

CZASOPISMO TECHNICZNE

ORGAN POLSKIEGO TOWARZYSTWA POLITECHNICZNEGO WE LWOWIE.

Rocznik XXXVII.

Lwów, dnia 10 października 1919.

Nr. 19.

TREŚĆ: Inż. A. W. Krüger: Z dziedziny nawierzchni dróg żelaznych. (Ciąg dalszy). — Sprawy publiczne. Inż. M. Nestorowicz: Jeszcze słów kilka o tymczasowych przepisach o zarządzie drogami kołowymi. (Ciąg dalszy). — W. Skwarczyński: Samoistne władze techniczne. — Inż. R. Bielski: Kilka słów o organizacji zarządów drogowych w Polsce. — Przegląd czasopism. — Sprawy bieżące. — Sprawy Towarzystwa.

Z dziedziny nawierzchni dróg żelaznych.

Podał

Inż. A. W. Krüger.

(Ciąg dalszy).

Fischer v. Zikarlsburg, szef sekcji m. Wiednia, zwraca uwagę na należyte wyzyskanie jeszcze takich starych podkładów wyjętych już z nawierzchni i proponuje wycinanie z nich krótszych podkładów dla wąskotorówek, co się zresztą dawniej praktykowało. Poruszył on nadto myśl używania rozciętych zdrowych kawałków z progów w torach bocznych lub stacyjnych, a nawet liniach lokalnych, gdzie chyżość jazdy nie przechodzi 10—15 km na godzinę.

Mianowicie co 3 podkład, z wykluczeniem podkładów stykowych, nie byłby ciągłym na całą szerokość toru, ale składał się z dwóch oddzielnych, niepołączonych niczem ze sobą kawałków podkładów, wyciętych ze starych progów. Szyna spoczywałaby na miejscu podkładu, który niepodlegał procesowi przygwałdzania, zatem mechanicznie niezniszczonym (rys. 1).

Rys. 1.



Myśl tę bardzo zalecam do praktycznego wypróbowania szczególnie na torach bocznych, w rejonach ogrzewalnych, warsztatowych, magazynowych itp.

Z materiałów drzewnych najdoskonalszą na podkłady jest dębina, ale tej pocyna i u nas już brakować. Podkłady dębowe zastępujemy więc podkładami z drzewa miękiego lub bukowego, z których ostatni niechętnie jest u nas widziany.

Ponieważ drzewo miękie i buk na miejscu przytwierdzenia szyn bardzo prędko ulega mechanicznemu zniszczeniu, w miejscach gdzie wpuszcza się w podkład szyniaki lub śruby szynowe wkręca się grabowe dyble dla wzmocnienia podkładu, nazwane dyblami Colleta¹⁾. We Francji i Niemczech takie dyblowanie było bardzo rozpowszechnione i odby-

wało się ręcznie i fabrycznie. U nas wobec niskich cen drewna nieopłacało się ono przed wojną i owszem nowy napawany podkład dębowy był tańszym od miękiego napawanego i dyblowanego sposobem Colleta lub Frederiksa. Sposób Colleta różni się tem od Frederiksa, że przy pierwszym dybel ma gwint, przy drugim jest gładki, bez gwintów. Wobec dzisiejszego wzrostu cen podkładów i u nas będziemy musieli w krótkim czasie pomyśleć o tym sposobie utrwalania podkładów, ale na razie jest to niemożliwe, gdyż z wyrobem dybli Colleta i odnośnych narzędzi jesteśmy zależni od Niemiec.

Rambachera¹⁾ sposób wsuwania wkładek płytowych z twardego drewna w odpowiednie wcięcia na używanych, mechanicznie nadniszczonych podkładach, lub nowych miękich, nie mógł być wskutek wypadków wojennych praktycznie wypróbowany. Przemawia przeciwko niemu zsychanie się i paczenie płyt wkładowych i potrzeba wyciągania podkładów z pod szyn dla wycięcia wpustu i wsunięcia w wkładki.

Jeszcze w r. 1900 na międzynarodowym kongresie leśników omawiano sprawę niedostateczności wogóle produkcji drzewa użytecznego, a szczególnie na podkłady kolejowe. Inspektor leśny Mélard²⁾ w poświęconej temu przedmiotowi pracy zestawiał cały odnośny materiał, zebrał najważniejsze liczby prawie ze wszystkich państw, dotyczące zużycia i wyrobu produktów leśnych w teraźniejszości i przyszłości, i przyszedł do wniosku, że konsumpcja wszelkiego rodzaju drzewa przewyższa normalną produkcję wszystkich dostępnych lasów. Nieunikniony deficyt pokrywa dewastacja lasów w poszczególnych krajach.

Zbliżamy się zatem z każdym rokiem do okresu, w którym zabraknie drzewa, a ustawiczny wzrost ceny tegoż z jednej strony podnieca tylko spekulantów do dewastacji lasów, z drugiej zaś każe szukać materiałów, którymi dałoby się zastąpić drzewo dla żądanych celów.

W Stanach Zjednoczonych zarządy kolejowe

¹⁾ Autora „Podkłady kolejowe“ w *Czasopiśmie technicznym* r. 1905 i r. 1919 z. 3.

¹⁾ *Czasopismo techniczne* z r. 1913, str. 183.

²⁾ *Czasopismo techniczne* z r. 1905, str. 86.

zwróciły baczniejszą uwagę na sprawę podkładów kolejowych, które sprowadzane są z Japonii, Hawaj i Australii, gdyż mimo kosztów transportu oceanem, sprowadzane są już tańsze od krajowych. W pierwszym dziesiątku lat bieżącego stulecia, w obawie o przyszłość, jedenaście zarządów kolejowych Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej zakupiło 160 000 ha ziemi pod kulturę drzewa użytecznego na podkłady. Z każdym rokiem znajdujemy tam coraz to nowe wiadomości o zakupie terenów pod lasy przez zarządy kolejowe. Te nietylko starają się o udoskonalenie kultury we własnych lasach, ale i odstępują sadzonki użytecznych drzew po bardzo niskich cenach, lub bezinteresownie sąsiadom kolei, by w ten sposób szerzyć, szczególnie do celów kolejnictwa użyteczne gatunki drzewa i zachęcać ludność do ich uprawy.

Ze wszystkich zarządów kolejowych tak starego jak i nowego świata, kolej Santa Fe zdaje się mieć urządzenia najdoskonalsze i najbardziej odpowiadające postępowi czasu ¹⁾. Sieć tej kolei, licząca przeszło 16 000 km prowadzi przez Stan Missouri, Kansas, Kolorado, Nowy Meksyk, Teksas i Oklaham. Wszystko, co najpraktyczniejsze, starają się tam wprowadzić w życie: personal kolejowy ma zapewniiony udział w zyskach, zarząd jest najbardziej uproszczony, humanitarne urządzenia są najsumienniejsze uwzględniane. Ten zarząd kolejowy, uważany dziś za najnowocześniejszy, poświęca baczność uwagę sprawie drzewa na podkłady, słupy telegraficzne i dyle mostowe — posiada ku temu celowi lasy, rozciągające się po obu stronach szlaku na wielkich obszarach.

My w Europie, dzieci starego kontynentu, z uległością wcale naiwną zwykliśmy patrzeć na Amerykę północną. W wygodzie czekamy na dobry przykład do naśladowania i zazwyczaj wychodzimy na tem dobrze. W tym kierunku jednakowoż żadne z państw Europy nie poszło jeszcze za dobrym przykładem, chociaż wzdłuż szlaków kolejowych Europy znajduje się wiele terenów, będących własnością kolei, które leżą bezużytecznie, albo wydzierżawianie takowych przynosi małe korzyści. Nawoływania w tym kierunku pozostały bez skutku ²⁾, dopiero w ciągu wojny światowej raczono na nie zwrócić uwagę.

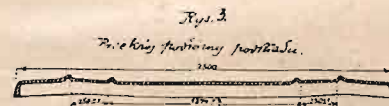
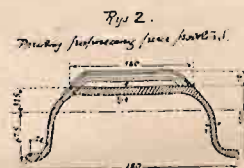
Przy budowie państwa polskiego i organizacji zarządów kolejowych powinno się zaraz w pierwszych latach poświęcić tej sprawie baczniejszą uwagę i zalesiać zbędne tereny przy kolejach, zakupywać nawet lasy i troszczyć się o kulturę drzew użytecznych na podkłady. Dzisiaj wsadzone w ziemię sadzonki wydadzą pnie nadające się do wyrobu podkładów właśnie w tym czasie, kiedy i u nas zacznie brakować drzewa.

Dla nas jest to sprawa nawet o wiele ważniejsza, jak dla innych państw, gdyż wiele upłynie czasu, zanim dojdziemy do możliwości wyrobu własnych podkładów z żelaza, gdyż w budującym się państwie będzie zapotrzebowanie ważniejszych wyrobów żelaznych zbyt wielkie, na wyrób podkładów żelaznych w naszych własnych fabrykach długo jeszcze nie będzie czasu, gdyż nawet i w Niemczech uważa się je jako fabrykat drugorzędny, wy-

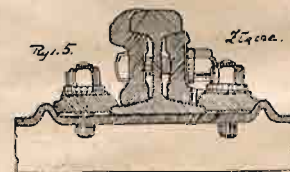
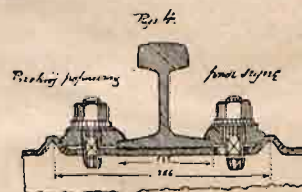
rabiany w chwilach, kiedy niema ważniejszych zamówień.

W ciągu pięćdziesięciolecia stwierdzono doświadczalnie, że żelazne podkłady kolejowe równają się co do wartości prawie w zupełności drewnianym. Nie można tego jednakowoż powiedzieć o materyale, służącym do przymocowania szyny do podkładu.

Gdy z wybuchem wojny światowej ceny podkładów z drzewa nadmiernie poszły w górę, zmuszony był zarząd oldenburskich kolei państwowych zwrócić się do podkładów żelaznych. Przy wyborze rodzaju nawierzchni pominięto typy, używane na kolejach prusko-heskich, jakoteż Rotha i Schülera z kolei badeńskich, a zastosowano typ, uwidoczniony na załączonych rysunkach 2 do 5, zalecający się pojedynczością ¹⁾.



Główną charakterystyką typu oldenburskiego, gdzie szyna spoczywa wprost na podkładzie, są po obu krawędziach stopy szyny występujące z powierzchni podkładu poprzeczne żeberka klinowe, o które zapierają się łapki, przytrzymujące przy pomocy śrub szynę.



Otwory na śruby są wiercone, a nie wybijane. Dla zapobieżenia przeciw wędrówce szyn zbędne są osobne zarządzenia, także w łukach zbędne są podkłady o szczególnem dziurowaniu; jeden i ten sam typ używa się w prostej i łukach.

Brak drzewa na podkłady, wygórowana cena podkładów z żelaza i zredukowana ich produkcja wskutek zapotrzebowania żelaza na inne cele, każe inżynierowi ciągle zwracać się ku podkładom żelazno-betonowym, których wypróbowana użyteczność stoi daleko za pierwszymi. Szczególnie przymocowanie szyny do podkładu niema dotąd pomyslnego rozwiązania.

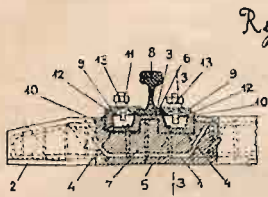
Nowy sposób utwierdzenia szyny na podkładzie żelbetowym opatentowali Józef Schustler i dr.

¹⁾ Eisenbahn u. Industrie r. 1911, zeszyt 12.

²⁾ Autora „Podkłady nawierzchni dróg żelaznych“ Warszawa, odbitka z Przeglądu technicznego r. 1912.

¹⁾ Organ f. d. Fortschritte der Eisenbahnwesens z 1. IX. 1918 r., zeszyt 17.

Otokar Soulayy z Budapesztu¹⁾. Płytki podkładowa 3 na załączonym przekroju rys. 6 posiada dwa żeberka 10, na wewnątrz ścięte, które dają oparcie także bocznie naciętym łapkami (szponkami) 9. Śruby 11 posiadają klinowo obrobione główki 12 i wchodzi w rynienki 5.



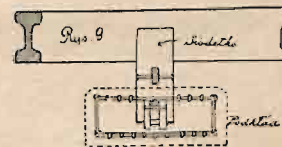
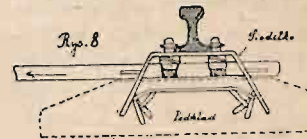
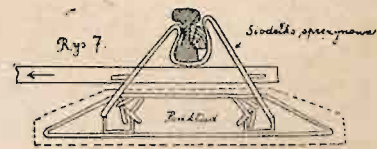
Rozwiązanie zaleca się stałym związaniem płytki podkładowej z podkładem żelbetowym i uniknąć się dającym przesuwaniem szyny po płytce, gdyż dobrze osadzone i zaparte o wargi (10) łapki i śrubę (13) zapobiegają temu.

Szczególne niszczenie podkładów spowodowuje naciskanie i uderzanie szyny o próg betonowy w czasie przejazdu wehikulów, gdyż ujemną stroną podkładów żelbetowych jest nieelastyczność tychże i mała wytrzymałość w miejscach, gdzie spoczywają szyny.

Brakowi temu starają się zapobiedz L. Green i S. Moore²⁾ swoim opatentowanym pomysłem układania szyn nie wprost na podkładzie żelbetowym, względnie płytce podkładowej, ale na żelaznych siodełkach sprężynowych, związanych odpowiednią konstrukcją z uzbrojeniem podkładu. Na rys. 7 uwidoczniony jest przekrój poprzeczny przez szynę dwugłową, zaś na rys. 8 przez szynę Vigniola. Podkład betonowy nie jest tu przeprowadzony przez całą szerokość toru, ale składa się z dwóch kłoców betono-

¹⁾ *Wochenschrift f. d. öffentl. Baudienst* zesz. 43 z r. 1918
²⁾ *Engineering* z 22. II. 1918, str. 191.

wych uzbrojonych, związanych ze sobą sztabą żelazną. Na rys. 8 niewrysowana jest armatura podkładu, gdyż powtarza się ona na rys. 7. Na rys. 9 uwidocznione jest uzbrojenie podkładu w przekroju wzdłuż szyny, t. j. w przekroju poprzecznym podkładu.



Próbne podkłady tego typu ułożono w celach doświadczalnych na wschodniej kolei w angielskich Indyach. O ile one są praktyczne, pokaże czas. W każdym razie sama myśl zasadnicza uelastycznienia ułożenia szyny na betonie jest godną zanotowania, gdyż w ten tylko sposób podkład żelbetowy zbliża się do drewnianego, który daje niezaprzeczenie najlepsze rozwiązanie w konstrukcyi nawierzchni. (Dok. nast.).

SPRAWY PUBLICZNE.

Jeszcze słów kilka o tymczasowych przepisach o zarządzie drogami kołowymi.

Podał inżynier M. Nestorowicz.

(Ciąg dalszy).

Dla ścisłości zaznaczamy, że, jak to stwierdzają kongresy międzynarodowe drogowe, zdarzają się i odwrotne tendencje upaństwowiania możliwie największej ilości dróg kołowych; wprawdzie najdalej w tym kierunku poszła tylko Bułgaria i obecnie, o ile można sądzić ze skąpych wiadomości, bolszewicka Rosya, gdzie utrzymanie nawet zwykłych dróg gruntowych utrzymywanych poprzednio przez ziemstwa przeszło na państwo.

Z powyższego widzimy, że przekazanie dróg kołowych organom samorządowym nie jest „eksperymentem nigdzie niepraktykowanym“, przeciwnie, w wielu wypadkach i nie daleko szukając, bo w Poznaniu, dało bardzo dobre wyniki.

Samorząd polski dopiero się urodził, jest w powijkach, ale rozwija się i kształci szybko. Że jest zdolny do życia, już pokazał to w wielu wypadkach.

W samorząd i jego zdolności należy wierzyć, nie trzeba się zrażać jakimiś pojedynczymi wypadkami ignorancyi, lub bezzładu. Przykładem nam już

świeci Poznańskie, gdzie formy życia samorządowego wprowadzone zostały już dawno przez Prusaków gdzie i Polacy, aczkolwiek tendencyjnie odsuwani przez Prusaków od działalności samorządowej, zaprowadzili dobrze funkcjonujące organy samorządowe i rządzą się nie najgorzej. Kongresówka idzie za przykładem Poznańskiego; mamy tam może $\frac{3}{4}$ sejmików powiatowych sprawnie działających.

Najgorzej sprawa ma się z Galicyą, gdzie dzięki polityce rządu Habsburgów samorząd miejscowy został wykoszlawiony i wymagać będzie dłuższego czasu do ozdrowienia.

Jaki szeroki rozmach w sprawie drogowej wzięły sejmiki powiatowe w Kongresówce, może służyć fakt, że od stycznia do maja r. b. szereg sejmików kongresówki uchwalił niezwłoczne przystąpienie do budowy przeszło 1500 km dróg bitych. Roboty częściowo są już rozpoczęte, bez względu na drożyznę robocizny i materiałów, bez względu na stosunkowo małą wydajność pracy i dotychczas bez jakiej-

kolwiek z pomocy ze strony Państwa, jedynie sejmiki powiatowe korzystają z pożyczek, udzielanych im przez Ministerstwo robót publicznych z funduszków na roboty doraźne.

Ten fakt chyba dostatecznie dowodzi o wysoce obywatelskim duchu, ożywiającym nasz młody samorząd.

Są oczywiście wyjątki; są „nieudane“ sejmiki, ale stanowią one tylko nieliczne wyjątki.

Wspomnieliśmy wyżej, że ustrój administracyjny Państwa Polskiego zaczyna się już wychylać z mgieł; podług projektu, mającego być wniesionym do Sejmu, oprócz podziału na gminy i powiaty, ma być Polska podzielona na „województwa“. Ilość „województw“ nie jest ustalona; przeważają tendencje, aby jednostki te były większe i silniejsze ekonomicznie. Ilość ich nie przekraczałaby 15—18 dla całego Państwa. Oczywiście gospodarka drogowa przejdzie do samorządu wojewódzkiego; stanie się to z korzyścią dla sprawy drogowej, gdyż województwa posiadając zakres działalności daleko szerszy i pod względem terytorjalnym i pod względem finansowym, będą lepiej gospodarować, niż zaściankowe nieraz powiaty. W takich województwach powstaną urzędy, dyrekcje robót publicznych, w których składzie znajdą się i wydziały drogowe; one będą kierowały polityką i gospodarką województwa. Te dyrekcje to będą jakby miniatury galic. Wydziału krajowego; przy nich zapewne byłyby biura techniczne, opracowujące projekty nowych dróg, jak również kierownictwa budowy nowych dróg.

Nie zapominajmy, że stosunek wzajemny organów samorządowych i instytucji rządowych polskich z natury rzeczy musi być inny, niż był między organami samorządu polskiego i instytucjami rządowymi rządów zaborczych.

Organy polskiego samorządu i organy polskiego rządu konstytucyjnego muszą wzajemnie współdziałać, a nie wzajemnie się zwalczać, jak było w czasie niewoli, bo to są organy rządzące jednego i tego samego społeczeństwa. Dlatego też dla lepszego zespolenia usiłowań rządu polskiego i miejscowego samorządu, na czele sejmików powiatowych, organów wybranych przez miejscowe społeczeństwo, postawieni są z urzędu, z nominacji rządu, komisarze rządowi, czyli urzędnicy państwowi.

Dlatego też do sejmików powiatowych przydzieleni są dla współdziałania z nimi w gospodarce drogowej inżynierowie drogowi — również urzędnicy państwowi.

Rola tych inżynierów jest nadzwyczaj doniosła;

muszą to być nie tylko urzędnicy państwowi, ale i działacze społeczni.

Od działalności społecznej, może chwilami bardzo niewdzięcznej, w czasach obecnych budowy Państwa Polskiego, nikomu uchylać się nie wolno, a tembardziej fachowcom inżynierom, najwięcej nadającym się do organizacyjnej roboty społecznej. Stanowisko inżyniera drogowego powiatowego jest tu tem trudniejsze, że musi mieć zawsze rację i musi umieć ludzi o niej przekonać i że ma przeważnie do czynienia z ludźmi mało wyrobionymi społecznie!

Wracając do zagadnienia, jakiego rodzaju gospodarka drogowa jest korzystniejsza dla samej sprawy, pomijając przykłady wielkich państw, które przełożyły środek ciężkości gospodarki drogowej wyłącznie na samorząd, niech przykład Galicji najlepiej to wyjaśni: wszak działalność Wydziału krajowego w ostatnich czasach dla kraju wielokrotnie większe przyniosła korzyści, niż państwowa gospodarka Namiestnictwa, które może pewne gościńce państwowe utrzymywało bez zarzutu, ale nie miało żadnej inicjatywy w rozbudowaniu sieci dróg państwowych. To samo działo się w b. warszawskim okręgu komunikacji na Kongresówkę.

Tak tedy obecny stan rzeczy w sprawach drogowych w Kongresówce i w Poznańskim będzie podlegał stopniowej ewolucji, w zależności od kształtowania się ustroju administracyjnego Państwa. Czy Sejm uchwali przekazanie wszystkich dróg miejscowym samorządom niższego lub wyższego stopnia, czy też podzieli gospodarę drogową i uchwali upaństwowienie części dróg, jak to było za czasów rosyjskich lub austriackich — przyszłość niedaleka pokaże. Zdaje się jednak, że się nie omylimy, jeżeli będziemy twierdzić, że większość opinii fachowców i ekonomistów zupełnie wyraźnie przychyliła się do przekazania dróg wszystkim odpowiednim organom samorządowym.

Jednym z następnych etapów ewolucji „zautomatyzowania“ dróg bitych byłoby zróżniczkowanie dróg i zróżniczkowanie finansowania dróg w zależności od ich znaczenia pod względem państwowym i ekonomicznym; oczywiście z pomocy od rządu na utrzymanie pewnych gościńców mających większe znaczenie dla całego państwa musiałyby być większe, na inne mniejsze. Również pod względem wymagań technicznych drogi będą musiały być podzielone na kategorie.

Wyżej omówiliśmy poruszaną przez inż. Bratro zasadniczą sprawę — celowości czy szkodliwości przekazywania dróg bitych miejscowym organom samorządowym. (Dok. nast.).

Samoistne władze techniczne.

Napisał Władysław Skwarczyński, em. starszy radca budownictwa.

W byłej monarchii austriackiej urzędnicy techniczni państwowi pracowali pod zwierzchnictwem administracyjnych władz politycznych jako personal pomocniczy, zgrupowani w osobnych departamentach pod kierownictwem własnych szefów. Do dzisiejszego dnia nie została wyjaśniona należycie kwestya, dlaczego ci urzędnicy, mający równoważne uniwersyteckim wyższe studia techniczne, zostali postawieni zasadniczo pod zwierzchnictwo grupy urzędników państwowych, posiadających studia prawni-

cze uniwersyteckie. Faktem jednak jest, iż tytułem tego zwierzchnictwa starosta na powiecie, prawnik z zawodu kwalifikował z urzędu przydzielonych sobie urzędników technicznych co do ich zawodowego uzdolnienia. We władzach drugiej i trzeciej instancji zwierzchnicy żądali wprawdzie od szefa wszystkich departamentów technicznych, by kwalifikował swój personal osobiście i przedkładał wynik kwalifikacji; kwalifikacya atoli co do uzdolnienia zawodowego samego szefa, jako technika, pozostała

w ręku władzy administracyjnej, a więc w ręku prawników. Dalszą niewłaściwością tego biurokratycznego stosunku był ten fakt, że departamenty techniczne miały obowiązek wydawania swoich opinii jedynie na żądanie władz administracyjnych, którychto władz jednak opinie te wcale nie obowiązywały; pozatem nie miały departamenty techniczne kompetencji do stawiania jakichkolwiek wniosków samoistnych we własnym zakresie działania i musiały w razie potrzeby porozumiewać się z oddziałami technicznymi niższych instancji za pośrednictwem swych władz zwierzchnich. Skutki ostatecznie były takie, że urzędnicy państwowi prawnicy mieli prawo i obowiązek decydowania o sprawach technicznych, chociaż doniosłości ich — jako niefachowcy — najczęściej niedoceniali nawet z ogólnego stanowiska i że załatwianie spraw na tej drodze wymagało wiele pisaniny, przewlekało się z ujmą dla dobra publicznego i było kosztowne.

Temi i wielu innymi jeszcze niewłaściwościami i niedomaganiami zniewolony rząd centralny w Wiedniu postanowił zreformować i uprościć przestarzałą, biurokratyczną administrację państwową i zwołał w tym celu ankietę. Następnie po ustaleniu odnośnych zasad zażądał opinii i wniosków od władz podrzędnych i innych kompetentnych czynników, a równocześnie wydał zarządzenie, by władze państwowe starały się według możliwości ograniczyć do minimum wszelką międzyurzędową pisaninę i załatwiać sprawy na podstawie gremialnego ich omawiania na posiedzeniach sesyjnych ze spółudziałem referentów i kierowników odnośnych departamentów. Równocześnie rozszerzono nieco zakres urzędowania i kompetencji departamentów technicznych, zaczem pojawiły się wieści, że powstaną samoistne władze techniczne państwowe.

Zamierzona ta reforma administracji spełzła na niczem z powodu wybuchu wojny światowej w r. 1914, zaczem w Galicyi, przyłączonej do nowo powstającego Państwa Rzeczypospolitej polskiej, tuła się jeszcze ciągle odwieczna biurokratyczna administracja austriacka. Zastniały jednak już obecnie oznaki, wskazujące na pewne zamierzenia celem pogrzebienia owej biurokratycznej austriackiej staruszki i wprowadzenia natomiast zmodernizowanej administracji państwowej. Wskutek bowiem reskryptu Ministerstwa robót publicznych w Warszawie z 1. maja 1919 r. nr. I. 1612,6869 pan generalny delegat rozporządzeniem z 17. maja 1919 r. L. 3400/pr. utworzył osobną Sekcyę techniczną Namiestnictwa dla wszystkich agend, sprawowanych dotychczas przez Krajowe Biuro melioracyjne i drogowe Wydziału krajowego, przez Sekcyę zabudowania potoków górskich w Samborze, oraz przez istniejących jedenaście departamentów technicznych Namiestnictwa. Równocześnie został tem rozporządzeniem ustanowiony cały układ wewnętrzny i zakres działania tej osobnej Sekcyi technicznej Namiestnictwa.

Ze wszystkich ustanowionych szczegółów składu i zakresu działania widno jednak, że organizacja „Sekcyi technicznej“ jest tymczasową; zresztą i stosunki obecnie istniejące każą się tego domyślać, skoro dotąd jeszcze granice Rzeczypospolitej naszej nie w całej rozciągłości są ustalone, zaczem nie wiadomo nawet, ile takich „Sekcyi technicznych“ trzeba będzie utworzyć na całym obszarze Państwa.

Wobec tego nie wchodzę na razie w ocenę szczegółów organizacji urzędu technicznego, o którym mowa, a przyjąwszy, że „osobna Sekcyja techniczna Namiestnictwa“ znaczy tyle, co „samoistna władza techniczna drugiej instancji“ pozwalam sobie przedstawić niżej, jak wyobra-

zam sobie zarys ogólny składu takiej władzy technicznej, oraz główne zasady jej organizacji.

Nazwę tej władzy technicznej — analogicznie do innych, znanych w Galicyi nazw władz samoistnych drugiej instancji — proponuję:

Krajowa Dyrekcyja robót publicznych.

Nazwa „Sekcyja techniczna Namiestnictwa“ byłaby tu nielogiczna, gdyż oznacza ona dosłownie: oddział techniczny Namiestnictwa, którym nie może być samoistna władza techniczna zarówno, jak nie może być i nie jest naprzykład „Krajowa dyrekcyja skarbu“ sekcyją skarbową Namiestnictwa; zresztą zachodzi jeszcze pytanie, czy na przyszłość władza administracyjna polityczna będzie nazywać się Namiestnictwem.

Krajowa Dyrekcyja robót publicznych powinna obejmować wogóle:

Prezydyum.

Wydział I. budowli wodnych podzielony na:

Departament I a. regulacji rzek.

Departament I b. melioracji,

Departament I c. zabudowania potoków górskich,

Departament I d. hydrografii.

Wydział II. budowli drogowych podzielony na:

Departament II a. budowy i konserwacji dróg głównych,

Departament II b. budowy i konserwacji dróg podrzędnych,

Departament II c. drogowy gospodarczy i statystyczny.

Wydział III. budowli architektonicznych dzielący się na:

Departament III a. budynków politycznych i gospodarczych,

Departament III b. budynków szkolnych i wyznaniowych,

Departament III c. budynków sądowych,

Departament III d. regulacji miast i uzdrowisk.

Departament IV. budownictwa maszynowego.

Departament V. przemysłowo-techniczny.

Departament VI. techniczno-rachunkowy.

Dyrekcyja urzędów pomocniczych.

Konsekwentnie do przyjętej wyżej nazwy „Krajowa Dyrekcyja robót publicznych“ naczelny jej kierownik powinien otrzymać tytuł „prezesa“, a departament techniczny, stojący u jego boku tytuł „prezydyum Krajowej dyrekcyi robót publicznych“.

Prezydentem „Krajowej Dyrekcyi robót publicznych“ powinien być doświadczony i z pomiędzy najzdolniejszych najzdolniejszy technik, który ukończył wydział inżynierii w Szkole politechnicznej. Pozatem kandydat ten powinien udowodnić — prócz wydatnej praktyki we własnym zawodzie — także według możliwości praktykę w budownictwie wodnem, drogowem i lądowym, tudzież znajomość odnośnych przepisów i rozporządzeń administracyjno-technicznych, a nadto odznaczać się wybitną inteligencyą i taktem.

Absolutoryum wydziału inżynierii w Szkole politechnicznej jest tu najważniejszym postulatem uzdolnienia, gdyż wydział ten obejmuje stosunkowo najrozleglejszy obszar wiedzy technicznej.

Zakres działania prezydyum jest — jak wogóle każdego prezydyum — sprawowanie zwierzchniego nadzoru nad prawidłowym tokiem urzędowania całości powo-

lanej do życia Władzy, w granicach ustanowionego jej zakresu działania i istniejących norm i przepisów, oraz reprezentacji na zewnątrz. W szczególności należą tu wszelkie sprawy personalne, organizacyjne, finansowe, ogólnotechniczne, sprawy Izb inżynierskich, egzamina i autoryzacje techników cywilnych, utrzymywanie niezbędnej biblioteki urzędowej i własnej dyrekcji urzędów pomocniczych.

Z natury rzeczy powinna każda władza mieć wogóle tyle departamentów zawodowej pracy, ile odrębnych działów tej pracy wchodzi w zakres działania tej władzy. Gdy zatem do zakresu działania Krajowej dyrekcji robót publicznych należy pięć odrębnych działów pracy technicznej, więc powinna ona — stosownie do tej zasady — obejmować pięć głównych departamentów technicznych, czyli wydziałów. Wszakże nie zawsze ilość departamentów da się ograniczyć do zasadniczego minimum, zwłaszcza, jeżeli dany wydział pracy rozpada się na odrębne części. Trzeba tu jednak zawsze pamiętać, że każde rozdzielanie jednego normalnego departamentu na dwa, lub więcej mniejszych departamentów, wymaga zawsze stosunkowo więcej sił technicznych, niż jeden większy departament równoważny, a to z powodu zwiększenia pisaniny, każdy bowiem departament musi prowadzić osobne zapiski i korespondować z innymi departamentami i władzami. Zresztą z rozdrobnieniem departamentów daje się tem więcej

uczuć i ta niewłaściwość, że każdy departament uważa swój zakres działania za osobną specjalność i gdy gdzie potrzeba zasilenia czasowo danego departamentu pracownikami, to nawet w pokrewnym departamencie trudno znaleźć chętnych, z powodu, że się uważają za specjalistów i wymawiają się nieznaną agendą obcego departamentu.

Wytworzenie zatem zbyt wielu departamentów, a zwłaszcza równomiernych, jak np. utworzenie dwu lub więcej departamentów regulacji rzek, albo budowy i konserwacji dróg i mostów, uczyniłoby tok służby budowniczej powolniejszym, kosztowniejszym, zawilszym i trudniejszym, ze szkodą w wyrobieniu się praktycznym personalu technicznego. Również niekorzystnym byłoby utworzenie osobnego departamentu dla projektowania i wykonywania budowy nowych dróg i mostów, albowiem osobnego departamentu dla projektowania i wykonywania nowych budowli architektonicznych, gdyż w takim razie personalowi innych departamentów odjęłoby się możność zdobycia niezbędnego praktycznego wykształcenia w projektowaniu i prowadzeniu wykonania nowych budowli, wskutek czego personal ów byłby z krzywdą własną, a ze szkodą służby budowniczej państwowej narażony na zapomnienie teoretycznych swych studiów zawodowych, kosztownie i mozolnie zdobytych. (Dok. nast.).

Kilka słów o organizacji zarządów drogowych w Polsce.

W referacie komisji przedstawionym przez inż. Bluma pomieszczonym w num. 13 i 14 z 10 i 25 lipca b. r. wyczytałem w końcowym ustępie: „Powiatowemu referentowi drogowemu może udzielić przełożona Dyrekcya techniczna zezwolenia na praktykę prywatną....“

Otóż wydaje mi się, że postanowienie to nietylko nie leży w interesie służby drogowej, ale także w interesie ogółu techników.

Wiadomą jest bowiem rzeczą, że interesowane strony mając do wyboru inżyniera cywilnego, a inżyniera urzędnika, wybiorą tego ostatniego, a to choćby z tego względu, że jako urzędnik łatwiej będzie mógł skutecznie poprzeć daną sprawę u kolegi inżyniera z innej gałęzi służby publicznej.

U nas w Galicyi wogóle inżynier cywilny bardzo trudno zarobkuje, wobec zbyt liberalnej ustawy o uregulowaniu przemysłu budowlanego walczyć musi z konkurencją niemal każdego podmajstrzego, a gdy się nadto weźmie pod uwagę mały rozwój przemysłowy i ekonomiczny Galicyi łatwo z tego wynioskować, że tylko ten inżynier cywilny może liczyć na powodzenie, który posiada odpowiednią gotówkę umożliwiającą mu branie przedsiębiorstw, lub znajdzie jakiegoś wpływowego protektora, czy też protektorów.

Mojem zdaniem nie byłoby to moralne, aby inżynier urzędnik czynił jakąkolwiek konkurencję koledze cywilnemu.

Urzędnik techniczny powinien być przez Państwo i instytucje publiczne, które się niem posługują tak opłacany, aby nie był zmuszonym do szukania zarobku poza swą płacą i swojemi legalnemi dochodami związanemi z urzędem.

Państwo musi stanowczo odróżnić urzędników technicznych, od urzędników t. zw. conceptowych.

Gdy ci ostatni z charakteru swego zawodu muszą

mieć tylko płacę, technik powinien za swe czynności poza biurem, nie przewidziane w instrukcyi służbowej otrzymywać dodatkowe wynagrodzenie (za czynności przygotowawcze do komisji, opracowanie większych projektów, przeprowadzenie kolaudacji, za kierownictwo budów i t. d.).

Wynagrodzenie to winno być oznaczone w wysokości zredukowanych wynagrodzeń, przewidzianych w taryfie dla inżynierów cywilnych.

Twierdzenie, że inżynier musi mieć taksamo wolną praktykę jak lekarz, nie wytrzymuje krytyki — bowiem budów jest bardzo mało, a chorych bardzo dużo, przeto jeden lekarz państwowy nie robi przez swą praktykę żadnej konkurencji lekarzom prywatnym mieszkającym w powiecie, a nawet często zmuszony jest brakiem czasu odstępować swe osobne płatne czynności lekarzom prywatnym (np. szczepienie ospy itp.), gdy przeciwnie inżynier urzędnik, zbyt sprytny, może zupełnie uniemożliwić egzystencję zamieszkałym w powiecie inżynierom cywilnym.

Dążeniem nas techników powinno być postawienie zawodu technika na najwyższym piedestale, wywalczenie mu stanowiska przewodniego w społeczeństwie, na jakie już dawno zasłużył. Rozwój naszego zawodu i niezawisłość nie da się jednak pomyśleć, jeśli przez nieopatrzną budowę służby państwowej zamieni się naszą uczelnię, technikę, na fabrykę urzędników.

Niezawisłość naszą tylko wtedy uzyskamy, gdy technik będzie wolny i gdy wszyscy razem, bez względu w której gałęzi wiedzy technicznej pracujemy, złączmy się razem i solidarnie o swe postulatory walczyć będziemy, bez względu na to, czy jesteśmy urzędnikami, czy też wolno praktykującymi. A czyż da się pomyśleć solidarność zawodu, jeśli kolega-urzędnik będzie odbierał chleb koledze inżynierowi cywilnemu?

Sądzę, że tych kilka uwag należałoby wziąć pod rozwagę i zamiast projektowanej wolnej praktyki dla urzędników, wstawić dodatkowe wynagrodzenie za prace

pozabiurowe, jak to powyżej nadmieniałem, a co zresztą było już szeroko omawiane w Związku inżynierów Na-
miestnictwa i Wydziału krajowego. *Inż. Roman Bielski.*

SPRAWY BIEŻĄCE.

— **Państwowy urząd pomiarowy.** Według artykułu zawartego w nr. 9291 dziennika *Neues Wiener Journal* z dnia 15 września b. r. powołany został w Austrii do życia z początkiem lipca b. r. „Państwowy Urząd pomiarowy“.

Do nowopowstałego urzędu wcielono: Biuro dla pomiaru południka ziemskiego, Instytut wojskowo-geograficzny i Generalną Dyрекcyę katastru gruntowego z podległymi jej Ewidencyami. Na kierownika urzędu ma zostać powołany wypróbowany fachowiec jako prezydent — nazwiska jego dziennik nie podaje.

Państwowy Urząd pomiarów podlega Sekretaryatowi stanu dla handlu, przemysłu i robót publicznych, a w zakres jego działania wchodzi zasadnicze pomiary geodezyjne dla celów agrarnych, kolejowych, budowy dróg i regulacji rzek, a nawet pomiary górnicze.

Programem najpilniejszych robót objęte jest: zdjęcie i trwałe zaznaczenie nowych granic państwa, ujednostajnienie tryangulacji, wypracowanie ustawy o trwałem zaznaczeniu granic własności, tudzież wypracowanie jednolitych kart topograficznych.

Na powyższy artykuł zwracamy uwagę kół fachowych ze względu na projekt utworzenia w Polsce podobnej instytucji.

Latinek.

— **Mianowania.** Na Wydziale komunikacyjnym naszej Politechniki mianowani zostali profesorami zwyczajnymi koledzy: inż. Artur Kühnel, dotychczasowy starszy radca budownictwa miejskiego, do budowy dróg i tuneli, inż. Władysław Wojtan, prof. szkoły lasowej do mierznictwa i Dr. inż. Oton Nadolski, starszy radca budownictwa wodnego (III). Nowym profesorom przesyłamy serdeczne „Szczęść Boże“ i wyrażamy radość, że Wydział komunikacyjny nie doznał szkód, lecz owszem wzmógł się przez powołanie nowych sił naukowych.

PRZEGLĄD CZASOPISM.

Czasopismo górniczo-hutnicze zeszyt IX. za wrześnię zawiera: III. Zjazd polskich górników i hutników. Inż. St. Majewski: Przyczynki do teorii powstawania złóż solnych podkarpackich. Inż. Wł. Żukowski: Rudy cynkowe i ołowiane na Śląsku górnym. Inż. Wł. Żukowski: Rudy cynkowe i ołowiane w Księstwie Krakowskim. Jan Blitek: O kopalni siarki w Posądy. Nafta. Inż. Michał Nikiel: Wydobywanie ropy zapomocą zgęszczonych gazów. Sprawy organizacyjne. Przemysł gazów ziemnych. Wykaz produkcji ropy w stanisławowskim okręgu. Wykaz produkcji ropy w okręgu drohobyckim. Rozporządzenia i mianowania. Z Akademii górniczej. Sprawozdania i komunikaty. Przegląd piśmiennictwa. Wiadomości bieżące.

SPRAWY TOWARZYSTWA.

Posiedzenie Wydziału Głównego P. T. P. z dnia 1 września 1919.

Obecni koledzy: Biernacki, Blum, Forst, Hauswald, Januszkiewicz, Kühnel, Kozłowski, Krzyczkowski, Rybicki i Winiarz. Przewodniczy kol. Rybicki, sekretarzuje kol. Winiarz.

Prezes komunikuje, że kol. Cybulski i Zacharjewicz jako delegaci Towarzystwa byli w Warszawie w Komitecie cen. Komisja Likwidacyjna wystosowała list do Towarzystwa, ażeby koszta delegacji pokryło Towarzystwo. Wydział uchwalił odnieść się do Komisji likwidacyjnej, że wobec ciągłych wzywań, aby nasze Towarzystwo wysłało delegatów na rozmaite ankiety, nie jesteśmy w stanie pokrywać kosztów delegacji.

Delegowano kol. Januszkiewicza do likwidacji Towarzystwa dla spraw odbudowy.

Kol. Hauswald zdał sprawozdanie z ankiety budowlanej, która się odbyła w Izbie handlowej; sprawę tę odstąpiono Kołu architektów.

Koło młynarzy prosi, aby je wzywać w sprawach fachowych do wydawania opinii. Po informacji prezesa, że jest to związek młynarzy, ale nie fachowców, do żądania się nie przychyłono.

Uchwalono cennik wynajęcia sali Towarzystwa wedle przedłożenia kol. skarbnika. Wycieczkę do Płuchowa postanowiono odbyć 8 września i upoważniono skarbnika do ściągnięcia 2 K. wpisowego od wycieczkowców.

Przez balotowanie przyjęto do Towarzystwa 29 nowych członków z tego 16 z Borysławia. Mają oni razem z dawniej przyjętymi członkami otworzyć Koło w Bory-

sławiu. Na członków zostali przyjęci: Bisset Maryan, Chobot Gustaw, Chobot Ludwik, Chlebowski Edward, Chrz Ferdynand, Czerny Bronisław, Gawlik Tadeusz, Gawroński Piotr, Góralski Juliusz, Karpiński Marcell, Kisielnicki Włodzimierz, Klarfeld Henryk, Leniecki Paweł, Łoś Józef, Madejewski Ludwik, Machnicki Roman, Makan Edward, Mermon Adam, Mikucki Leon, Mitis Gustaw, Nawojski Edward, Paryłowski Kazimierz, Podsoński Franciszek, Rutkowski Witold, Sierosławski Mieczysław, Stocki, Sosnowski Witold, Staufer Henryk, Urbanek Jan, Wyżykowski Tadeusz. Uchwalono kol. Wyleżyńskiemu podziękować za zajęcie się sprawami Towarzystwa i posłać statuty.

Kol. Januszkiewicz przedkłada preliminarz budżetowy na rok 1920 i proponuje podwyższenie wkładek od 1. I. 1920 r. i to od członków miejscowych na 5 K., od zamiejscowych 3 K. miesięcznie, a wpisowe na 20 K. Po dłuższej dyskusji wyłoniły się trzy wnioski: kol. Hauswalda, Biernackiego i Januszkiewicza.

1. Aby nie podwyższać wkładek. 2. Podwyższył wkładki od 1. lipca 1920 r., gdyby się okazało z rachunków pierwszego półrocza, że to jest koniecznym. 3. wyżej podany.

Wniosek trzeci przeszedł z tem, że z końcem października ma być zwołane Walne zgromadzenie.

Przedłożony preliminarz budżetowy z małemi zmianami uchwalono, jak również uchwalono podwyższyć prenumeratę *Czasopisma* na 70 K. (pojedynczy numer na 5 K.) rocznie i opłatę za ogłoszenia z 200 na 400%. Podczas dyskusji budżetowej kol. Biernacki poruszył myśl założenia klubu, większość wydziału uznało tę myśl jako obecnie nie na czasie. Następnie omawiano sprawę *Czaso-*

pisma technicznego. Uchwalono nadal wydawać *Czasopismo* dwa razy miesięcznie w tymsamym rozmiarze. Postanowiono tylko na żądanie członków dawać im w zamian *Przegląd elektrotechniczny*, lub *Czasopismo górnicze*.

W sprawie udziału naszego Tow. w zrzeszeniu Towarzystw kulturalnych uchwalono przyczynić się 3% datkiem od wkładek, tj. maksymalnie 600 K. rocznie.

W sprawie Koła elektrotechników uchwalono podzielić członków tegoż na trzy klasy: I. tacy, którzy są członkami zwyczajnymi naszego Tow.; II. tacy, którzy są członkami nadzwyczajnymi; III. tacy, którzy są członkami Sekcyi.

Uchwalono członkom Sekcyi, którzy są członkami naszego Towarzystwa przyznać zniżki w prenumeracie. Dalszy ciąg posiedzenia odłożył prezes na 3. IX.

Posiedzenie Wydziału Głównego P. T. P. z dnia 3. września 1919 r.

Obecni koledzy członkowie Wydziału: Blum, Forst, Gąsiorowski, Januskiewicz, Kozłowski, Krzyczkowski, Matakiewicz, Mozdyniewicz i Rybicki. Przewodniczy kol. Rybicki, sekretarzuje kol. Winiarz.

Prezes Rybicki przedstawia memoriał technicznych urzędników kontroli skarbu w sprawie poprawy bytu materialnego, przysłany do Polskiego Towarzystwa Politechnicznego z prośbą o poparcie u miarodajnych czynników.

Po dyskusyi, w której zabierali głos kol. Blum, Januskiewicz i Matakiewicz, przekazano przestudowanie i załatwienie prezydium.

Następnie przedstawił kol. Gąsiorowski projekt przepisów wykonawczych do ustawy o inżynierach cywilnych i Izbach inżynierskich.

W czasie referatu zabierali głos prawie wszyscy obecni. Kol. Blum proponuje powielenie projektu i rozdzielenie między członków wydziału w celu poczynienia uwag. W głosowaniu nad sprawą, czy w projekcie zatrzymać przymus rządu do zasięgania opinii Izb inżynierskich, przeszedł tekst projektu większością głosów (5 na 3). Dalsza dyskusya odbędzie się na jednym z najbliższych posiedzeń Wydziału.

Wycieczka. Dnia 19. lipca odbyło Polskie Towarzystwo Politechniczne wycieczkę celem zwiedzenia nowej maziarni, tudzież gazowni lwowskiej. Przedtem odbyły się dwa wykłady (na posiedzeniach śródowych) dyrektora Teodorowicza, który poglądowo przedstawił całą fabrykację i jej wielką ekonomię. Punkt o trzeciej zebrało się liczne grono członków z paniami przy Kasie Oszczędności i wozami umyślnie przez miejską elektrownię dostawionymi kolei elektrycznej — udało się do gazowni miejskiej. Tu objaśniali dyr. Teodorowicz i inż. Piwoński. Stąd znowu osobnymi wozami elektrycznymi udało się całe Towarzystwo do miejskiej maziarni, zbudowanej podczas światowej wojny za rzeźnią.

Jest to pierwsza w Polsce fabryka chemiczna tego rodzaju. Jej rentowność i praktyczność nie ulega żadnej kwestyi. Następnie podejmowano gości sutym podwieczorkiem. Podczas podwieczorku przemawiał imieniem miejskiej komisji gazowej radca dr. Rucker i dyrektor gazowni kol. Teodorowicz, odpowiedział imieniem Towarzystwa i podziękował za przyjęcie kol. Hauswald. W końcu odbyła się wspólna fotografia i odjazd tramwajami do miasta. Inicytorowi wycieczki dyr. Teodorowiczowi i reprezentacyi miasta należy się serdeczne podziękowanie.

Sprawa uporządkowania waluty w Polsce.

Podał prof. Edwin Hauswald.

Zebranie w Tow. Politechnicznym (VII. 1919).

Pierwszy referat w sprawie walutowej przedstawił we Lwowie znakomity znawca tych spraw dyr. Steczkowski, który nas zapoznał z najważniejszymi poglądami Związku banków w tej dziedzinie. Wiadomo, że Zarząd skarbu Państwa miał pierwotnie zamiar przeprowadzić właściwą regulację waluty przez definitywne zastąpienie krążących w Polsce 4 walut tymczasowych, lub na pół obcych walutą nową, zwaną „złotym“, który miał być oparty na odpowiednim zasobie złota i na jednostce frankowej. Tymczasem niekorzystne stosunki gospodarcze, jakoteż drożyzna metalu skłoniły ministra do odroczenia pierwotnego planu i przedłożenia innego projektu, wedle którego miało się na razie zrezygnować z oparcia złotego na metalu, ale dokonać ujednostajnienia czyli unifikacyi znaków pieniężnych w Polsce na podstawie pewnych kursów względnych. Przytem zamierzał ówczesny minister zużytkować wydrukowane już papiery, zwane „złotymi“ i ze względu na wykluczenie przerachowań w b. Królestwie i Poznańskiem wymienić marki polskie na „złote“ *al pari*, wyznaczając tylko dla koron kurs znacznie niższy od przedwojennego między markami niemieckimi a koronami, mianowicie kurs z ostatnich czasów w obrocie wewnętrznym.

Dyr. Steczkowski uważał ten projekt za nieodpowiedni, tak ze stanowiska finansowego jak politycznego, a dla Małopolski wprost szkodliwy. Wymiana koron miała wtedy odbyć się po kursie około 60 groszy, podczas gdy urzędowy kurs wypłat wynosił 66·7 gr., lub 150 kor. za 100 marek.

Przez tego rodzaju wprowadzenie większej jednostki monetarnej powstałoby dotkliwe podrożenie cen w Małopolsce, bez żadnej korzyści dla ludności.

Ponieważ dalej minister skarbu chciał jeszcze połowę przyznanej kwoty wydać przymusowo w 4% -wej rentcie, która nie miała być środkiem płatniczym nawet wobec państwa, otrzymałoby się za każdych 100 koron zaledwie 30 złotych i rentę o nominalnej wartości 30 zł., faktycznej zaś po kursie co najwyżej 80%, odpowiednio do danej stopy procentowej 24 złotych, co oznaczałoby zatem konfiskatę 6 złotych.

Dodać tu wypada, że marka polska ma chwilowo mniejszą wartość kursową niż marka niemiecka.

Takie zarządzenie spowodowałoby też zmniejszenie ilości not, skutkiem czego dałby się zaraz odczuć katastrofalny brak środków pieniężnych.

Banki małopolskie badały sprawę wymiany waluty od dłuższego czasu i przedłożyły na ankiecie warszawskiej inny projekt, zasługujący z wielu względów na uwagę. Godząc się na tymczasowe ujednostajnienie waluty przez wymianę na złote, proponowały, by pozostać przy pierwotnym zamiarze oparcia się o franka jako jednostkę, przyczem należałoby przyjąć równość: 1 kor. = 1 złoty = 1 frank (stosunek przedwojenny), uznając razem jako relację wymienną dla marki polskiej zaokrąglony kurs przedwojennej marki niemieckiej, t. j. 1 marka pol. = 1 złoty 20 gr. (zamiast 1,75).

Przy tem rozwiązaniu nie byłoby żadnej niekorzystnej zmiany w Małopolsce i w Ziemi lubelskiej, a uzyskałoby się pożądaną depresję cen w okręgu warszawskim.

(Dok. nast.).