfry wynosiły 4225 i 4505. Przyczyny wypadków śmiertelnych podaje według grup następująca tablica:

TABLICA

Rodzaj wypadku	rok 1934	rok 1935	%
Nadmierna szybkość	838	856	19,4
Niestosowanie się do przepisów .	738	679	15,4
Nieostrożność i niefachowość . .	520	468	10,6
Niedostateczne oświetlenie . . .	92	126	2,8
Oświetlenie oślepiające	60	87	2,0
Nietrzeźwość	55	45	1,0
Inne przyczyny	200	164	3,7
I) Wypadki z winy kierowców.	2512	2425	54,9
II) Wypadki spowodowane nieostrożnością lub w ogóle z winy przechodniów	1321	1161	26,3
III) Wypadki spowodowane defektami inwentarza	107	119	2,7
Poślizg lub przewrócenie się . . .	245	208	4,7
Złe warunki widoczności	79	98	2,2
Zbyt mała szerokość drogi, lub też zbytne zagęszczenie ruchu na drodze	21	22	0,5
Zderzenia na przejazdach w jednym poziomie z innymi drogami	41	40	0,9
Drzewa zbyt zbliżone do jezdni .	15	7	0,2
Inne przyczyny	84	46	1,1
IV) Wypadki spowodowane przez zły stan drogi lub też wywołane przez warunki atmosferyczne	480	421	9,6
V) Wypadki spowodowane przez przyczyny bliżej nie ustalone .	317	289	6,1
Razem	4737	4415	100%

2. Revue Generale des Routes — Nr 141 — wrzesień 1937. *Postępy motoryzacji we Francji.*

Pismo „*Le Bulletin de la Statistique Générale de France*” ogłosiło następujące dane, charakteryzujące postępy w motoryzacji ruchu kołowego we Francji. Tablica niżej podana zawiera dane o ilości samochodów które zostały zarejestrowane we Francji w okresie od 1932 do 1936 roku”.

TABLICA

Rok	Samochody turystyczne	Samochody ciężarowe	Motocykle
1936	162.366	20.593	17.037
1935	129.434	18.934	18.392
1934	142.499	21.615	26.790
1933	140.635	25.492	34.707
1932	130.777	24.884	41.293

Należy skonstatować, że podczas gdy ilość samochodów osobowych i ciężarowych stale wzrasta we Francji, zauważyć się daje stopniowe zmniejszanie się ilości motocykli.

3. Revue Générale des Routes Nr 141 — wrzesień 1937. *Wypadki drogowe w Stanach Zjednoczonych w roku 1936.*

Statystyka, ogłoszona w Stanach Zjednoczonych A. P. przez „National Safety Council”, wykazuje, że w Stanach Zjednoczonych kursuje na drogach 28.000 000 pojazdów samochodowych, które liczą 45.000.000 kierowców; ilość kilometrów przebytych przez te samochody w roku 1936 przewyższa o 11% odpowiednią ilość kilometrów w roku 1935. Jednocześnie ustalono, że ilość wypadków śmiertelnych na drogach, spowodowanych ruchem pojazdów motorowych, wynosiła w roku 1936 — 38.000, co stanowi wzrost o 4% w porównaniu z rokiem 1935. Chociaż na całym obszarze Stanów Zjednoczonych ilość wypadków śmiertelnych wzrosła w ostatnim roku, jednak w 19 stanach i w 8 wielkich miastach, o ludności przekraczającej 500.000 mieszkańców, skonstatowano wydatne zmniejszenie się ilości wypadków śmiertelnych. Zawdzięczać to należy odpowiednim stanowym i miejskim przepisom drogowym i zarządzeniom w kierunku zapewnienia większego bezpieczeństwa dla ruchu pojazdów motorowych.

Révue Générale des Routes Nr 141 — wrzesień 1937. *Walka o bezpieczeństwo na drogach w Niemczech.*

27 maja 1937 r. odbyła się w Berlinie konferencja, na której szef policji w Berlinie informował przedstawicieli prasy, że w okresie 5 lat od 1932 do 1936 r. łącznie zanotowano 37.600 wypadków drogowych. Od 1.X. 1935 do 30.IX. 1936 zarejestrowano 171.000 rannych na skutek wypadków na drogach; straty materialne spowodowane tymi wypadkami wynosiły 400.000.000 R. M. Za 5 lat Rzesza Niemiecka będzie posiadała 2 — 3 razy więcej samochodów, niż w chwili obecnej, a za 8 lat — 3 — 4 razy więcej w porównaniu z tym co obecnie. Szef policji nie jest zwolennikiem ograniczenia szybkości pojazdów motorowych, jednak samochody powinny posiadać tak ulepszoną konstrukcję, by kierowca mógł panować nad swoim samochodem w razie nieprzewidzianych okoliczności. Szkolenie kierowców i właścicieli samochodów uważać należy za najlepszą metodę zwalczania wypadków drogowych. W najbliższej przyszłości mają być wydane specjalne ustawy dro-

gowe, regulujące ruch motorowy i wogóle kołowy na drogach w obrębie Rzeszy Niemieckiej.

5. Engineering News Record Nr 12 — 16 września 1937 r. *Statystyka intensywności ruchu na mostach i tunelach w New-Yorku.*

W sierpniu 1937 r. zarejestrowano 1.240.000 samochodów, korzystających z tunelu „Holland Tunnel” pod rzeką Hudson River w New-Yorku. Za okres 8-miesięczny — licząc do 31 sierpnia 1937 r. przez tunel Holland przejechało 8.585.000 samochodów, w porównaniu z 8.408.000 za odpowiedni okres 1931 r.

Z mostu „George Washington Bridge” na rzece Hudson River w New-Yorku korzystało 950.000 samochodów czyli o 5% więcej niż w sierpniu roku 1936; w okresie 8-miesięcznym, licząc do 31.VIII. 1937, zarejestrowano na moście „George Washington Bridge” 5.350.000 samochodów, czyli o 15% mniej niż w okresie identycznym roku ubiegłego.

6. Engineering News Record Nr 14 — 30 września 1937 r. *Budowa miejskiego dworca autobusowego w mieście Hackensack, w stanie New-Jersey.* (2²/₃ str. + 3 fotogr. + 2 rys.).

W celu usprawnienia ruchu 800 z górą autobusów, obsługujących miasto Hackensack w stanie New-Jersey, Zarząd miejski tego miasta wybudował i oddał 1 kwietnia 1937 r. do eksploatacji centralny miejski dworzec autobusowy wzniesiony kosztem 79.000 dolarów, z których 47.000 dolarów pokryła subwencja z państwowego funduszu bezrobocia. Jak dotąd, w Stanach Zjednoczonych jedynie dwa miasta Hackensack — N. J. oraz Ithaca — N. Y. — posiadają miejskie centralne dworce autobusowe.

Miasto Hackensack zdecydowało się na budowę własnego dworca autobusowego, w celu odciążenia ruchu samochodów w centrum miasta, gdzie autobusy dla komunikacji pozamiejskiej zatrzymywały się wprost na ulicach i wykorzystania bezwartościowych terenów miejskich, składających się z placów na gruntach błotnistych; przeniesienie miejsca postoju autobusów na krańcach miasta przyczyniło się do podniesienia wartości terenów miejskich sąsiadujących z nowym centralnym dworcem autobusowym.

Korzysta z tego nowego dworca autobusowego 10 linii autobusowych. Miasto Hackensack posiada 28.000 mieszkańców, jest siedzibą zarządu powiatowego i jest ono centrum handlowym obsługującym około 125.000 mieszkańców samego miasta Hackensack oraz osad okolicznych. Zagęszczenie ruchu na głównej ulicy miasta było tak znaczne, dzięki głównie przyjazdowi, odjazdowi i postojowi autobusów pozamiejskich, że budowa centralnego dworca autobusowego stała się nieodzowną koniecznością. Wybudowanie dworca autobusowego na gruntach miejskich w odległości dość znacznej od centrum handlowego miasta ogromnie ożywiło miasto i przyczyniło się do uporządkowania ruchu pojazdów motorowych w dzielnicy środkowej miasta.

Artykuł podaje szczegółowy plan budynku oraz plan sytuacyjny dojazdów do dworca autobusowego i placu postojowego dla autobusów przed gmachem dworca. Sam dworzec jest budynkiem 27 stóp wysokim jednopiętrowym, o wymiarach w planie 115' × 30' = 35 m × 9,50 m. Na dole ma-

my poczekalnię dla podróżnych, biuro informacyjne, kasy sprzedaży biletów, sklepy i kioski; na pierwszym piętrze umieszczono biuro, ubikacje dla panów i pań, pokój damski itp. Przed dworcem mamy dwie platformy na postój autobusów. Każda z platform umożliwia postój jednoczesny 6 największych autobusów. Koszty eksploatacji rocznej dworca autobusowego wynoszą 9.000 dolarów, z czego opłacają 4.000 dolarów autobusy za prawo korzystania z dworca. Każdy autobus opłaca 0,50 dolara miesięcznie, co daje 330 dolarów miesięcznie. Sklepy i kioski opłacają dzierżawną tenetę w sumie 3.000 dolarów rocznie. Wpływy z innych źródeł wynoszą 1.200 dolarów rocznie, co daje łącznie z innymi dochodami 8.200 dolarów rocznie. Deficyt — 800 dolarów rocznie — pokrywa zarząd miasta. W przeciagu 3 pierwszych miesięcy eksploatacja dworca autobusowego, w okresie od I.VI-37 do 1.VII. 1937 r. dała na razie deficyt w sumie 753 dolarów, jednak Zarząd miejski uważa, że wzrost wartości placów miejskich obok dworca autobusowego oraz ożywienie obrotów handlowych w mieście stanowi wystarczającą kompensatę deficytu obecnego.

7. Engineering News Record Nr 14 — 30 września 1937 r. *Budowa dróg i ulic miejskich. Ulice przyszłości* — Art. S. J o h a n n e s o n'a. (2½ str. + 2 rys. + 1 fil.).

W wielkich miastach, wobec trudności w przeprowadzaniu niezbędnych wywłaszczeń i wykupów gruntów i nieruchomości, zagadnienie dostosowania obecnie istniejących ulic do potrzeb nowoczesnego zmotoryzowanego ruchu kołowego, którego intensywność, szczególnie w centrum, wzrasta coraz bardziej, jest o wiele trudniejsze, niż na drogach kołowych poza obrębem miast. Artykuł podaje rysunki i szkice proponowanych do realizacji w Stanach Zjednoczonych typów nowoczesnych ulic w dużych miastach.

Za idealne rozwiązanie autor artykułu uważa:

1) Stworzenie ulic o ruchu jednokierunkowym z wiaduktem w środku jezdni ulicy, umieszczonym na słupach betonowych lub stalowych ze wspornikami; słupy takie mogłyby podtrzymywać trzy rzędy belek podłużnych, na których spoczywałaby płyta jezdni górnego wiaduktu. Górna jezdnia posiadałaby w pewnych odstępach zjazdu — w postaci ramp — na dolny poziom ulicy. Szerokość jezdni na górnym poziomie powinna wynosić $30' \approx 9,30$ metra.

Z obu stron słupów, podtrzymujących górny wiadukt, byłyby wykonane ulice, o szerokości po $30' = 9,30$ m. Chodniki na wysokich ulicach musiałyby być umieszczone w specjalnych podcieniach pierwszego piętra domów. Szerokość idealnych ulic, zdaniem autora artykułu, winnaby wynosić około 100 m, o ileby chodniki były umieszczane na dole, obok dolnych jezdni ulicy; szerokość ta mogłaby być zredukowana o $30' = 9,30$ m, gdyby chodnik dla pieszych umieszczono w podcieniach pierwszych pięter domów, co jednak wymagałoby kosztownych przeróbek obecnie istniejących domów.

2) Należałoby pomyśleć o stworzeniu specjalnych miejsc na postoje samochodów osobowych oraz na ładowanie i rozładowywanie samochodów ciężarowych; wskazanem byłoby w pewnych nadających się do tego warunkach przewidzieć miejsce na postoje samochodów na dachach niskich bu-

dynków, stwarzając odpowiednie połączenia za pomocą ramp zjazdowych i wjazdowych z poziomu dolnych ulic na dachy.

3) Najbardziej pożądanym byłoby przeznaczenie wąskich ulic na ruch wyłącznie jednokierunkowy, gdyż to stwarza minimum możliwych kolizyj ruchu na skrzyżowaniach ulic.

4) Pożądanym jest w razie, jeżeli ruch jednokierunkowy jest niemożliwy, wobec znacznej odległości pomiędzy ulicami do siebie równoległymi, podzielić jezdnię ulicy wysepkami na dwie strefy o ruchu jednokierunkowym.

Artykuł zawiera dużo ciekawych propozycji i rozwiązań, nadających się do zastosowania w wielkich miastach o intensywnym ruchu zmotoryzowanym.

8. *Der Strassenbau*. 1 września 1937 r. Nr 17. *Ilość samochodów w Berlinie wynosi 200.000.*

Według danych zestawionych na 1 sierpnia 1937 r., ilość samochodów w stolicy Rzeszy Niemieckiej w Berlinie przekroczyła 200.000.

Z ogólnej ilości 200,795 samochodów, które otrzymały zezwolenie na kursowanie w Berlinie, 102015 są to samochody osobowe, 3004 — taksówki, 961 — autobusy.

Oprócz tego 29,732 są to samochody ciężarowe, 3207 — traktory, 30869 motocykle, 31007 — rowery motorowe.

Z ogólnej liczby dorożek konnych na 1 sierpnia 1937 r. pozostało w Berlinie zaledwie 400.

9. *Der Strassenbau* Nr 8 — 16 września 1937. *Postępy motoryzacji w Rzeszy Niemieckiej.*

Stale wzrastająca liczba wydawanych pozwoleń na kierowanie pojazdami mechanicznymi jest widowym znakiem postępu motoryzacji w Rzeszy Niemieckiej. Szczególnie wymowne są liczby wydawanych pozwoleń na kierowanie pojazdami w Rzeszy Niemieckiej począwszy od roku 1918.

1918 — 2820	1924 — 121.431	1930 — 343.500
1919 — 23592	1925 — 202.534	1931 — 266.000
1920 — 26924	1926	1932 — 204.000
1921 — 46194	1927 } nieustalone	1933 — 228.500
1922 — 53678	1928 }	1934 — 445.100
1923 — 50484	1929 — 386.000	1935 — 453.627
	I-sze półrocze 1936 — 241.024.	

Tablica wykazuje wyraźnie, po przejściowym wzroście w 1929, spadek podczas kryzysu gospodarczego aż do roku 1932, a następnie potężny wzrost motoryzacji. Rok 1935 stanowi rekord w tej dziedzinie, który zresztą może być pobity w roku następnym.

10. *Der Strassenbau* Nr 18 — 15 września 1937 r. *Postępy motoryzacji w różnych państwach.*

Największy wzrost tempa motoryzacji daje się zauważyć w Stanach Zjednoczonych A. P., gdzie według statystycznych danych za rok 1936 jeden samochód wypada na pięciu mieszkańców. Wśród państw europejskich Anglia

osiągnęła najwyższy szczyt motoryzacji, gdyż wypada tam 16 osób na jeden samochód. We Francji odpowiednie cyfry wynoszą 18, w Danii 24, w Niemczech, na zasadzie danych z roku 1936, 28. Tempo motoryzacji ruchu kołowego w Niemczech i zwiększenia ilości kursujących na drogach pojazdów motorowych charakteryzuje fakt, że w roku 1935 na jeden samochód wypadło 32 mieszkańców, w roku 1934 — 37, 1933 — 41. Z pozostałych krajów w Europie wymienić należy: Szwecja w roku 1936 miała 30 osób na jeden samochód, Austria — 37, Czechosłowacja — 89, a Polska 1057.

11. Die Strasse Nr 17—1 zeszyt za wrzesień 1937 r. *Specjalne drogi dla rowerzystów w obrębie Rzeszy Niemieckiej.*

W 49 niemieckich miastach z ilością mieszkańców przekraczającą 100.000 znajdujemy na szlakach:

- 1) dróg państwowych, 365 km specjalnych dróg dla rowerzystów,
- 2) dróg poszczególnych prowincyj I klasy — 197 km "
- 3) " " II " — 72 km "
- 4) " innych kategorii 1062.

Te specjalne drogi dla cyklistów są wyposażone w nawierzchnie:

- 1) ze zwykłego szabru: 54541 km,
- 2) z betonu: 36 km,
- 3) innych typów; 1126 km.

Z dróg przeznaczonych dla rowerzystów w obrębie niemieckich miast z ilością mieszkańców przekraczającą 1000.000, zostały wykonane.

- 1) bezpośrednio obok jezdni drogowej: 1194 km,
- 2) poza szeregiem drzew posadzonych wzdłuż dróg kołowych: 123 km.
- 3) zupełnie niezależnie od trasy dróg kołowych. 466 km.

XIII Mosty i przepusty drogowe.

1. Engineering News-Record Nr 11—9 września 1937. *Most na rzece Mississippi w sąsiedztwie miasta Baton Rouge w Stanie Louisiana.*

W sierpniu 1937 r. rozpoczęto budowę mostu drogowo-kolejowego na rzece Mississippi tuż obok *Baton Rouge Louisiana*. Most ten ma kosztować 8.361.000 dolarów, czyli około 43.000.000 złotych. Most ten zawierać ma dwa przęsła wspornikowe o rozpiętości $848' = \sim 258,6$ m i o wzniesieniu spodu dźwigarów ponad poziomem wód żeglowych $65' = \sim 19,8$ m. Most ten ma być przeznaczony dla jednego toru kolejowego i dwóch jezdni drogowych, każda po $18' = \sim 5,49$ m. Całkowita długość samego mostu wyniesie $3326' = \sim 1014,4$ m, a dojazdy do mostu będą miały długość $8900' = \sim 2714,5$ m, tak że długość mostu z dojazdami wyniesie $12226' = 3728,9$ m. Budowa mostu ma potrwać dwa lata.

2. Engineering News Record Nr 12 — 26 września 1937 r. *Nowy Most na rzece Clyde w Glasgow.*

Zarząd miasta *Glasgow* w Szkocji zdecydował oddać wykonanie i montaż konstrukcji stalowej mostu na rzece *Clyde* firmie „*The Cleveland Bridge and Engineering Co*” za sumę 3.114.000 dolarów. Most ten ma prze-

cinać rzekę *Clyde* w odległości około 1600 metrów na zachód od centralnej dzielnicy miasta *Glasgow*. Całkowity koszt budowy mostu wyniesie 6.250.000 dolarów.

3 *Engineering News Record* Nr 14 — 30 września 1937 r. *Nowy typ ażurowej nawierzchni stalowej dla mostów.*

Towarzystwo *Carnegie—Illinois Steel Corp.* z *Pittsburgh'a* i z *Chicago* fabrykuje nowy typ ażurowej nawierzchni stalowej dla mostu. Nawierzchnia ta składa się z belek stalowych, o specjalnym profilu i o wysokości $5'' = 12,5$ cm rozstawionych w odległościach po $6'' = 15$ cm. W kierunku poprzecznym belki te są połączone prostokątnymi prętami ze stali, o przekroju $1 \times \frac{1}{4}'' = 3,1$ cm \times 0,6 cm, odpowiednio połączonymi z belkami podłużnymi. W kierunku równoległym do głównych belek podłużnych są jeszcze umieszczone 2 rzędy prostokątnych prętów stalowych, o przekroju $\frac{3}{4}'' \times \frac{1}{4}'' = 19$ mm \times 6 mm, połączonych z prętami poprzecznymi. Całość tworzy stalową powierzchnię z prostokątnymi otworami o wymiarach $\frac{15}{8}'' \times \frac{23}{4}'' = 41$ mm \times 68 mm. Tego typu nawierzchnia może być układana bezpośrednio na belkach podłużnych mostów drogowych, o ile rozstaw belek podłużnych nie przekracza $4'6'' = 1,35$ m. Całkowity ciężar stali wynosi 18,3 funt. ang./kwadr. st = 80 kg/m². Nawierzchnia tego typu jest wyrabiana w długościach standaryzowanych aż do $6'11\frac{1}{2}'' = 1,90$ m. Elementy tej nawierzchni mogą być montowane w ten sposób, by główne belki podłużne tego rusztu wypadały bądź równolegle, bądź też prostopadłe do kierunku ruchu na moście.

4. *Roads and Streets* — wrzesień 1937. *Dwa mosty: Triborough Bridge oraz Astoria Boulevard Bridge w New-Yorku otrzymały nagrodę estetyczną.*

Specjalne tablice ze stali nierdzewnej (tzw. *Steinlees Steel*) zostały umieszczone w dn. 21 sierpnia 1937 r. na dwóch, uznanych za najpiękniejsze mosty wybudowane w roku 1936. Sąd konkursowy, który wybrał do nagrody za estetykę te mosty, był wyznaczony przez Amerykański Instytut konstrukcyjny stalowych (*American Institute of Steel Construction*). Tablice te zostały ofiarowane przez prezesa Instytutu Konstrukcyj Stalowych—*C. G. Conley* — p. *R. Moses*, przewodniczącemu funduszu most *Triborough Bridge* oraz przewodniczącemu komisji *The Long Island State Park Commission*, z których inicjatywy i pod których kierownictwem mosty te były wykonane.

5. *Beton Strasse* Nr 9 — wrzesień 1937. *Nawierzchnia mostu zwodzonego z gotowych płyt betonowych.*

Przy budowie nowego mostu z przęsłem zwodzonym zastosowano gotowe płyty betonowe, jako nawierzchnię pomostu jezdnego. Płyty te zawierały odpowiednie uzbrojenie w postaci rusztu, składającego się z belek stalowych dwuteowych i teowych.

Beton składał się 43 kg wysokowartościowego cementu, 102 kg piasku i 125 kg żwiru; spólczyznik wodo-cementowy wynosił w tym wypadku 0,7. Płyty te były betonowane z zastosowaniem wibratorów o wysokiej częstotliwości. Poddawano je ubijaniu za pomocą młota parowego. Uzyskano po 14

dniach wytrzymałość 420 kg/cm². a dla próbek cylindrycznych nawet wytrzymałość 493 kg/cm².

6. *Beton Strasse Nr 9* — wrzesień 1937 r. *Nawierzchnia z lekkiego betonu na moście San Francisco—Oakland Bridge.*

Most nad zatoką San Francisco a przedmieściem Oakland posiada podwójną jezdnię: górną i dolną. Dolną przeznaczono dla ciężkiego ruchu, podczas gdy górną dla ruchu lekkich pojazdów motorowych. W celu zmniejszenia wagi własnej pomostu jezdniowego zastosowano dla górnego pomostu lekki beton. Beton ten waży $\frac{2}{3}$ betonu zwykłego, co dało oszczędność na wadze dla całego mostu około 15.000 ton. Lekki beton zastosowany w danym wypadku, posiadał spólczynnik wodo-cementowy równy 0,75 i zawierał 372 kilogramy cementu na 1 metr sześcienny oraz 38% na wagę piasku. Kruszywo lekkiego typu (*Gravelite*) wykonano z mieszaniny twardej gliny i miękkiej gliny, którą wypalano w piecach obrotowych przy temperaturze 980°C; ciężar wilgotnego betonu wynosił 1,59, a suchego 1,53; wytrzymałość 210 kg/cm po 28 dniach. Beton dla dolnej jezdni był zwykłym betonem żwirowym, który zawierał 36% piasku i domieszkę grubego żwiru o wymiarach nie przekraczających 3,8 cm. Stosunek wodo-cementowy wynosił 0,72. Skład betonu odpowiadał zawartości cementu 335 kg/m³. Wytrzymałość na zgniecenie wypadła 286 kg/cm² — po upływie 28 dni.

7. *Die Strasse Nr 17* — pierwszy zeszyt za wrzesień 1937 r. *Mosty na szlakach autostrad w Niemczech.*

W przeciągu mniej niż czterech lat wybudowano na autostradach Adolfa Hitlera w okresie od początku robót aż do sierpnia 1937 r. dla autostrad 3223 mosty, wliczając w to przepusty oraz mosty dla pieszych; oprócz tego rozpoczęto już budowę 884 dodatkowych mostów. Wypada więc, że wykonana i będąca w wykonaniu sieć autostrad posiadać będzie 4107 mostów. Mosty te odpowiadają prawie 1500 km wykonanych i oddanych do użytku autostrad, oraz 1750 km autostrad, których budowa jest w chwili obecnej w toku.

8. *Strasse und Verkehr Nr 18* — wrzesień 1937 r. *Najdłuższy most w Europie — w Danii.*

Budowa mostu, tzw. *Storströmbro* nad cieśniną morską w Danii została ukończona we wrześniu 1937 r. i 26 września odbyło się uroczyste otwarcie tego mostu. Most ten, drogowo-kolejowy, łączy dwie wyspy duńskie: *Falster* i *Sealand*, pomiędzy którymi były stale używane dla przewozów promy. Ilość pasażerów, którzy korzystali z tych promów, wzrosła w okresie 30 ostatnich lat z 180.000 do 420.000 osób rocznie; do tego dodać należy, że w ostatnich latach ilość pojazdów motorowych, które korzystały z przewozów promami w tym miejscu, wzrosła do 35.000. Most ten budowała angielska firma *Dorman-Long and Co*, łącznie z duńską firmą *Chsistiani* i *Nielsen*. Całkowita długość mostu wynosi 3200 metrów, łącznie z dojazdami, z czego 400 m przypada na znacznie wysuniętą w morze groblę. Most posiada 31 opór, z czego 29 przypada na most właściwy i 2 na przyczółki.

XIV. Kongresy, zjazdy drogowe, wystawy, sprawozdania, konkursy.

1. Revue Générale des Routes Nr 141 — wrzesień 1937 r. *Drogi państwowe w Holandii.*

Ważne szlaki dróg państwowych w Holandii są budowane w ten sposób, że szerokość ich może wynosić 26 metrów.

W pierwszej kolejności wykonywana jest nawierzchnia drogi szerokości 6 metrów; następnie szerokość ta może być powiększona do 11 metrów, w chwili, gdy będzie to potrzebne. Z obu stron nawierzchni tej drogi są umieszczane krawężniki z żelbetu. Dawniej stosowano krawężniki z kostki kamiennej, jednak obecnie zaniechano stosowania tego typu krawężników, gdyż mało różniły się one od szarego tła sąsiedniej nawierzchni drogowej. W dodatku w Holandii daje się odczuwać brak naturalnego kamienia przydatnego na krawężniki. Krawężniki z żelbetu zaopatrzone są na 10 cm swej szerokości z zewnętrznej strony w biały pas malowany farbą olejną.

Część nawierzchni, przeznaczona na dróżki dla motocyklistów i cyklistów, wynosi dwa metry; dróżki te posiadają nawierzchnię z płyt betonowych o grubości 6 cm; płyty te są przeważnie dwa metry szerokie i posiadają one stalowe uzbrojenie w dolnej swej części.

Chodniki dla pieszych, sąsiadujące z drózkami dla cyklistów, mają nawierzchnię z płyt betonowych o wymiarach 30×30 cm ułożonymi na podłożu z piasku; podłoże to jest odpowiednio ubijane specjalnymi maszynami.

W celu zmniejszenia kosztów wywłaszczenia w wielu miejscach, zamiast skarp bocznych nasypów, są stosowane ścianki oporowe z falistych płyt z eternitu, wtlaczanych w grunt i odpowiednio ze sobą połączonych śrubami, Panuje mniemanie, że płyty te mogą w przeciągu 5 lat spełniać swe zadanie.

Jako nawierzchnię dróg państwowych stosują w Holandii prawie wyłącznie beton asfaltowy o grubości 6 cm; skład tego betonu jest następujący; 55% szabru (z porfiru), 35% piasku, 10% cementu i 7—8% bitumu.

2. Asphalt und Teerstrassenbautechnik Nr 39 — 29 września 1937 r. *Budowa dróg w Italii.*

Międzynarodowa Izba Handlowa wydała wyczerpujące dzieło o administrowaniu drogami i ich finansowaniu w 15 krajach.

Według danych o Italii sieć drogowa obejmuje:

Drogi państwowe . . .	21.000 km
Drogi powiatowe . . .	42.500 km
Drogi gminne . . .	<u>106.800 km</u>
razem	170.300 km

Powierzchnia Italii wynosi 310.000 kilometrów kwadratowych, ogólna liczba samochodów w Italii wynosi w przybliżeniu 398,000. We wstępie senator *Puricelli* opisuje wyniki gospodarki faszystowskiej,

3. Die Stresse — 1 wrzesień 1937 r. *Długość sieci dróg kołowych w Europie.*

Według danych Statystycznego Urzędu Rzeszy Niemieckiej sieć dróg kołowych o twardej nawierzchni w Europie posiada długość okrągło 2.000.000 kilometrów. Powierzchnia Europy wynosi 10.200.000 km², więc gęstość dróg kołowych wynosi 196 m na 1 km². Drogi kołowe o twardej nawierzchni w Rzeszy Niemieckiej (nie licząc autostrad) posiadają łączną długość 220.000 km. Na 1 km² wypada więc w Rzeszy Niemieckiej 467 m drogi kołowej o twardej nawierzchni. Chociaż przeciętna gęstość sieci niemieckich dróg kołowych w poszczególnych prowincjach jest wobec tego dwukrotnie większa niż przeciętna gęstość sieci dróg kołowych w Europie, jednak niemieckie drogi kołowe nie mogą być w żadnym razie uważane za najbardziej gęstą sieć dróg kołowych o twardej nawierzchni. Znacznie większą gęstość sieci dróg kołowych posiadają następujące państwa: Dania, Holandia, Belgia i Anglia. Również i Francja oraz Italia posiadają gęstość dróg znacznie większą od Rzeszy Niemieckiej. Jednak państwa Europy leżące na wschód i na południo-wschód od Rzeszy Niemieckiej a mianowicie Polska, Rosja oraz państwa Bałkańskie, zarówno jak państwa skandynawskie, posiadają gęstość sieci dróg kołowych poniżej przeciętnej gęstości dróg w Europie.

XVI. Różne.

1. *Le Genie Civil* — Nr 10 — 4 września 1937 r. *Nowy tunel, tzw. „Lincoln Tunnel” w New-Yorku.*

W chwili obecnej odbywa się budowa nowego tunelu drogowego, tzw. „*Lincoln Tunnel*”, pod rzeką *Hudson River* w New-Yorku w odległości kilku kilometrów powyżej istniejącego już tunelu drogowego, tzw. „*Holland Tunnel*”. Tunel „*Lincoln Tunnel*” składa się, podobnie jak i tunel „*Holland Tunnel*”, z dwóch bliźniaczych galerii o przekroju kołowym; średnica każdej z galerii tego nowego tunelu wynosi 9 m 45, a więc o 0,45 więcej od średnicy galerii tunelu *Holland Tunnel*. Rozpoczęto roboty przy budowie tunelu *Lincoln Tunnel* w r. 1934. Ze względów finansowych roboty są prowadzone w dzień i w nocy bez przerwy, na cztery zmiany. Pierwsza faza robót obecnie wykonywanych obejmuje jedną galerię, która jest wykonywana za pomocą ścięśnionego powietrza z poziomym kesonem; rozpoczęto wykonanie tunelu z obu stron, ze specjalnych pionowych galerii wentylacyjnych, opuszczonych z zastosowaniem kesonów pionowych. Część tunelu pod korytem rzeki wynosi 1540 metrów. Śruby łączące ogniwa płaszczki kesonu poziomego są zakręcane z zastosowaniem specjalnej maszyny, wprawionej w ruch za pomocą ścięśnionego powietrza.

2. *Revue Generale des Routes* — Nr 141 — wrzesień 1937. *Inwestycje drogowe i postępy motoryzacji na całym świecie.*

Pismo amerykańskie *Higways and Bridges* podaje następujące informacje o najnowszych inwestycjach drogowych i o postępie motoryzacji w różnych krajach kuli ziemskiej. Dane te zestawiono w następującej tablicy;

Rok	Ilość km dróg na kuli ziem- skiej	Procent wzrostu od 1929	Ilość samochodów	Procent wzrostu
1929	10.531.202	0,0	32.034.572	0
1930	12.489.038	18,6	35.127.398	9,7
1931	12.734.709	20,9	35.805.632	11,8
1932	14.390.454	36,6	35.263.397	10,1
1933	14.643.641	39,0	33.567.295	4,8
1934	14.832.073	40,8	35.352.004	11,4
1935	15.358.638	45,8	37.451.798	16,9
1936	15.840.000	50,7	39.800 000	24,2

3. *Revue Générale de Routes* — Nr 141 — wrzesień 1937. *Autostrada międzynarodowa Calais — Istamboul.*

Niedawno oddano z przetargu do wykonania roboty przy budowie odcinka *Pazordjik — Ploudina* w Bułgarii autostrady *Calais — Istamboul*. Dwa inne odcinki tej autostrady, w okolicach Sofii, są obecnie w wykonaniu i będą w najbliższej przyszłości połączone z odcinkami autostady na terenie Turcji. W obrębie Turcji roboty przy budowie odcinka *Svilengrad — Istamboul* będą prawdopodobnie wykończone w roku bieżącym.

4. *Revue Générale des Routes* — Nr 141 — wrzesień 1937. *Budowa autostrady z Ostendy do Brukseli.*

W kwietniu 1937 r. rozpoczęto roboty przy budowie autostrady na odcinku pomiędzy *Ostendą* a *Brukselą*; autostrada ta ma przechodzić przez miasta *Bruges* i *Gand*.

Szerokość tej autostrady ma wynosić, pomiędzy krawężnikami 30 m., z pasem rozdzielczym w środku o szerokości 4 metry. Pas ten ma być zaдрzewiony, by wyeliminować możliwość osłepiania kierowców przez reflektory samochodów do siebie się zbliżających, szczególnie na łukach trasy autostrady.

Każda ze stref autostrady, z obu stron środkowego pasa rozdzielczego, będzie 7 metrów szeroka. Ruch będzie jednokierunkowy. Na nawierzchni autostrady będą wymalowane czarne pasy na białym tle, ściśle odgraniczające strefy jezdni przeznaczone dla ruchu w odpowiednim kierunku. Każda z dwóch stref jezdni będzie posiadała z dwóch stron dwa obrzeża po jednym metrze szerokie, pokryte betonem i asfaltem. Obrzeża te mają na celu, szczególnie w nocy, przyczynić się do powiększenia stopnia bezpieczeństwa jazdy samochodów.

Autostrada nie będzie posiadała żadnych skrzyżowań z drogami kołowymi, ani z liniami kolejowymi, na jednym poziomie. Cała trasa autostrady, a specjalnie łuki i spadki poprzeczne jezdni, pozwolą na rozwijanie szybkości 170 km/godz.

5. *Engineering News Record* Nr 11 — 9 września 1937 r. *Projekt nowego tunelu miejskiego w dzielnicy Manhattan w New-Yorku.*

Do Zarządu Miejskiego w New-Yorku złożono projekt nowego tunelu, który ma być wybudowany w dzielnicy *Manhattan* w New-Yorku; tunel ten

ma być przeznaczony dla tranzytowego ruchu pomiędzy tunelami *Lincoln Tunnel* oraz tunelem *Queens-Midtown Tunnel*, których budowę rozpoczęto już dawniej.

Według projektu tunel ten ma się składać z bliźniaczych rur, z których jedna ma być ułożona pod ulicą 37-th street, a druga pod ulicą 38-th street; rury te mają być wykonane pomiędzy ulicami Second Avenue i Tenth Avenue, co stanowi długość 6300' = 1921,5 m.

Całkowity koszt tego tunelu wyniesie 30.000.000 dolarów \cong 150.000.000 złotych.

Tunel ten ma być ułożony na głębokości 100' = 31 m, by w przecięciu z ulicą *Fifth Avenue* nie kolidować z istniejącymi instalacjami podziemnymi. Każdy z bliźniaczych tuneli ma mieć jezdnię 30' = 9,5 m szeroką, przeznaczoną dla 3 stref jezdni. Zdolność przewozowa każdego z bliźniaczych tuneli wyniesie 2400 pojazdów na godzinę. Jednocześnie ma być wybudowany podziemny plac na postój 6000 samochodów oraz centralny dworzec autobusowy w centrum dzielnicy *Manhattan*.

6. Engineering News Record Nr 12 — 16 września 1937 r. *Brak żelaza i stali w Niemczech*

W Niemczech daje się odczuwać bardzo dotkliwy brak żelaza i stali, wobec czego wydano zarządzenie, by wszystkie budynki w obrębie Rzeszy Niemieckiej były budowane w pierwszym rzędzie z kamienia lub z betonu. Ograniczono do minimum pozwolenia na budowę budynków i budowli publicznych ze stali i żelaza i nakazano również stosować wyłącznie drzewo dla konstrukcji dachów. Dowodzi to, jaki brak w chwili obecnej w Niemczech zapasów stali i żelaza.

7. Engineering News Record Nr 12 — 16 września 1937 r. *Budowa tunelu pod kanałem Panamskim.*

Tunel dla ruchu kołowego ma być wybudowany w najbliższej przyszłości pod Kanałem Panamskim kosztem 2.000.000 dolarów. Tunel ten będzie stanowił jedyne połączenie bezpośrednio pomiędzy dwiema prowincjami republiki *Columbia*, przeciętej przez Kanał Panamski i przez Korytarz Panamski, który istnieje od czasu budowy kanału przez Stany Zjednoczone. Korytarz ten należy do Stanów Zjednoczonych i, jak dotąd, obywatele Kolumbii nie posiadają żadnego mostu nad Kanałem Panamskim i korzystają z niewielkiego promu, obliczonego zaledwie na 22 samochody.

8. Roads and Streets — wrzesień 1937. *Statystyka sprzedaży i produkcji cementu portlandzkiego w Stanach Zjednoczonych A. P.*

Zarząd górniczy (*The Bureau of mines*) w Stanach Zjednoczonych ogłosił statystykę, charakteryzującą produkcję i zbył cementu portlandzkiego w Stanach Zjednoczonych A. P. Ze statystyki tej wypada, że przemysł cementowy wyprodukował w czerwcu 1937 roku 11.163.000 beczek cementu i wysłał z cementowni 12.649.000 beczek oraz posiada u siebie na składzie w cementowniach 24.015.000 beczek.

Produkcja cementu portlandzkiego w czerwcu 1937 zmniejszyła się

o 1,9% a ładunki cementu powiększyły się o 1,0% w porównaniu z czerwcem 1936 r. Ilość cementu na składach w cementowniach wzrosła w czerwcu 1937 r. o 24,6% w porównaniu z czerwcem 1936 r. Całkowita produkcja cementu w Stanach Zjednoczonych A. P. w pierwszym półroczu 1937 wyniosła 54.008.000 beczek, w porównaniu z 43.529.000 beczkami za odpowiedni okres roku 1936. Wysłano z cementowni w okresie pierwszego półroczu 1937 r. 52.535.000 beczek, wobec 47.223.000 w odpowiednim okresie roku 1936.

SPRAWOZDANIE PREZYDJUM ZARZĄDU STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH.

Na dzień 31 grudnia 1937 r. Stowarzyszenie liczyło 376 członków; zwyczajnych 373 i wspierających 3; w tym osób fizycznych 229 i osób zbiorowych 147.

Pozostałość gotówki na dzień 1.XII.1937 r.	23,121 zł. 02 gr.
Wpłynęło w grudniu 1937 r.	5,645 „ 88 „
Razem	28,766 zł. 90 gr.
Wydano w grudniu 1937 r.	4,422 „ 94 „

Pozostaje na dzień 31 grudnia 1937 r. . 24,343 zł. 96 gr.
(w P. K. O. — 10,406 zł. 56 gr., Polskim Banku Komunalnym—
14,111 zł. — gr. i u skarbnika — zadłużenie 173 zł. 60 gr.).

PRZYSTĄPILI DO STOWARZYSZENIA W GRUDNIU 1937 R.

B. Członkowie zwyczajni.

a) osoby zbiorowe

32. Kamieniołomy Miast Małopolskich, Sp. z o. o. — Kraków, Basztowa 9.

232. Liga Drogowa—Warszawa, Krak. Przedmieście 8 m. 3.

31. Towarzystwo Eksploatacji Kamieniołomów — Kraków, Basztowa 9.

189. Wydział Powiatowy w Krasnymstawie—Krasnystaw.

238. Wydział Powiatowy w Skierniewicach—Skierniewice.

264. Wydział Powiatowy w Nowym Targu—Nowy Targ.

268. Wydział Powiatowy w Kozienicach—Kozienice.

269. Wydział Powiatowy w Sokołowie Podlaskim — Sokołów Podlaski.

255. Zrzeszenie Przemysłu Drogowego w Polsce — Warszawa, Jasna 8 m. 4.

b) osoby fizyczne

276. Antosik Eugeniusz — Wysokie Mazow., Pow. Zarząd Drogowy.
100. Baranowski Czesław — Grodno, Grandzicka 6.
208. Bajkiewicz Jerzy, inż. — Łódź, Urząd Wojewódzki.
218. Bagiński Józef — Wieluń, ul. Barycz 9.
253. Barzykowski Wojciech, inż. — Koło, Polna 6.
267. Bartoszek Jan, inż. — Katowice, Urząd Wojewódzki.
216. Chmielewski Józef, inż. — Brasław, Starostwo.
196. Domiński Stanisław, inż. — Rypin, Pow. Zarząd Drogowy.
250. Ebner Ludwik, inż. — Stryj, Pow. Zarząd Drogowy.
103. Franz Karol, inż. — Mielec, Pow. Zarząd Drogowy.
275. Francos Józef, inż. — Chrzanów, Wydział Powiatowy.
207. Grigorjew Mikołaj — Łuck, Urząd Wojewódzki.
214. Gołębiowski Zygmunt, inż. — Ostrów Mazow. Pow. Zarząd Drogowy.
230. Gurba Stanisław — Lublin, Pow. Zarząd Drogowy.
235. Gołkowski Czesław, inż. — Grajewo, Wydział Powiatowy.
195. Henszel Władysław, starosta — Wilejka Powiatowa.
113. Jackiewicz Stanisław — Łuck, Urząd Wojewódzki.
224. Janson Edward, inż. — Oszmiana, Piłsudskiego 55a, m. 2.
91. Kuczyński Jan, inż. — Kalisz, Wydział Powiatowy.
199. Kozarski Stefan, inż. — Częstochowa, Pow. Zarząd Drogowy.
211. Kowalewski Jakób, inż. — Łódź, Urząd Wojewódzki.
217. Karasiński Olgierd — Wilejka Powiatowa, Pow. Zarząd Drogowy.
249. Kwiecień Waclaw — Kielce, Słoneczna 26 m. 4.
265. Kurczyk Franciszek, inż. — Katowice, Urząd Wojewódzki.
222. Lissowski Zygmunt, inż. — Rawicz, Pow. Zarząd Drogowy.
121. Młynarski Stanisław, inż. — Łódź, Piotrkowska 100.
270. Mikus Józef, inż. — Lwów, Gródecka 68.
248. Niedzielski Franciszek, inż. — Baranowicze, Pow. Zarząd Drogowy.
90. Orlecki August — Radom, Mleczna 90.

66. Panek Franciszek — Włocławek, Zarząd Miejski.
73. Pohoski Kazimierz, inż. — Siedlce, Kilińskiego 12 m. 2.
96. Patyjewicz Grzegorz — Luboml, Pow. Zarząd Drogowy.
247. Puchalski Mieczysław, inż. — Piotrków Trybunalski, Sienkiewicza 7.
262. Paclawski Jan, inż. — Kielce, Mickiewicza 3.
116. Rudziński Henryk, inż. — Miechów, Pow. Zarząd Drogowy.
229. Rokita Stanisław, inż. — Lubartów, Pow. Zarząd Drogowy.
83. Stolarski Władysław — Łęczycza, Przedrynek 1.
85. Sobirajski Rafał, inż. — Nowogródek, Pow. Zarząd Drogowy.
223. Siadkowski Józef, inż. — Kościerzyna, Pow. Zarząd Drogowy.
231. Suszycki Piotr, inż. — Wejherowo, Sobieskiego 63.
239. Stankiewicz Mieczysław, inż. — Białystok, Urząd Wojewódzki.
266. Smrza Józef — Białystok, Urząd Wojewódzki.
221. Trampler Józef, inż. — Poznań, Urząd Wojewódzki.
226. Topolewicz Czesław — Postawy, Pow. Zarząd Drogowy.
278. Wiśniewski Marian, inż. — Warszawa, Kaliska 17.

Prezes (—) *M. Nestorowicz*
Skarbnik (—) *A. Gajkowicz*

SPRAWOZDANIE PREZYDIUM ZARZĄDU STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH.

Na dzień 1 lutego 1938 r. Stowarzyszenie liczyło 464 członków (z poprzedniej ilości 376 członków ustąpiło na skutek nieopłacenia składki członkowskiej za 1937 r., zrzeczenia się oraz śmierci — 31 osób, natomiast przybyło nowych członków 119 osób); zwyczajnych 462 i wspierających 2; w tym osób fizycznych 321 i osób zbiorowych 143.

Pozostałość gotówki na dzień 31.XII.1937 r. 24,343 zł. 96 gr.
Wpłynęło w styczniu 1938 r. 3,750 „ 70 „

Razem 28,094 zł. 66 gr.

Wydano w styczniu 1938 r. 1,874 „ 45 „

Pozostaje na dzień 1 lutego 1938 r. 26,220 zł. 21 gr.

(w P. K. O. — 12,557 zł. 26 gr., Polskim Banku Komunalnym — 14,111 zł. — gr. i u skarbnika — zadłużenie 448 zł. 05 gr.).

PRZYSTĄPILI DO STOWARZYSZENIA W STYCZNIU 1938 R.

B. Członkowie zwyczajni.

a) osoby zbiorowe

311. Wydział Powiatowy w Radzyminie — Radzymin.

363. Wydział Powiatowy w Rawie Mazowieckiej — Rawa Mazowiecka.

461. Wydział Powiatowy w Grójcu — Grójec.

b) osoby fizyczne

332. Amon Jan — Lublin, Urząd Wojewódzki.

297. Brzeziński Eugeniusz, inż. — Tomaszów Lubelski, Pow. Zarząd Drogowy.

315. Baranowicz Piotr, inż. — Szczuczyn Nowogródzki, Pow. Zarząd Drogowy.

321. Bojan Franciszek, inż. — Kraków, Zarząd Miejski.

335. Budziakowski Józef — Gdynia, Komisariat Rządu.

346. Brzozowski Stefan — Warszawa, Służewska 3 m. 12.

350. Burgielski Władysław, inż. — Tarnopol, Urząd Wojewódzki.

373. Bojarzyński Zygmunt, inż. — Wilno, Urząd Wojewódzki.

393. Barancewicz Kazimierz, inż. — Sanok, Pow. Zarząd Drogowy.

394. Berezański Józef — Turka n/Stryjem, Pow. Zarząd Drogowy.

395. Bellert Piotr, inż. — Izbica n/Wieprzem, Państw. Klinkiernia.

449. Babecki Juliusz, inż. — Warszawa, Sienkiewicza 1, Tow. Naft. „Mazut”.

459. Budzyński Jerzy, inż. — Warszawa, Widok 8 m. 11.

460. Bryła Stefan, prof. — Warszawa, Polna 64 m. 12.

312. Chodkowski Maurycy, inż. — Radzymin, Pow. Zarząd Drogowy.

352. Cesluk-Grajewski Włodzimierz — Tarnopol, Urząd Wojewódzki.

380. Ghodakowski Jerzy, inż. — Katowice, Zarząd Koksowni.
431. Czerkaski Aleksander, inż. — Turek, Pow. Zarząd Drogowy.
339. Danowski Stanisław — Będzin, Sienkiewicza 3 m. 7.
411. Doberstein Jan, inż. — Nowogródek, Urząd Wojewódzki.
347. Eizenberg Michał — Grodno, Pow. Zarząd Drogowy.
418. Fabrycki Jerzy — Wieluń, Staszica 4.
286. Grapow Alfons, inż. — Łódź, Żwirki i Wigury 26 m 7.
293. Góra Franciszek, inż. — Kraków, Urząd Wojewódzki.
310. Grygiel Michał — Grodno, Pow. Zarząd Drogowy.
318. Gadomski Mieczysław, inż. — Busko-Zdój, Pow. Zarząd Drogowy.
368. Godlewski Tadeusz, inż. — Gąsocin, pow. płoński, maj. Gościmino Wielkie.
384. Gniewiński Czesław, inż. — Warszawa, Misyjna 8.
390. Gamper Heliodor, inż. — Kraków, Urząd Wojewódzki.
403. Grzegorzewski Wiktor, inż. — Kraków, Zarząd Miejski.
404. Górski Wiktor, inż. — Równe, ul. Orlicz-Dreszera 38.
429. Gilewicz Józef — Warszawa, Zagórna 6 m. 26.
430. Groch Józef, inż. — Zbyszyce k/N. Sącza, Kierownictwo budowy dróg węzła Rożnowskiego.
445. Gołowin Szymon, inż. — Kraków, Helczyna 21.
454. Grabski Zdzisław — Warszawa, Al. Szucha 16.
456. Gieysztoń Witold, inż. — Łomża, Pow. Zarząd Drogowy.
361. Heine Michał, inż. — Warszawa, Kossaka 7.
369. Hirsberg Oziash, inż. Tarnopol, Urząd Wojewódzki.
455. Hera Edmund, inż. — Warszawa, Walecznych 34 m. 5.
290. Iwanow Włodzimierz — Białystok, Parkowa 6.
400. Jaroszewicz Bronisław, inż. — Stanisławów, Urząd Wojewódzki.
427. Jaroszewski Stefan, inż. — Katowice, Wspólnota Interesów.
291. Kowalczyk Franciszek — Kraków Urząd Wojewódzki.
303. Kunce Antoni, inż. — Wysokie Mazowieckie, Pow. Zarząd Drogowy.

308. Kosiński Piotr, inż. — Grodno, Zarząd Miejski.
314. Kasprzycki Julian, inż. — Szamotuły, Pow. Zarząd Drogowy.
345. Kozdęba Karol, inż. — Bóbrka, Pow. Zarząd Drogowy.
365. Kurowicki Teodor — Józefów k/Otwocka.
407. Komarowski Stanisław — Nadwórna, Pow. Zarząd Drogowy.
415. Kukulski Stanisław, inż. — Poznań, 3-go Maja 6.
416. Kucharski Henryk, inż. — Września, Fabryczna 28.
417. Kłos Brunon, inż. — Bydgoszcz, Pl. Weissenhofska 7.
419. Krzyśpiak Bolesław — Garwolin, Pow. Zarząd Drogowy.
422. Krzemień Walenty, inż. — Zbyszyce k/N. Sącza, Kierownictwo budowy węzła Rożnowskiego.
424. Koryciński Franciszek, inż. — Czortków, Pow. Zarząd Drogowy.
426. Krukowski Włodzimierz, inż. — Wilno, Urząd Wojewódzki.
438. Kaśinowski Stanisław, dyrekt. — Warszawa, Koszykowa 6 m. 9.
446. Kowalewski Tadeusz, inż. — Krasnystaw, Pow. Zarząd Drogowy.
328. Laskowski Włodzimierz, inż. — Wilno, Urząd Wojewódzki.
433. Lewkowicz Janusz, inż. — Zbyszyce k/N. Sącza Kierownictwo budowy dróg węzła Rożnowskiego.
298. Łata Stefan, inż. — Czeladź 2, ul. Zamostem 20.
257. Mazur Romuald, inż. — Katowice, Urząd Wojewódzki.
313. Marynowski Jerzy, inż. — Toruń, Urząd Wojewódzki.
326. Michalewski Włodzimierz, inż. — Biłgoraj, Pow. Zarząd Drogowy.
329. Matwijko Stefan, inż. — Bochnia, Pow. Zarząd Drogowy:
353. Molisch Rudolf — Warszawa, Wilcza 73 m. 3.
354. Mroziński Władysław — Poznań, Wyspiańskiego 10.
398. Maruszewski Zygmunt — Przasnysz, Pow. Zarząd Drogowy.
410. Miłosz A. inż. — Głębokie Wielkie, Pow. Zarząd Drogowy.

420. Marcinkowski Kazimierz — Kraków, Wenecja 4a m. 5.
428. Miller Romuald, inż. — Warszawa, Mokotowska 60,
firma „Trwałe Drogi”.
374. Nowotny Roman, inż. — Rudki, Pow. Zarząd Drogowy.
450. Nadratowski Stanisław, inż. — Warszawa, N. Świat 21.
447. Olszewski Bolesław, inż. — Pszczyna, Ligonja 12.
358. Pomianowski Jerzy — Warszawa, Filtrowa 30.
366. Piotrowski Zbigniew — Rabka, Kierownictwo prze-
budowy drogi państwowej.
392. Prokiesz Albert, inż. — Kraków Urząd Wojewódzki.
397. Południak Henryk, inż. — Radzyń Podlaski, Pow.
Zarząd Drogowy.
421. Praczyński Aleksander, inż. — Kraków, Urząd Wo-
jewódzki.
423. Południak T. — Kraków, ul. Jul. Lea 28.
439. Pęczalski Karol, inż. — Bereziny k/Łodzi, Okrzei 5.
441. Pietschowa Ewa, inż. — Lwów, Urząd Wojewódzki.
451. Protassewicz Zygmunt, inż. — Warszawa, Mokotów,
Naruszewicza 15.
457. Pałys Henryk, inż. — Kielce, Urząd Wojewódzki.
343. Rusin Tadeusz — Warta, ul. Toruńska
356. Rudolf Antoni, inż. — Chełm Lubelski, Pow. Zarząd
Drogowy.
381. Rybka Jan, inż. — Pułtusk, Pow. Zarząd Drogowy.
387. Ryczak Stefan, inż. — Poznań, W. Garbary 34 m. 12.
388. Riess Henryk, inż. — Cieszyn, Wojewódzki Urząd
Budownictwa.
396. Raczyński Włodzimierz, inż. — Koło, Pow. Zarząd
Drogowy.
405. Różycki Jan, inż. — Kraków, Urząd Wojewódzki.
443. Rzewuski Tadeusz — Warszawa, Ordynacka 7 m. 1.
256. Sliwiński Mieczysław — Kraków, Zwierzyniecka
10 m. 27.
281. Sitarski Marian — Białystok, Urząd Wojewódzki.
283. Sokalski Kazimierz, inż. — Sambor, Wydział Po-
wiatowy.
285. Stark Jakub, inż. — Warszawa, Mokotowska 41.
289. Sosnowski Kazimierz, inż. — Warszawa, Grójecka 41.
307. Soroko Piotr, inż. — Pińsk, Wydział Powiatowy.

337. Somla Ignacy—Gdynia Piłsudskiego 5 m. 70.
338. Skowroński Mieczysław, inż.—Sosnowiec, Złota 10.
359. Sitarski Władysław,—Rabka, Kierownictwo przebudowy drogi państwowej.
402. Sterner Wacław, inż.—Kielce Sienkiewicza 34.
408. Szenkelbach Benno, inż. — Stanisławów, Urząd Wojewódzki.
409. Sznee Michał, inż. — Wilno, Urząd Wojewódzki.
305. Trojnar Józef, inż.—Zbaraż, Pow. Zarząd Drogowy.
348. Trzeciak Władysław—Ostrołęka, Pow. Zarząd Drogowy.
444. Tyszkiewicz Stefan, prezes — Warszawa, Piusa XI-go Nr 4.
282. Wierzbicki Oktawian, inż. — Białystok, Urząd Wojewódzki.
288. Walentowski Mikołaj, inż.—Brześć n/Bugiem, Urząd Wojewódzki.
372. Wasilewski Jerzy, inż. — Zaleszczyki, Pow. Zarząd Drogowy.
375. Wojciechowski Janusz, inż. — Warszawa, Krak. Przedm. 6 m. 1.
379. Wachowiak Mieczysław, inż. — Bielsko (Śląsk), Perkop 12.
435. Węgrowski Leon, inż. — Włodzimierz, Pow. Zarząd Drogowy.
436. Weigel Władysław, inż. — Tarnopol, Urząd Wojewódzki.
188. Zawadzki Wacław — Radom, Staszycza 20 m 6.
434. Zamorowski Henryk—Lublin, Zarząd Miejski.

Prezes (—) *M. Nestorowicz*
Skarbnik (—) *A. Gajkowicz*

WYKAZ CZŁONKÓW, KTÓRZY Z DNIEM 1 STYCZNIA
1938 R. USTĘPUJĄ ZE STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW
POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH NA SKUTEK:

*I Nieopłacenia składki członkowskiej za 1937 r. (§ 8 Statutu
Stowarzyszenia).*

A. Osoby zbiorowe.

a) członkowie wspierający.

571. Wydział Powiatowy w Wyrzysku — Wyrzysk.

b) członkowie zwyczajni.

129. Krakowskie Towarzystwo Techniczne — Kraków.

101. Towarzystwo Górniczo-Przemysłowe „Saturn”. Sp.

Akc. — Sosnowiec.

118. Wydział Powiatowy w Nowym Tomysłu — Nowy
Tomyśl.

237. Wydział Powiatowy w Brasławiu — Brasław.

317. Wydział Powiatowy w Krzemieńcu — Krzemieniec.

318. Wydział Powiatowy w Łańcucie — Łańcut.

B. Osoby fizyczne.

b) członkowie zwyczajni.

332. Altman Stanisław, inż. — Warszawa.

554. Antuszeński Leon, inż. — Postawy.

152. Bojar Kazimierz, inż. — Janów Lubelski.

183. Boris Franciszek — Ożarów k/Warszawy.

466. Bach Julian, inż. — Hrubieszów.

504. Bauer Karol, inż. dyr. — Drohobycz.

225. Dąbrowska Kazimiera — Warszawa.

371. Freund Karol, inż. — Gródek Jagielloński.

27. Jaszewski Stefan — Bydgoszcz.

37. Kozłowski Stanisław, inż. — Warszawa.

192. Kurek Bronisław — Płońsk.

33. Marzyński Dawid, inż. — Warszawa.

165. Margulis Józef — Sarny.

103. Pałczyński Stanisław, inż. — Toruń.

493. Raczyński Franciszek, inż. — Łuck.

520. Rotstein Mieczysław, inż. — Warszawa.

120. Szuster Włodzimierz, inż. — Stanisławów.
185. Skrebieńko Hipolit — Krynice k/Tomaszowa Lubelskiego.
98. Woronowicz Robert, inż. — Kowel.
67. Zahaczewski Józef, inż. — Katowice.

II Zrzeczenia się.

B. Osoby fizyczne.

b) członkowie zwyczajni.

384. Dziewanowski Kazimierz — Wyszogród.

III Śmierci.

B. Osoby fizyczne.

b) członkowie zwyczajni.

316. Grabski Władysław, prof. — Warszawa.
30. Lange Edward — Dubno.
223. Morawski Bernard J., inż. — Płock.

Zestawienie

Ustępuje osób zbiorowych, członków	wspierających —	1
" " " "	zwyczajnych —	6
" " fizycznych	"	— 24
	Ogółem osób —	31.

SPRAWOZDANIE KASOWE KURATORIUM FUNDACJI STYPENDIALNEJ IMIENIA PROF. M. W. NESTOROWICZA.

Na dzień 1 sierpnia 1937 r. fundusz stypendialny wynosił:

a) obligacjami 7% państwowej pożyczki stabilizacyjnej	4200 dolarów
b) gotówką	3171 zł 35 gr
Wpłynęło w sierpniu	— zł —
we wrześniu	377 zł 64 gr
w październiku	466 zł 50 gr
w listopadzie	— zł —
w grudniu	14 zł 31 gr
Razem	858 zł 45 gr

Wydano w sierpniu	— zł —
we wrześniu	250 zł 20 gr
w październiku	— zł — gr
w listopadzie	250 zł 20 gr
w grudniu	— zł —
Razem	<u>500 zł 40 gr</u>

21 września 1937 r. zamieniono 7% państwową pożyczkę stabilizacyjną normalnej wartości 4200 dolarów $4\frac{1}{2}\%$ wewnętrzną pożyczkę na nominalną wartość 31140 zł (trzydzieści jeden tysięcy sto czterdzieści złotych).

Wobec tego na dzień 1 stycznia 1938 r. fundusz stypendialny wynosi:

- a) obligacjami $4\frac{1}{2}\%$ wewnętrznej pożyczki 31140 zł —
 - b) gotówką 3529 zł 40 gr
- (Konto czekowe P. K. O. Nr 17212 na sumę 3306 zł 88 gr, Książeczka oszczędnościowa P. K. O. Nr 803385 na 89 zł 17 gr, książeczka oszczędnościowa K. K. O. Nr 8128 na 133 zł 35 gr).

Kuratorium Fundacji.

SPROSTOWANIE

W Nr 128 — 129 „Wiadomości Drogowych”

Str.	Wydrukowano:	Winno być:
2 okładki, 658 tekstu	Inż. W. Zakalski	Inż. R. Zakalski

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.

**Redakcja Wiadomości ma na
składzie do sprzedaży następujące
wydawnictwa:**

1. M. Porowski. Problem ulepszania dróg gruntowych.
1928 r. Stron 83. Cena Zł. 1.85
2. Prace pierwszego Polskiego Kongresu drogowego. 1928 r.
Stron 401 z wieloma rysunkami i fotografiami.
Cena Zł. 10.00
3. Prace drugiego Polskiego Kongresu drogowego. 1930 r.
Stron 138 z 2 fotografiami (obrazy i uchwały).
Cena Zł. 6.00
4. Prace trzeciego Polskiego Kongresu drogowego. 1934 r.
Stron 498 z wieloma rysunkami i fotografiami.
Cena Zł. 12.00
5. Vespermann. Nawierzchnie drogowe ze smół i mieszanek smołowo - asfaltowych. Przełożył, opracował i zaopatrzył dodatkiem p. t. Polskie smoły drogowe i mieszanki smołowo - asfaltowe Inż. Wł. I. Górski. 1932 r. Stron 240. Cena 20 zł. 50 gr., dla Członków Stowarzyszenia Polskich Kongresów drogowych.

Cena obniżona do Zł. 3.-

Książki wysyłane są po wpłaceniu należności na konto czekowe „Stowarzyszenia Członków Pol. Kongr. drogowych” w P. K. O. Nr. 13966. Na odcinku blankietu nadawczego należy podać którą książkę poleca się wysłać i pod jakim adresem.